

Ministry of Internal Affairs of Ukraine
Odessa State University of Internal Affairs
Odesa Military Academy
Naval Institute National University "Odessa Maritime Academy"
National Defence University of Ukraine named after Ivan Cherniakhovskyi
Odessa National Maritime University Petro Mohyla
Black Sea National University
Danube Institute of National University "Odessa Maritime Academy"
Center for Baltic Studies of Taras Shevchenko University of Kyiv
State Organization "Institute of Market and Economic and Ecological
Research of the National Academy of Sciences of Ukraine"
Institute of Criminal Law and Applied Criminology (Chisinau)
Academy of Social Sciences (Łódź)
Riga Nordic University (Riga) Baltic International Academy (Riga)
Scientific Institute of Public Law International Police Academy
Center for Ukrainian and European Scientific Cooperation

V International scientific conference

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

November 26, 2025



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 Heorhiiovych** – Doctor of Law, Professor, Honored President of the Institute of Criminal Law and Applied Criminology, President of the Independent Criminological Association of the Republic of Moldova (the Republic of Moldova); **Domzal Piotr** – dr, Rector of the Academy of Social Sciences (Łódź, the Republic of Poland); **Djakon Denis** – Doctor of Economics, Professor, Rector of Riga Nordic University (the Republic of Latvia); **Vareikis Vygantas** – 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:

Davydenko Viacheslav Vitaliiovych – PhD in Law, Associate Professor, Police Colonel, Rector of Odessa State University of Internal Affairs; **Korniienko Maksym Viktorovych** – Doctor of Law, Professor, Police Colonel, First Vice Rector, Odessa State University of Internal Affairs; **Dryshliuk Volodymyr Ihorovych** – PhD in Law, Associate Professor Director of the Institute of Law and Security, Odessa State University of Internal Affairs; **Medvedenko Serhii Viktorovych** – PhD in Law, Associate Professor, Police Colonel, Director of the Educational-Scientific Institute of Training Specialists for Criminal Police of the National Police of Ukraine, Odessa State University of Internal Affairs; **Halai Anton Yuriiovych** – PhD in Law, Police Lieutenant Colonel, Dean of the Faculty of Training Specialists for Pre-Trial Investigation Bodies of the National Police of Ukraine, Odessa State University of Internal Affairs; **Dombrovan Nataliia Vasylivna** – PhD in Law, Associate Professor, Police Lieutenant-Colonel, Head of the Department of Research Organization, Odessa State University of Internal Affairs; **Babenko Andrii Mykolaiovych** – Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Criminal Law Disciplines, Odessa State University of Internal Affairs; **Makovii Viktor Petrovych** – PhD in Law, Professor, Head of the Department of Civil Law Disciplines, Odessa State University of Internal Affairs; **Kobko-Odarii Viktoriia Serhiivna** – PhD in Law, Head of the Department of State and Law Disciplines, Odessa State University of Internal Affairs; **Buranhulov Andrii Viktorovych** – PhD in Law, Associate Professor, Head of the Department of Professional and Specialized Knowledge, Odessa State University of Internal Affairs; **Savelieva Iryna Vladyslavivna** – Doctor of Economics, Professor, Vice-Rector for Research, Odessa State University of Internal Affairs; **Dinzhos Roman Volodymyrovych** – Doctor of Engineering, Professor, Vice-Rector for Research, Petro Mohyla Black Sea National University; **Smyrnova Iryna Mykhailivna** – Doctor of Pedagogy, Professor, Deputy Director for Academic Affairs, Danube Institute of National University “Odessa Maritime Academy”; **Korolov Ihor Ruslanovych** – Doctor of Philology, Professor, Director of the Center for Baltic Studies of Taras Shevchenko University of Kyiv; **Burkynskiy Borys Volodymyrovych** – Doctor of Economics, Professor, Director of State Organization “Institute of Market and Economic and Ecological Research of the National Academy of Sciences of Ukraine”; **Merkulova Valentyna Oleksandrivna** – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Criminal Law and Criminology, Institute of Law and Security of Odessa State University of Internal Affairs; **Prenko Yana Olehivna** – Head of the Department of International Cooperation, Odessa State University of Internal Affairs; **Piadyshv Volodymyr Heorhiiovych** – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Crime Analysis and Information Technologies, Odessa State University of Internal Affairs; **Foros Hanna Volodymyrivna** – PhD in Law, Associate Professor, Head of the Department of Crime Analysis and Information Technologies, Odessa State University of Internal Affairs; **Shkuta Oleh Olehovych** – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Criminal Law Disciplines of the Institute of Law and Security, Odessa State University of Internal Affairs; **Holovko Oleh Pavlovych** – Candidate of Economic Sciences, Founder and Director of the Publishing House “Helvetyka”; **Vikhliayev Mykhailo Yuriiovych** – 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.

V International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black Sea region: challenges and threats» : conference proceedings (November 26, 2025, Odessa, Ukraine).
Riga, Latvia : «Baltija Publishing», 264 pages.

CONTENTS

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

Criminological characteristics and directions of prevention of war crimes in Ukraine

Aksenova Anastasiia Oleksandrivna..... 10

Changing the paradigm of conducting combat operations in the aquatoriums of inland seas

Kapochkina Margaryta Borysivna, Kovalkov Stanislav Georgievich 13

Ukraine’s maritime security strategy: before the problem is stated

Kononenko Tetiana Volodymyrivna 16

Jurisdictional issues in maritime incidents involving warships

Kuznichenko Oksana Valeriivna, Vasylevych Maryna Serhiivna..... 18

Arctic: present state and global demand for the region

Shashkov Denis Alexandrovich..... 21

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

Cooperation among the Baltic states in the sphere of maritime security protection: a geopolitical dimension

Goltsov Andrey Gennadiyovych..... 26

The current state and trend of escalation of the russian bottom war of a new hybrid type in the Baltic-Black Sea region

Kapochkina Margaryta Borysivna, Kucherenko Nataliia Vasylivna, Kovalkov Stanislav Georgievich 31

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

The russian Black Sea Fleet after the loss of dominance (2022–2025): transition to “mosquito fleet” tactics, coastal missile systems and UAVs – analysis of changes and recommendations for the Ukrainian and Romanian Navies

Germanov Danila Vitaliyovych, Kucherenko Nataliia Vasylivna, Ivaschenko Serhii Mykolayovich 34

Emotional well-being of participants in the educational process as a factor of security resilience during wartime Nivnia Hanna Oleksandrivna	39
Modeling the process of detecting sources of water pollution under modern military threats Rashkevich Nina Vladyslavna, Shevchenko Olha Stanislavivna, Krasnov Viacheslav Anatoliyovych	42
Geopolitical location of Ukraine and some problems that arised in the state as a result of the Russian-Ukrainian war Serdyuk Vladislav Mikhailovich, Vaida Taras Stepanovych	46

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

Adaptation of National Legislation to NATO Standards in the Field of Maritime Security Berezhna Daria Yevheniivna	50
Legal mechanisms of industrial fishing control as an element of marine environmental security Ilna Anna Oleksandrivna	54
On the matter of peculiarities of ratification of international treaties by the verkhovna rada of Ukraine under martial law Kardash Anastasia Oleksandrivna, Lvova Ielyzaveta Olehivna	57
On the Constitutional and Legal Aspects of the Maritime Security of Ukraine Kovban Andrii Volodymyrovich	61
Marine spatial planning as a tool for implementing environmental security of the marine space Kupinets Larisa Evgenievna	64
Marine pollution in the context of the UN Convention against transnational organised crime Orlovska Natalia Anatoliivna	70
Failure to provide assistance to vessels and persons in disaster: problems of qualification Reznichenko Semen Vasylovich, Reznichenko Hanna Semenivna	73
State government. Security managerment Sainchin Sergey Oleksandrovych	77

Criminal law characteristics of violation of navigation rules Tkachenko Pavlo Ihorovych	80
---	-----------

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

Comparative legal analysis of international maritime dispute resolution practices: examples from various countries around the world Kobko-Odariy Viktoriya Serhiivna	84
--	-----------

Maritime security as a key factor influence on the activities of international maritime organizations Mitin Yurii Oleksandrovych	89
--	-----------

Legal status and institutional nature of the European Maritime Safety Agency within the EU system Yanchuk Natalia Dmytrivna	92
---	-----------

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

The impact of corruption on illegal marine resource extraction and smuggling operations Bavchenkova Iryna Yurievna	97
--	-----------

Corruption risks in the maritime sector as a threat to national security: criminal-legal qualification and counteraction mechanisms Berezhna Daria Yevheniivna	100
--	------------

On harmonizing standards of evidence: from the Criminal Procedure Code of Ukraine to the Rome Statute Kaliuga Karina Viktorivna	104
---	------------

Protection of critical infrastructure facilities in Southern Ukraine as an important element of ensuring maritime security in war conditions Konev Oleksandr Yuriyovych	108
---	------------

The role of the state border service of Ukraine in the system of countering armed aggression of the Russian Federation in the Black Sea region Pavliuk Tetiana Hryhorivna, Andrushko Oleksandr Vasyliovych	112
--	------------

Law enforcement bodies of the soviet period: between protection of law and order and political control of the state
Saranov Serhiy Viktorovich, Epifantseva Veronika Filippovna 115

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

Legal support for environmental safety in Ukrainian seaports in the context of international standards and European integration commitments
Balobanov Alexander Olegovich, Dopilka Vladislav Oleksiyovich 118

Mine hazards in the Black Sea: modern challenges and technologies
Vinichenko Olena Vitaliivna..... 122

Water police in Ukraine and interaction with patrol police and patrol police response sectors: regulatory and legal framework and current practical issues
Drach Vladislav Maksymovych..... 125

Innovations in management and internal control as a factor in enhancing the resilience of maritime infrastructure under hybrid threats
Dulina Oksana Vasylivna 128

The EU Black Sea strategy as a tool for shaping regional security: analysis of approaches to containing russia
Kurepin Vyacheslav Nikolaevich..... 132

Involvement of private detective, security, and military structures in ensuring security in the Baltic-Black Sea region
Chornyi Victor Anatolyevich..... 136

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

How the Corps of Royal Engineers supports maritime security: selected aspects of the military engineering formations of partner nations
Yemelianova Svitlana Mykolaivna, Bondar Viktor Yuriyovych, Svetlichnyi Igor Valeriyovych 141

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

Problems of protecting seaports – important objects of national security
Bavchenkova Iryna Yurievna, Skryl Sergii Anatoliyovych..... 146

The liability for smuggling under the draft of the Criminal Code of Ukraine Balobanova Daria Oleksandrivna	150
Criminal and legal aspects of the activities of the maritime guard of the state border service of Ukraine Dobrovol'ska Oksana Olegivna	153
Prospects of the development of a mechanism for countering terrorism at sea Pomaza-Ponomarenko Alina Leonidivna, Taraduda Dmytro Vitaliyovych	157
Organized crime as a threat to the maritime security of the Black Sea region: legal and ethical aspects Tolmachevska Yelizaveta Serhiivna	160
 RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY	
Some aspects of protection of civil rights of seamen under martial state in Ukraine (using the example of wills certificate) Dolynska Mariia Stepanivna	165
Fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes: analysis of the ILO/IMO Guidelines Yedeliev Roman Serhiiovych	170
Exercise of seafarers' rights in inheritance matters under martial law Makovii Viktor Petrovich	174
Legal regulation of seafarers' rights during military threats and maritime blockades Perunova Olena Nikolaevna	178
Family mediation as a support mechanism for seafarers and their families in the context of hybrid warfare and maritime security threats Serednytska Inha Anatoliivna	181
The essence of an administrative complaint within the system of administrative-legal means of protecting the rights, freedoms, and legitimate interests of individuals under martial law Terlets'kiy Anatolii Volodimirovich	185

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS

Communicative competence as a component of professional training:
the modern context

Baltadzy Polina Mikolaevna, Aksenova Anastasiia Oleksandrivna 190

Features of training search and rescue (SAR) personnel for operations in extreme
conditions: experience of evacuation and rescue operations organization

Bychenko Serhii Mykolaiovych 194

Problems of forming the abilities of maritime specialists
to manage the shipping safety system

Danylenko Oleksandr Borysovych..... 197

Regarding administrative and legal liability for violations of students' rights
in educational institutions

Zinukhova Viktoriia Mykhailivna 203

Psychological resilience of maritime security personnel under prolonged risks

Kundenko Iryna Pavlivna 206

Supporting the mental health of public servants in times of war

Lykhach Yuliia Yuriivna..... 210

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

Maritime security as a prerequisite for tourism recovery in post-conflict
countries: key challenges and common features

Tusha Rafaela, Svietchna Mariia, Wijesinghe Sachini..... 214

Sabotage acts of shadow ship fleets supported by the Russian Federation
on submarine infrastructure in the Baltic Sea in 2023–2025

Prof. Bernard Wiśniewski, Assoc. Prof. Tomasz Safjański 217

Investment law in the protection of human rights

Vasina Anna Oleksandrivna..... 220

Enhancing food security for the Baltic-Black Sea region

**Verkhivker Yakov Grigorovich, Pylypenko Liudmyla Mykolayivna,
Myroshnichenko Olena Mykhailivna..... 223**

Analysis of harmful impact on environmental components from application of paint materials on ships of the sea and river firefighting fleet, dock and pier engineering structures of SES of Ukraine Kondratenko Oleksandr Mykolaiovych, Kovalenko Oleksii	227
---	------------

THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS

Technical equipment of fire vessels in martial arts conditions Kovalenko Roman Ivanovich	232
Organizational and technological bases of the activities of maritime search and rescue services in the context of contemporary challenges Siemilietov Olexander Serhiiovych.....	234
The role of the State Emergency Service of Ukraine in the functioning of maritime search and rescue services Fedorenko Dmytro Serhiiovych.....	237

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

The role of maritime unmanned systems in ensuring the security of the Black Sea region: technological and strategic aspects Pokataev Pavel Sergeevich	241
Wireless communication tools in technical support systems for maritime safety Tolok Polina Oleksandrivna	246
Topical security risks and challenges of integrating artificial intelligence into military applications Khomenko Yevhen Valentynovych, Bulhakova Svitlana Oleksandrivna, Svetlichnyi Igor Valeriyovych.....	249
Graphical hardware for training systems building Shapo Vladlen Feliksovych.....	254
Legal and organizational principles of the use of force by law enforcement agencies in maritime space under martial law Botsu Tetiana Petrivna.....	258

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-1>

CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS AND DIRECTIONS OF PREVENTION OF WAR CRIMES IN UKRAINE

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА НАПРЯМИ ЗАПОБІГАННЯ ВОЄННИМ ЗЛОЧИНАМ В УКРАЇНІ

**Aksenova Anastasiia
Oleksandrivna**

2nd-year Student

Scientific Supervisor:

Matvieievskiy Oleh

Doctor of Juridical Sciences, Professor,

Senior Lecturer of the Department

of Criminal Law Disciplines

Institute of Law and Security

Odesa State University

of Internal Affairs

Odesa, Ukraine

Аксенова Анастасія

Олександрівна

студентка 2 курсу

Науковий керівник:

Матвєєвський Олег

доктор юридичних наук, професор,

старший викладач кафедри

кримінально-правових дисциплін

Інститут права та безпеки

Одеського державного університету

внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну 24 лютого 2022 року спровокувало гуманітарну катастрофу та призвело до вчинення безпрецедентної кількості діянь, що мають ознаки воєнних злочинів. Ця ситуація стала фундаментальним викликом для всієї системи міжнародного правосуддя. Масштаби та систематичність порушень міжнародного гуманітарного права (МГП) вимагають глибокого кримінологічного аналізу детермінант цих злочинів, характеристики їх проявів та розробки ефективних механізмів запобігання й притягнення винних до відповідальності.

Аналіз нормативно-правової бази засвідчив, що переслідування воєнних злочинів в Україні здійснюється на основі норм міжнародного права (Римський статут [1], Женевські конвенції [2]) та національного законодавства. Ключовим національним інструментом є стаття 438 Кримінального кодексу України (ККУ) [3]. Однак її бланкетний (відсильний) характер створює значні труднощі для правозастосовців. Вона вимагає від кожного слідчого та судді глибоких знань усього

масиву норм МГП для правильної кваліфікації, що на практиці призводить до ризику помилок та гальмує ефективність розслідувань.

Кримінологічна характеристика свідчить про жахливі та безпрецедентні масштаби злочинів. Станом на квітень 2025 року Офісом Генерального прокурора зареєстровано понад 159 тисяч проваджень щодо воєнних злочинів. При цьому статус підозрюваних отримали лише близько 850 російських військовослужбовців. Це співвідношення ілюструє величезний «розрив у відповідальності» (accountability gap). Така ситуація свідчить про системне перевантаження правоохоронної системи, яке, можливо, є свідомою тактикою агресора, спрямованою на параліч системи правосуддя та сприяння безкарності. Типологія злочинів, задокументована міжнародними звітами [4], включає:

- невивіркові напади (Систематичні удари по цивільній та енергетичній інфраструктурі;
- злочини на окупованих територіях (Свавільні страти, катування, сексуальне насильство та насильницькі зникнення);
- придушення ідентичності (Забора української мови та переслідування активістів).

Важливим кримінологічним фактором є не стільки індивідуальні патології виконавців, скільки системне «криміногенне середовище» (criminogenic environment), створене державною пропагандою РФ через дегуманізацію українців, а також державною політикою повної безкарності за вчинені злочини. Дослідження міжнародного досвіду (зокрема, трибуналів для колишньої Югославії та Сьєрра-Леоне) показує, що для подолання «розриву у відповідальності» жоден окремий механізм не є достатнім. Ані МКС (через обмеженість ресурсів), ані національні суди (через перевантаженість) не впораються з таким обсягом справ. Оптимальним рішенням є створення комплексної «екосистеми правосуддя», що поєднує Міжнародний кримінальний суд для переслідування найвищого політичного та військового керівництва, спеціальний (гібридний) трибунал для командирів середньої та вищої ланки та національні суди України для безпосередніх виконавців злочинів.

Якісний аналіз звітів міжнародних правозахисних організацій дає вагомі підстави стверджувати, що багато задокументованих звірств виходять за межі кваліфікації як воєнні злочини та мають ознаки злочинів проти людяності (відповідно до ст. 7 Римського статуту). Вони є частиною широкомасштабного та систематичного нападу на цивільне населення, що здійснюється відповідно до політики російської держави.

У розслідуванні цих злочинів ключову роль відіграють інноваційні підходи, зокрема розвідка на основі відкритих джерел (OSINT) та цифрова криміналістика. Водночас це створює нові виклики,

пов'язані з необхідністю верифікації, автентифікації та обробки величезних масивів цифрових даних.

Виходячи з вищевикладеного необхідно вказати, що правова база України (ст. 438 ККУ) хоч і відповідає міжнародним стандартам, має суттєві практичні недоліки через свій бланкетний характер, що ускладнює кваліфікацію та перевантажує правозастосовців, масштаби воєнних злочинів (понад 159 тис.) створили «розрив у відповідальності», з яким національна система правосуддя нездатна впоратися самостійно, характер та патерни злочинів свідчать про їх систематичність та наявність ознак злочинів проти людяності, що здійснюються відповідно до державної політики РФ, цифрові докази та OSINT є ключовими в розслідуванні, але вимагають нових інституційних підходів до їх збору, автентифікації та обробки.

З метою подолання проблем, що постають перед правовою системою України необхідно ініціювати розробку та офіційне затвердження детального науково-практичного коментаря до статті 438 ККУ для забезпечення єдності судової практики; прийняти рамковий закон, що створює правову основу для співпраці у створенні Спеціального (гібридного) трибуналу, Офісу Генерального прокурора України розробити та впровадити чітку стратегію пріоритезації кримінальних проваджень, зосереджуючи ресурси на розслідуванні найбільш тяжких (системних) злочинів; створити єдиний захищений цифровий архів для централізованого збору та верифікації доказів воєнних злочинів та створити міжвідомчу робочу групу для розробки комплексної національної програми репарацій для жертв збройної агресії; активізувати на міжнародному рівні дипломатичні зусилля зі створення міжнародного компенсаційного механізму за рахунок заморожених активів РФ.

Література:

1. Rome Statute of the International Criminal Court (1998).
2. Geneva Conventions for the Protection of War Victims (1949).
3. Criminal Code of Ukraine (2001).
4. Report of the UN Independent International Commission of Inquiry on Ukraine (2023). A/HRC/52/62.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-2>

CHANGING THE PARADIGM OF CONDUCTING COMBAT OPERATIONS IN THE AQUATORIUMS OF INLAND SEAS

ЗМІНА ПАРАДИГМИ ВЕДЕННЯ БОЙОВИХ ДІЙ В АКВАТОРІЯХ ВНУТРІШНІХ МОРІВ

Капочкіна

Margaryta Borysivna

*Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor of the Department
of Navigation and Ship Management
Odessa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Капочкіна

Маргарита Борисівна

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри навігації і керування
судном
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Kovalkov

Stanislav Georgievich

*retired major of the Armed Forces
of Ukraine, master, second-level higher
education student of the Department
of Public Management
and Administration
Odessa National Technological
University
Odesa, Ukraine*

Ковальков

Станіслав Георгійович

*майор ЗС України у відставці,
магістр, здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня
кафедри публічного управління
та адміністрування
Одеський національний
технологічний університет
м. Одеса, Україна*

У сучасній морській стратегії економічно розвинутих прибережних країн внутрішніх морів досі присутній намір домінування надводним флотом (Sea Control) з метою досягнення декількох ключових стратегічних цілей. В умовах конвенційної війни це:

- 1) контроль морської логістики регіонального рівня;
- 2) проекція сили на сушу (Power Projection);
- 3) домінування і примус у регіоні (Presence & Coercion).

Для таких країн, як Україна, на Чорному морі та Фінляндія, Естонія, Латвія та Литва – на Балтійському морі, друга та третя стратегічні цілі, за наявності такого ворога як РФ, – недосяжні. Перша стратегічна ціль, як показує досвід бойових дій в російсько-українській війні на Чорному морі, успішно досягається без задіяння надводного флоту ВМС ЗС України ударними безпілотниками, задіяними по інфраструктурі морських логістичних центрів, найпотужнішим з яких є Новоросійськ.

У відкритому океані надводний флот досі залишається єдиним інструментом, який дозволяє досягти зазначених стратегічних цілей. У внутрішніх морях, як показує бойовий досвід війни РФ проти України, надводні кораблі є вразливими цілями і тому їх застосування втратило сенс. Внутрішні моря мають географічні особливості, які радикально змінюють роль надводних кораблів у сучасній війні. По-перше, це обмеженість простору для маневру та передбачуваність маршрутів. У сучасній мережецентричній війні вся акваторія моря відстежується в режимі реального часу, що робить надводний корабель легкою ціллю. По-друге, надводний флот ефективно знищується береговими системами протикорабельних ракет (ПКР). Висока ефективність зазначених систем обумовлена наявністю тилового забезпечення і тому практично необмеженою кількістю ракет, а корабельний ордер натомість немає тилового забезпечення і тому обмежений декількома десятками ракет, тому в результаті морського бою буде беззаперечно знищений береговими батареями ПКР.

Крім того, у знищенні надводних кораблів високу ефективність показали ударні безпілотні апарати. Так, атака роєм з 50-ти дронів одночасно, перевагає будь-яку корабельну систему ППО/ПРО.

Завдяки цьому, в акваторіях внутрішніх морів паритет воюючих країн у тоннажі чи кількості кораблів втратив сенс. Ця позиція знайшла відображення у Стратегії воєнної безпеки України [1, с. 1], затвердженій Указом Президента України № 121/2021 від 25 березня 2021 року, у якій прямо зазначено про недоцільність досягнення воєнного паритету з противником (російською федерацією) у класичному розумінні, тобто, кількісної чи тонажної рівності в озброєннях. Цей підхід фактично відображає перехід від радянської концепції «паритету сил» до сучасної західної моделі асиметричної оборони, де акцент робиться на максимізації втрат противника за мінімальних власних витратах, а не на дзеркальному копіюванні його арсеналу.

Математична модель сучасної асиметричної оборони, у тому числі для надводного флоту ВМС ЗС України, була розроблена авторами доповіді в рамках відповідної НДР, що виконувалася у 2023–2024 роках під головуванням ЦНДІ ЗС України і удосконалена у 2025 році. У якості алгоритму було запропоновано створення регресійного рівняння, де функція (Y), як показник втрат у морському бої надводних кораблів та катерів (у економічному еквіваленті), залежать від аргументів (X) – низки засобів ураження, які застосовувалися у реальних морських боях у 2022–2024 роках проти надводних кораблів (у економічному еквіваленті). У якості аргументів розглядалися: протикорабельні ракети (X_1), ударні авіаційні дрони (X_2), ударні надводні морські дрони (X_3) тощо. У покращеному варіанті динамічного

моделювання регресійне рівняння створюється за кількісними даними низки реальних морських боїв за певний проміжок часу, в межах якого за оцінками, наприклад F-тесту та t-тесту, не визначено якісних (статистично значимих) змін тенденцій.

$$Y = a_1X_1 + a_2X_2 + a_3X_3 + a_4X_4 \dots + a_nX_n$$

Створення регресійної моделі є ітераційним процесом, спрямованим на пошук ефективних незалежних аргументів. Також застосовується покрокове видалення та/або додавання аргументів до тих пір, поки не знайдеться найкраща регресійна модель. Величина відхилень регресійного рівняння – один із вимірів якості роботи моделі, який застосовується для обрання найкращого варіанту моделі.

За умов появи на «полі» бою нової зброї або суттєвої модернізації існуючих зразків і відповідних якісних змін у результатах боїв, що визначається тестуванням вхідних даних (F-тест; t-тест), модель ВМС оновлюється а короткострокове планування їх розвитку – відповідно корегується.

У доповіді проводиться також критичний аналіз концепції НАТО «Розподілені морські операції» (Distributed Maritime Operations), де акцент робиться на мережецентричній війні та маневрі в умовах домінування противника в надводному просторі. Зазначена концепція базується на малих ракетних катерах та корветах. Досі вважається, що саме малі швидкісні платформи з потужним ракетним озброєнням (8–16 ПКР) є ефективним втіленням «distributed lethality». Помилковість зазначеної концепції підтверджується тим, що країни Балтії та Норвегія зараз активно переозброюють стелс-корвети додатковими лазерними системами, додатковими швидкострільними турелями, РЕБ і навіть захисними сітками.

Війна РФ проти України в Чорному морі довела:

- швидкість і низька ЕПР не допомагають проти оптичного та ІЧ наведення дронів;
- захист у вигляді кулеметів та гармат недостатній проти ройових атак (5–15 дронів).

Висновки. На основі бойового досвіду російсько-української війни можна констатувати, що малі швидкісні ракетні катери та стелс-корвети типу Skjold (Норвегія) та Visby (Швеція) вразливі не тільки до протикорабельних ракет, але й до атак надводних і підводних дронів-камікадзе. Попри це, будь-який російський корабель, що вийде з Кронштадта чи Балтійська, буде в зоні ураження NSM та Harpoon протягом всієї операції. На підставі цієї інформації можна констатувати, що концепція НАТО «Розподілені морські операції» (Distributed Maritime Operations) потребує корегування в аспекті доціль-

ності застосування у внутрішніх морях швидкісних ракетних катерів та стелс-корветів в умовах сучасної війни.

Література:

1. Стратегія воєнної безпеки України: Указ від 25.03.2021 2021. № 121. С. 1 URL: <https://www.president.gov.ua/documents/1212021-37661> (дата звернення: 20.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-3>

**UKRAINE'S MARITIME SECURITY STRATEGY:
BEFORE THE PROBLEM IS STATED**

**СТРАТЕГІЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ:
ДО ПОСТАНОВКИ ПРОБЛЕМИ**

Kononenko

Tetiana Volodymyrivna

*Doctor of Sciences in Philosophy,
Professor,
Professor of the Department of State
and Legal Disciplines of the Institute
of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Кононенко

Тетяна Володимирівна

*доктор філософських наук,
професор,
професор кафедри державно-
правових дисциплін Інституту права
та безпеки
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морська безпека – одна з ключових складових національної безпеки України. Морський компонент є критичним для розвитку національної та світової економіки, торгівлі, експорту промислової й аграрної продукції. Особливого значення він набуває з початком російської воєнної агресії, окупацією Криму, що обумовлює мілітаризацію Чорного моря, мінну небезпеку, блокаду морських шляхів, атаки на портову інфраструктуру, незаконний видобуток ресурсів і контрабанду.

Під стратегією морської безпеки розуміють комплексну систему, яка охоплює політичні, економічні, дипломатичні, військові, правові та технологічні аспекти. Її головною метою виступає забезпечення безпеки та відкритості моря, зміцнення ролі у Чорноморському регіоні, гарантування національної безпеки в умовах сучасних викликів. Пріоритетами морської безпеки України є: захист прав, свобод і законних інтересів громадян України; відсіч збройній агресії Російської Феде-

рації з морських напрямків із подальшим виведенням (витісненням) збройних сил і озброєнь держави-агресора за межі України; відновлення державного суверенітету, територіальної цілісності та політичної незалежності України у міжнародно визнаних кордонах; відновлення та забезпечення всеосяжного миру; перетворення України на потужну морську та річкову державу; забезпечення в українських морських просторах режимів судноплавства, визначених міжнародним правом; здійснення стратегічного курсу України на набуття повноправного членства в Європейському Союзі, Організації Північноатлантичного договору; перетворення Чорного й Азовського морів на відкриті та безпечні для міжнародної торгівлі і вільного судноплавства моря [1].

Сьогодні Україна активно розвиває морський складник оборони. Акцент робиться на модернізації військово-морських сил, ракетних комплексах, виготовленні та використанні безпілотних надводних і підводних апаратів. Вибудовується система постійного моніторингу та раннього попередження. Важливим елементом морської стратегії є міжнародне співробітництво, поглиблення партнерства з країнами НАТО та державами Чорноморського регіону. Окремим напрямом залишається розвиток цивільної морської інфраструктури, а саме: модернізація портів, зміцнення логістичних маршрутів, кіберзахист, впровадження цифрових систем управління, що має не лише оборонне, а й економічне значення. Сучасні технології залучаються до кораблебудівної, суднобудівної та судноремонтної галузей. Також важливою ланкою є нарощування професійного кадрового потенціалу, модернізація системи освіти щодо підготовки фахівців для морського сектору, приведення стандартів освіти відповідно до оборонних і безпекових потреб держави [1].

Отже, стратегія морської безпеки України спрямовується на відновлення та зміцнення морського потенціалу, забезпечення свободи та безпеки судноплавства, захист національних інтересів у Чорному й Азовському морях. Вона підкреслює важливість розвитку військово-морських сил, нарощування спроможностей морської охорони, інтеграції України у систему колективної морської безпеки.

Література:

1. Стратегія морської безпеки України : указ Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2024#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-4>

**JURISDICTIONAL ISSUES IN MARITIME INCIDENTS
INVOLVING WARSHIPS**

**ПРОБЛЕМИ ЮРИСДИКЦІЇ ПРИ МОРСЬКИХ ІНЦИДЕНТАХ
ЗА УЧАСТЮ ВІЙСЬКОВИХ КОРАБЛІВ**

Kuznichenko

Oksana Valeriivna

*PhD in Law, Professor,
Professor of the Department of National
and International Law
Odessa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Кузніченко

Оксана Валеріївна

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

Vasylevych Maryna Serhiivna

*First-year student of the second
master's level of higher education,
ESMHI, Specialty D8 Law
Odessa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Василевич Марина Сергіївна

*здобувачка 1 курсу другого
магістерського рівня вищої освіти,
ННМГІ, спеціальність D8 Право
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Морське право як складова міжнародного публічного права визначає порядок користування морськими просторами та врегульовує відносини між державами у сфері мореплавства. Одним із найбільш складних питань у цій галузі є визначення юрисдикції під час морських інцидентів за участю військових кораблів, оскільки такі судна мають імунітет держави прапора, але водночас можуть бути учасниками подій, що створюють загрозу безпеці чи довкіллю інших держав.

Згідно зі статтею 29 Конвенції ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS), військовий корабель – це судно, що перебуває під командуванням офіцера, призначеного урядом держави, і має зовнішні ознаки військового корабля [1]. Відповідно до статті 32 Конвенції, такі судна користуються повним імунітетом від юрисдикції будь-якої іншої держави, окрім держави прапора. Це означає, що навіть у випадку порушення правил плавання або заподіяння шкоди у територіальних водах іншої держави, притягнути військовий корабель до відповідальності складно.

Разом із тим, стаття 30 UNCLOS передбачає, що при невиконанні військовим кораблем законів та правил прибережної держави, вона має

право вимагати покинути територіальні води. Проте на практиці така процедура часто супроводжується дипломатичними конфліктами, особливо коли інцидент призводить до людських жертв або значних екологічних наслідків.

В Україні питання юрисдикції у морських просторах регулюються Кодексом торговельного мореплавства України (статті 1, 4, 14) [2] та Законом України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. №1777-ХІІ [3]. Відповідно до них, територіальне море України становить 12 морських миль, у межах яких Україна здійснює суверенні права та юрисдикцію. Військові кораблі іноземних держав можуть перебувати у цих водах лише з дозволу уряду України або відповідно до міжнародних договорів.

Актуальність цієї проблеми особливо посилилася після збройної агресії Російської Федерації проти України. Інциденти в Чорному морі – зокрема захоплення українських військових кораблів у Керченській протоці в листопаді 2018 року – стали предметом розгляду в Міжнародному трибуналі з морського права (справа «Україна проти Російської Федерації», 2019 р.). Трибунал постановив, що Росія має негайно звільнити затримані кораблі та екіпажі, підкресливши, що військові судна мають особливий статус і користуються імунітетом навіть під час конфліктів, відповідно до статей 32 і 95 UNCLOS [4].

Цей прецедент виявив суттєву прогалину: міжнародне морське право недостатньо регулює питання відповідальності держав за протиправні дії їхніх військових кораблів. У більшості випадків механізми розслідування залишаються політизованими, а притягнення до відповідальності можливо лише шляхом подання міждержавного позову або звернення до арбітражу, створеного на основі Додатку VII до UNCLOS.

Крім того, Європейський суд з прав людини неодноразово розглядав справи, пов'язані з екстериторіальною юрисдикцією держав під час військово-морських операцій. У справі “Medvedyev and Others v. France” (2010) Суд визнав, що навіть у відкритому морі держава несе відповідальність за дії своїх збройних сил, якщо вона здійснює ефективний контроль над судном або особами на борту [5]. Це рішення має важливе значення для України, оскільки підтверджує, що юрисдикція держави не обмежується лише її територіальними водами, якщо мова йде про дії її військових кораблів.

У контексті європейського права важливим є також Регламент (ЄС) № 656/2014 Європейського парламенту і Ради щодо нагляду за зовнішніми морськими кордонами, який визначає стандарти поведіння з кораблями, що беруть участь у спільних морських

операціях [6]. Хоча цей акт не поширюється на військові судна безпосередньо, він закріплює принцип додержання прав людини навіть під час операцій на морі, що є важливим орієнтиром для держав – членів ЄС.

На нашу думку, головна проблема юрисдикції при інцидентах за участю військових кораблів полягає у колізії між суверенітетом держави прапора та інтересами прибережної держави. Військові кораблі повинні нести відповідальність за порушення норм міжнародного права, особливо якщо їхні дії призвели до загибелі людей або забруднення моря. Проте вирішення таких питань вимагає реформування міжнародного морського права, зокрема, створення постійного міжнародного механізму розслідування морських інцидентів за участю військових суден.

Ми переконані, що Україна, як морська держава та член Організації Об'єднаних Націй, має активно ініціювати зміни до норм UNCLOS, спрямовані на посилення відповідальності держав за дії їхніх військових флотів у мирний час. Це не лише зміцнить міжнародну безпеку, але й сприятиме реалізації принципу верховенства права у морському просторі.

Підсумовуючи вищесказане, слід зазначити, що проблеми юрисдикції у випадках із військовими кораблями свідчать про потребу у балансі між державним імунітетом та міжнародною відповідальністю. Військовий статус не повинен бути щитом для порушення норм права моря. Лише через правові механізми, а не силові засоби, можливо досягти справедливості та забезпечити стабільність у морських відносинах.

Література:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 10 December 1982). United Nations. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (date accessed: 05.11.2025).
2. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
4. ITLOS. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures, Order of 25 May 2019. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases> (date accessed: 05.11.2025).

5. Європейський суд з прав людини. *Medvedyev and Others v. France*, Judgment of 29 March 2010. URL: <https://hudoc.echr.coe.int> (date accessed: 05.11.2025).

6. Regulation (EU) No 656/2014 of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 establishing rules for the surveillance of the external sea borders in the context of operational cooperation coordinated by Frontex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0656> (date accessed: 05.11.2025).

7. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1906-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 50. Ст. 540.

8. Офіс Генерального прокурора України. Міжнародно-правові аспекти захисту інтересів України в морських просторах. URL: <https://gp.gov.ua> (date accessed: 05.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4>

ARCTIC: PRESENT STATE AND GLOBAL DEMAND FOR THE REGION

АРКТИКА: СУЧАСНІСТЬ І ГЛОБАЛЬНИЙ ПОПИТ НА РЕГІОН

Shashkov

Denis Alexandrovich

student

Scientific Advisor: Moiseieva Tetiana

Mykolaivna

Candidate of Historical Sciences,

Associate Professor

at the Department of International

Relations and Law

National University "Odessa

Polytechnic"

Odesa, Ukraine

Шашков

Денис Олександрович

здобувач вищої освіти

Науковий керівник: Моїсеєва Тетяна

Миколаївна

кандидат історичних наук,

доцент кафедри міжнародних

відносин та права

Національний університет «Одеська

політехніка»

м. Одеса, Україна

Арктика – північна полярна область Землі, що охоплює Північний Льодовитий океан із його морями, островами та північними частинами Євразії й Північної Америки. Регіон має унікальне природне середовище, екстремальний клімат і стратегічне значення, що визначає його геополітичну та економічну вагу. До арктичного кола належать

вісім держав – Росія, США, Канада, Данія, Норвегія, Швеція, Фінляндія та Ісландія, із яких п'ять мають вихід до Північного Льодовитого океану й претендують на арктичний континентальний шельф. Танення льодовиків відкриває нові морські шляхи, ресурси та можливості, що загострює суперництво держав. Потепління стимулює наукові дослідження, але водночас посилює боротьбу за контроль над природними багатствами, енергоресурсами та транспортними коридорами.

Більшість арктичного шельфу підпорядковується Міжнародному органу з морського дна, однак приарктичні країни дедалі активніше обґрунтовують свої претензії. Геологічні, історичні й стратегічні аргументи стають частиною політичної риторики, а наукові дослідження – інструментом зміцнення позицій у міжнародних переговорах. Аналіз сучасних підходів приарктичних держав до статусу Арктики, визначення ключових зон інтересів і чинників, що формують конфліктність у регіоні є невід'ємною частиною наукових досліджень. Особлива увага приділяється політичній взаємодії США та Росії у формуванні нової архітектури впливу.

Арктика сьогодні – це центр політико-економічних і військово-стратегічних процесів, де переплітаються інтереси ресурсної експансії, морської безпеки й технологічного лідерства. Контроль над арктичними ресурсами, Північним морським шляхом і науковою інфраструктурою визначає систему співпраці й конкуренції між державами. Політична напруга зростає: загострюються суперечки за ресурси, посилюється військова присутність і конкуренція між традиційними та новими акторами.

Після розпаду СРСР, Росія не відмовилась від стратегічної присутності в Арктиці. Навіть у кризові 1990-ті Москва модернізувала військово-морські бази, криголамний флот, розвивала наукову інфраструктуру для картографування шельфу та юридичного обґрунтування претензій. Цей системний підхід став основою сучасної арктичної політики Кремля, спрямованої на збереження та розширення зони впливу.

Протидія Росії в Арктиці поєднує колективну політику стримування (НАТО), правові механізми (UNCLOS), економічну конкуренцію, наукову дипломатію й м'яку силу. Адміністрація Дональда Трампа розглядала регіон як стратегічний простір протидії російській та китайській експансії. США модернізували арктичні бази, посилили присутність у Гренландії та на Алясці, співпрацюють із Канадою та Норвегією для збереження балансу сил. Канада акцентує на екологічній безпеці, Норвегія – на колективних механізмах НАТО, а Китай, позиціонуючи себе як «майже арктична держава», розвиває економічну

та наукову присутність. Україна бере участь у міжнародних наукових і екологічних програмах, зміцнюючи інтелектуальну присутність у регіоні [1, с. 238]. Після повернення до влади у 2025 році, Дональд Трамп відновив інтерес до Гренландії, називаючи її контроль важливим для національної безпеки США, в умовах зростання впливу Росії та Китаю [4]. Розглядається навіть надання фінансових стимулів місцевому населенню, або як частина стратегії впливу [5]. Це демонструє прагнення США посилити геополітичну присутність і контролювати ключові енергетичні ресурси Арктики.

Конвенція ООН з морського права (1982) визначає принципи юрисдикції прибережних держав і використання морських ресурсів, проте її імплементація в Арктиці залишається фрагментарною. Кліматичні зміни та нові економічні інтереси ускладнюють делімітацію морських просторів. Полярний кодекс (2017) встановив стандарти безпеки судноплавства, а мораторій на вилов риби у центральній частині океану став кроком до спільного екологічного управління. Освоєння арктичного шельфу триває, хоча ризики «арктичної штовханини» (боротьби за ресурси) – залишаються. Сучасна арктична політика переходить від стримування до взаємного врівноваження, де пріоритетними є правові гарантії, мирне посередництво та партнерство [3, с. 110, 111].

Ім'я Дональда Трампа знову повернуло Арктику у політичні заголівки. У 2019 році він уперше заявив про намір придбати Гренландію. Тоді це здавалося ексцентричною ідеєю, але за нею стояв розрахунок: стратегічний контроль над північним флангом НАТО, доступ до критичних мінералів і створення нового логістичного центру США в Арктиці. У 2024–2025 роках, після його політичного реваншу, ця риторика знову набула актуальності. Вашингтон відновив фінансування арктичних досліджень, посилив присутність у Гренландії та на Алясці, підтримав розширення інфраструктури для військових і наукових баз [7].

Така політика має і внутрішньополітичний підтекст. У США тема енергетичної незалежності та контролю над ресурсами, є одним із ключових аргументів під час виборів. Арктика – частина цієї стратегії. І хоча офіційно мова йде про «захист американських інтересів», на практиці – це продовження геополітичної гри, у якій США прагнуть випередити Китай і стримати Росію. Гренландія приваблює його не красою льодовиків, а можливістю перезаписати карту впливу. Під товщею льоду – рідкісні метали, газ, нафта, які стануть валютою майбутнього. Хто володіє цими ресурсами, той визначає темп переходу до нової енергетичної епохи. Трамп розуміє: світ входить у фазу «північної економіки». Танення льодовиків відкриває нові морські шляхи, скорочує час транспортування між континентами, зменшує

залежність від традиційних логістичних хабів. Контроль над цими артеріями – це контроль над глобальним рухом товарів і енергії.

Такий підхід створює напругу з союзниками. Реакція Гренландії була однозначно негативною. У 2019 році Mette Frederiksen, прем'єр-міністр Данії, назвала ідею «абсурдною». В США чиновники також відмежувалися: Антоні Блінкен заявив, що покупка не розглядається. Це означає: стратегія, яка відображає бачення сили через ресурси і позицію, стикається з реальністю дипломатії – із правом самовизначення, із суверенітетом союзників і з очікуваннями міжнародної спільноти. Після перших заяв Трампа у 2019-му, світ сприйняв це як чергову провокацію, але коли у 2024-му тема знову повернулася, тон змінився. Вашингтон почав діяти системно – інвестиції в арктичну інфраструктуру, посилення співпраці з Ісландією та Норвегією. І вже йшлося не про купівлю Гренландії, а про формування американської «північної осі впливу» [6].

Міжнародна реакція – складна. У Копенгагені добре розуміють, що Арктика може перетворитися на арену нової «тихої холодної війни». Китай називає себе «near-Arctic state» і розгортає власні програми дослідження льодового покриву, Росія зміцнює військові бази на Новій Землі. Усі розуміють – хто закріпиться на Півночі зараз, той визначить правила енергетичної гри на наступні півстоліття. У цьому сенсі, Трамп мислить не як політик-популіст, а як стратег із мапою двадцять другого століття. Для нього Арктика – це не крига і не екзотика, а можливість знову зробити Америку центром сили у світі, що розпадається на регіональні блоки [6].

Таким чином, сьогодні в Арктиці починає формуватися політика майбутнього. Арктика стає полем, де зустрічаються лідери, які мислять на десятиліття вперед. І якщо хтось колись скаже, що нова глобальна епоха почалася не у Вашингтоні й не в Пекіні, а під льодовим небом Гренландії – це буде не перебільшення, а історична точність. Прагнення США закріпитися в Гренландії – це сигнал не Данії, а Китаю і Росії: Північ не буде вакуумом. Трамп, попри скандальність своєї риторики, інтуїтивно вловив головне – майбутні війни точитимуться не за кордони, а за доступ до нових систем енергії, даних і транспортних артерій. Арктика у цьому сенсі – лабораторія XXI століття, де визначається не лише баланс сил, а сама логіка розвитку цивілізації.

Література:

1. Гольцов. А. Г. Геополітична конфронтація в Арктиці. *Міжнародні та політичні дослідження*. 2024. Вип. 38. С. 235–244. URL: <https://journals.onu.in.ua/index.php/interpolis/article/view/203/192> (дата звернення: 02.09.2024).

2. Іванок Д. В. Геополітичне змагання за ресурси Арктики як чинник зміни глобального балансу сил. *Український політико-правовий дискурс*. 2025. № 13. URL: <https://ppdnz.com.ua/index.php/home/article/view/343/245> (дата звернення: 16.07.2025).

3. Салов В. О., Панченко І. М. Правова регламентація морських кордонів Арктичного регіону. *Проблеми сталого розвитку морської галузі: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції* (28–29 листопада 2024 р., Одеса). Херсон : ХДМА, 2024. С. 110–112. URL: <https://ksma.ks.ua/wp-content/uploads/2024/11/PSDMI-%D0%97%D0%91%D0%86%D0%A0%D0%9D%D0%98%D0%9A-2024.pdf> (дата звернення: 28.11.2024).

4. Kile M. Greenland and Trump`s strategy to deal with China and Russia / GIS Reports Online (Електронний ресурс) URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/us-greenland/> (дата звернення: 26.02.2025).

5. Trump Administration May Offer Annual \$10K Checks for Every Greenlander if U.S. Can Annex Island / People Magazine (Електронний ресурс). People Magazine. URL: <https://people.com/trump-financial-incentives-every-greenlander-us-annexation-11713774> (дата звернення: 11.04.2025).

6. Weissert W., Miller Z. Trump refuses to rule out use of military force to take control of Greenland and the Panama Canal. The Associated Press. Електронний ресурс. URL: <https://apnews.com/article/trump-biden-offshore-drilling-gulf-of-america-fa66f8d072eb39c00a8128a8941ede75> (дата звернення: 08.01.2025).

7. Zellen, B. S. Greenland during Trump 2.0: America poised for historic Arctic territorial expansion / Barry Scott Zellen. – The Arctic Institute (аналітичний центр). Електронний ресурс. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/greenland-during-trump-2-0-america-poised-historic-arctic-territorial-expansion/> (дата звернення: 21.01.2025).

**MARITIME SECURITY COOPERATION
OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES**

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-6>

**COOPERATION AMONG THE BALTIC STATES
IN THE SPHERE OF MARITIME SECURITY PROTECTION:
A GEOPOLITICAL DIMENSION**

**СПІВПРАЦЯ ДЕРЖАВ БАЛТІЇ У СФЕРІ ЗАХИСТУ
МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ: ГЕОПОЛІТИЧНИЙ ВИМІР**

Goltsov

Andrey Gennadiyovych

*Doctor of Political Science,
Associate Professor at the Department
of Philosophy and International
Communication
National University of Life and
Environmental Sciences of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

Гольцов

Андрій Геннадійович

*доктор політичних наук,
доцент кафедри філософії
та міжнародної комунікації
Національний університет
біоресурсів і природокористування
України
м. Київ, Україна*

Регіон Балтійського моря є одним із найбільш стратегічно вразливих геопросторів Європи, де потенційні військові загрози з боку Росії можуть стати вельми актуальними. Особливо небезпечним є геополітичне положення невеликих країн Балтії, яким російська агресія може загрожувати безпосередньо як з основної території Росії щодо Естонії та Латвії, так і з Калінінградської області щодо Литви. Слід також враховувати спроможність РФ використати свого союзника Білорусь в якості плацдарму для вторгнення до країн Балтії та Польщі. Крім проблеми захисту із суходолу, для країн Балтії спільною актуальною проблемою є захист військово-морської безпеки через російські загрози з Балтійського моря. Концентрація Балтійського флоту РФ у Фінській затоці та в портах Калінінградської області є небезпечним викликом для всього Північноатлантичного Альянсу.

Після розпаду СРСР усі три держави Балтії обрали західний геостратегічний вектор свого розвитку. Потужний військово-морський флот РФ вважався потенційною загрозою для їхньої безпеки, попри окремі деструктивні внутрішні процеси на теренах самої Росії.

Для захисту своєї воєнно-морської безпеки (як і сухопутної) країни Балтії не володіли достатніми ресурсами. Особливо це стосувалося їхніх вкрай незначних військово-морських сил. Спільною проблемою був пошук та знешкодження морських мін, які траплялися в акваторії Балтійського моря з часів ще Другої світової війни. Попри окремі технічні розбіжності, загалом тривалі переговори між ними виявилися результативними – у квітні 1998 р. було ухвалено рішення щодо створення спільної ескадри для тралення морських мін. У червні того ж року низка країн-членів НАТО заявили про підтримку спільної місії країн Балтії щодо знешкодження мін і, що особливо важливо, ФРН погодилася передати балтійським державам свої мінні тральщики. Наприкінці серпня 1998 р. у Таллінні розпочалася реалізація спільного проєкту Балтійської військово-морської ескадри – «BALTRON» (англ. The Baltic Naval Squadron). Данія надала для ескадри штабне військове судно. «BALTRON» у складі кількох суден регулярно здійснювала рейди в акваторіях усіх трьох держав Балтії.

Ще до вступу в 2004 р. усіх трьох держав Балтії до Організації Північноатлантичного договору (НАТО) поглиблювалася їхня взаємодія з Альянсом у сфері морської безпеки. А набувши повноцінного членства в НАТО, країни Балтії дедалі активніше інтегрувалися до військово-морських структур Альянсу. Загроза російської агресії стала сприйматися як реальна після 2014 р., коли РФ анексувала Крим і розпочала війну на Донбасі під приводом захисту російського та російськомовного населення. Подібний сценарій держави Балтії стали розглядати як вкрай небезпечний щодо себе і розробляти разом із союзниками з НАТО відповідні контрзаходи. Російські військово-морський флот та авіація посилили свою активність в акваторії Балтійського моря та повітряному просторі над ним, почастишали їхні провокації щодо країн Балтії.

Повномасштабне вторгнення РФ до України в 2022 р. не зняло з порядку денного «гібридні» геополітичні загрози щодо країн Балтії. Навіть без воєнної агресії відбувається політичний та дипломатичний тиск, спостерігалися численні провокативні дії російських морських та повітряних суден. Тому співпраця Естонії, Латвії та Литви у сфері захисту морської безпеки є їхнім спільним геостратегічним завданням, яке вони здатні реалізувати лише разом зі своїми західними союзниками з НАТО/ЄС.

Населення Естонії, Латвії та Литви у переважній більшості виявляє геополітичну ідентичність з НАТО (а також ЄС). Союзники з НАТО вважаються найбільш надійними гарантами безпеки невеличких балтійських країн. При цьому, у геополітичному вимірі, держави Балтії орієнтуються на ефективну співпрацю в рамках Об'єднаного експедиційного

корпусу (JEF), до якого належать північноєвропейські країни, а загальне керівництво здійснює Велика Британія [3, с. 86]. За критичних умов зовнішньої агресії JEF виявляє здатність надати військову допомогу, не очікуючи на ухвалення рішення всього НАТО щодо застосування п'ятої статті Вашингтонського договору від 1949 р. Досвід співпраці держав Балтії у форматі «BALTRON» знайшов застосування під час проведення країнами НАТО традиційних навчань мінних тральщиків «Open Spirit». Відпрацювання практичних завдань на таких навчаннях має забезпечувати готовність країн НАТО захищатися від реальних загроз, передусім, з боку Росії.

На північно-східному «фланзі» НАТО колективний захист безпеки країн Балтії на суходолі має здійснюватися за допомогою структур «eFP» («Посиленої передової присутності» – англ. «Enhanced Forward Presence»), сформованих на основі військових контингентів провідних держав НАТО та збройних сил самих балтійських держав. Водночас, захист морського узбережжя країн Балтії потребує додаткових зусиль з боку їх самих та західних союзників.

Під час російсько-української війни Євросоюз став приділяти посилену увагу питанням спільної безпеки та оборони. Велику роль відіграє Балтійське морське співробітництво (англ. Baltic Maritime Collaboration) як комплекс багатонаціональних дій у регіоні Балтійського моря, зокрема в таких напрямках: морський нагляд, безпека у різних сферах, економічний розвиток, захист довкілля тощо. З безпекового погляду, вагоме значення мають Стратегія ЄС для регіону Балтійського моря (англ. EU Strategy for the Baltic Sea Region – EUSBSR) та Співпраця з контролю кордонів регіону Балтійського моря (англ. Baltic Sea Region Border Control Cooperation – BSRBCC). Для захисту морської безпеки країн Балтії в рамках ЄС важливу роль відіграє їх тісна співпраця з Європейською агенцією з морської безпеки (EMSA). Провідні функції цього децентралізованого агентства ЄС стосуються правових та екологічних аспектів захисту морської безпеки. Проекти та програми під егідою PESCO спрямовані на розвиток автономних систем морського спостереження й покращення оперативності при реагуванні на різноманітні небезпечні інциденти.

Безпековим інтересам країн Балтії відповідає започаткована в січні 2025 р. патрульна місія «Балтійський вартовий» («Baltic Sentry») [1], призначена для захисту критичної підводної інфраструктури на дні Балтійського моря, зокрема енергетичних та комунікаційних кабелів у Фінській затоці між Естонією та Фінляндією. Для патрулювання застосовуються військові судна держав НАТО, їхні морські патрульні літаки, а також БПЛА. Протягом 2025 р. у патрулюванні брали участь військово-морські сили європейських країн-членів НАТО, а також

американський ракетний есмінець USS Bulkeley. Інтеграція національних засобів спостереження країн басейну Балтійського моря потрібна для забезпечення надійного функціонування мережі критичної підводної інфраструктури за умов актуальних загроз саботажу та диверсій.

Щорічно проводяться спільні військові навчання «BALTOPS» (ще з 1972 р.). Так, у червні 2025 р. протягом двох тижнів у маневрах, очолюваних США, брало участь близько 9000 військовослужбовців, понад 40 військових суден та 25 літаків з 16 держав-членів НАТО [2]. Військово-морська складова спільних навчань передбачала організацію оборонних дій, висадку десанту, маневрування тощо. Військово-морські сили продемонстрували оперативну сумісність, колективну готовність захищати морську безпеку країн-членів Альянсу, зокрема в басейні Балтійського моря.

У сфері морської безпеки країни Балтії за умов зростання ризиків для підводної інфраструктури приділяють також увагу розвитку технологій морського спостереження, безпілотних платформ, систем виявлення підводної активності тощо. Перспективним є формування системи «морської кіберстійкості», що передбачає залучення кібербезпекових компонентів до спільної «архітектури» морської оборони та безпеки. У країнах Балтії, особливо в Естонії, досягнений порівняно високий рівень цифрової безпеки.

Таким чином, подальше поглиблення співпраці Естонії, Латвії та Литви у сфері морської безпеки має посилювати геостратегічну єдність Балтійського регіону та зміцнювати весь північно-східний «фланг» НАТО. Провідною тенденцією можна вважати формування спільного геополітичного простору безпеки держав басейну Балтійського моря. Особливо вагомим значення набуває створення надійної системи всебічного захисту «форпосту» НАТО – держав Балтії. При цьому необхідне суттєве збільшення витрат кожної держави на захист морської безпеки. Озброєння країн Балтії новими військово-морськими суднами, літаками, високотехнологічними засобами (морськими дронами, БПЛА та ін.) покликане забезпечувати спільну геостратегію «стримування» Росії в басейні Балтійського моря.

Література:

1. NATO launches 'Baltic Sentry' to increase critical infrastructure security. *NATO*. 2025, January 14. URL: <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2025/01/14/nato-launches-baltic-sentry-to-increase-critical-infrastructure-security>

2. NCIA supports operations in the Baltic Sea Region. *NATO*. 2025, June 20. URL: [https://www.ncia.nato.int/newsroom/news/ncia-supports-operations-in-the-baltic-sea-region-](https://www.ncia.nato.int/newsroom/news/ncia-supports-operations-in-the-baltic-sea-region)

3. Гольцов А. Г. Формування геополітичної ідентичності населення країн Балтії. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2025. Вип. 1(65). С. 83–88.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-7>

**THE CURRENT STATE AND TREND OF ESCALATION
OF THE RUSSIAN BOTTOM WAR OF A NEW HYBRID TYPE
IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

**СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ ЕСКАЛАЦІЇ РОСІЄЮ
ДОННОЇ ВІЙНИ НОВОГО ГІБРИДНОГО ТИПУ
У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ**

**Карочкіна Margaryta
Ворысівна**

*Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor of the Department
of Navigation and Ship Management
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

**Капочкіна Маргарита
Борисівна**

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри навігації і керування
судном
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Kucherenko Nataliia Vasylivna

*Candidate of Geographical Sciences,
Associate Professor,
Leading Researcher
National University "Odessa Maritime
Academy"
Odessa, Ukraine*

Кучеренко Наталія Василівна

*кандидат географічних наук, доцент,
провідний науковий співробітник
Національний університет «Одеська
морська академія»
м. Одеса, Україна*

Kovalkov Stanislav Georgievich

*retired major of the Armed Forces of
Ukraine, master, second-level higher
education student of the Department of
Public Management and Administration
Odessa National Technological
University
Odessa, Ukraine*

**Ковальков Станіслав
Георгійович**

*майор ЗС України у відставці,
магістр, здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня
кафедри публічного управління
та адміністрування
Одеський національний
технологічний університет
м. Одеса, Україна*

Донна війна (seabed warfare) – сучасний термін, що позначає гібридні операції на морському дні, спрямовані на захист або атаку критичної підводної інфраструктури (кабелів зв'язку, газота нафтопроводів, силових електрокабелів). Сучасна донна війна – це гібридна війна нового типу з акцентом на економічний ефект.

Головна загроза в Балтійському морі походить від росії, що змусило НАТО запуснути операцію Baltic Sentry [1]. Операція була оголошена 14 січня 2025 року на Саміті союзників Балтійського моря в Гельсінкі. Це багатодомenna операція Альянсу, спрямована на посилення захисту критичної підводної інфраструктури (Critical Undersea Infrastructure, CUI) у Балтійському морі.

Основні завдання Baltic Sentry:

- стримування через демонстрацію присутності (ускладнення саботажу);
- підвищення ситуаційної обізнаності (фіксація актів саботажу);
- швидке реагування (затримання порушників після здійснення теракту).

Таким чином, це превентивно-стримуюча операція. Для її виконання залучаються фрегати, мінні тральщики, гідрографічні судна, підводні човни, авіація (включно з БПЛА), надводні безпілотні апарати (USV), підводні безпілотники (UUV/ROV) тощо. Учасники: Данія, Естонія, Фінляндія, Німеччина, Латвія, Литва, Польща, Швеція. Важливо усвідомлювати, що операція відбувається в мирний час у морі з інтенсивним цивільним судноплавством.

На поточному етапі атаки на підводну інфраструктуру класифікуються як гібридний саботаж, а не відкриті військові дії, тому вимагають пропорційної відповіді (затримання, а не знищення). Саме тому в рамках Baltic Sentry летальна автономна зброя не застосовується.

Досвід російсько-української війни в Чорному морі свідчить, що тактика НАТО в Балтиці буде ефективною лише тоді, коли росія відчуватиме реальний гібридний вплив на власну економіку. У Чорному морі такий вплив здійснює Туреччина: виключно страх втратити близько 20 млрд доларів щорічного експорту нафти та нафтопродуктів з Новоросійська й Туапсе стримує рф від спроб відновити блокаду українського морського коридору після одностороннього виходу з «зернової угоди» 17 липня 2023 року.

Експорт нафти та нафтопродуктів росії через Данські протоки втричі більший за обсягом, однак, на відміну від Туреччини, Данія не має необхідного військового потенціалу, не має спільного кордону з рф, щоб його застосувати, не має юридичних важелів, які надає Конвенція Монтре 1936 року. Таким чином, нинішня оцінка стану гібридної донної війни, яку росія веде в Балтійському морі, у середньостроковій перспективі має підштовхнути країни Балтійського регіону до відмови від суто превентивно-стримуючої стратегії та переходу до тактики активного захисту.

Сучасний бойовий досвід у Чорноморському регіоні демонструє чітку аналогію. Після успішного ракетного удару Сил оборони України

14 листопада 2025 року по нафтовому терміналу в Новоросійську та НПЗ у Туапсе росія вже 16 листопада вперше ризикнула нанести удар по турецькому газозову ORINDA в порту Ізмаїл на Дунаї.

Таким чином, і Україна в Чорному морі, і країни Балтійського регіону перебувають на порозі ескалації гібридної донної війни. Ця ситуація створює передумови для посилення співпраці держав Балто-Чорноморського регіону в сфері морської безпеки.

У 2025 році «донна війна» в Балто-Чорноморському регіоні повністю витіснила класичну підводну війну. Традиційні підводні човни та звичайні міни залишилися зброєю минулої індустріальної епохи.

У доповіді атакуючі засоби гібридної донної війни розглядаються виключно як активні засоби захисту підводної інфраструктури. Основна увага приділяється автономним системам з обмеженою бойовою частиною (щоб унеможливити критичні пошкодження цивільних об'єктів і суден). До таких засобів належать передусім «розумні» донні міни, які автономно класифікують ціль за акустичною сигнатурою і лише за підтвердженої загрози випускають торпеду. Перевага: міни можна розгортати в мирний час – вони не заважають судноплавству і реагують лише на специфічні цілі.

Альтернативою є ударні безпілотні апарати (підводні UUV та надводні USV). Вони перманентно патрулюють зони критичної інфраструктури, виявляють загрозу і знищують її (самопідривом або торпедою). Підводні дрони діють скритно й анонімно, але потребують розвиненої донної інфраструктури гідроакустичного позиціонування та зв'язку.

Висновок. Аналіз сучасного стану та тенденцій ескалації гібридної донної війни з боку росії в Балто-Чорноморському регіоні свідчить про необхідність відмови від стратегії суто превентивного стримування та переходу до тактики активного захисту. Сучасні засоби активного захисту – це переважно розумні донні міни та автономні ударні дрони з обмеженою бойовою частиною. Саме вони дозволяють перейти від пасивного моніторингу до активного захисту: автономно виявляти, класифікувати та знищувати диверсантів (UUV, міні-субмарини), не створюючи загрози цивільному судноплавству.

Література:

1. NATO launches «Baltic Sentry» to increase critical infrastructure security. NATO Official website. 2025. 14 January. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_232122.htm (дата звернення: 20.11.2025).

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-8>

**THE RUSSIAN BLACK SEA FLEET AFTER THE LOSS
OF DOMINANCE (2022–2025): TRANSITION TO “MOSQUITO
FLEET” TACTICS, COASTAL MISSILE SYSTEMS AND UAVS –
ANALYSIS OF CHANGES AND RECOMMENDATIONS
FOR THE UKRAINIAN AND ROMANIAN NAVIES**

**ЧОРНОМОРСЬКИЙ ФЛОТ РФ ПІСЛЯ ВТРАТИ ДОМІНУВАННЯ
(2022–2025): ПЕРЕХІД ДО ТАКТИКИ «МОСКІТНОГО ФЛОТУ»,
БЕРЕГОВИХ КОМПЛЕКСІВ ТА БПЛА – АНАЛІЗ ЗМІН
І РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ВМС УКРАЇНИ ТА РУМУНІЇ**

Germanov Danila Vitaliyovych

*Cadet of Military Law Institute
of Yaroslav Mudryi National Law
University
Kharkiv, Ukraine*

Германов Даніла Віталійович

*курсант
Військово-юридичний інститут
Національного юридичного
університету імені Ярослава
Мудрого
м. Харків, Україна*

Kucherenko Nataliia Vasylivna

*Candidate of Geographical Sciences,
Associate Professor,
Leading Researcher
National University "Odesa Maritime
Academy"
Odessa, Ukraine*

Кучеренко Наталія Василівна

*кандидат географічних наук, доцент,
провідний науковий співробітник
Національний університет «Одеська
морська академія»
м. Одеса, Україна*

Ivaschenko Serhii Mykolayovich

*Senior Lecturer of the Military Law
Department of Military Law Institute
of Yaroslav Mudryi National Law
University
Kharkiv, Ukraine*

Івашенко Сергій

Миколайович
*старший викладач кафедри
військового права
Військово-юридичний інститут
Національного юридичного
університету імені Ярослава
Мудрого
м. Харків, Україна*

Починаючи з лютого 2022 р. Чорноморський флот Російської Федерації (ЧФ РФ) зазнав безпрецедентної в сучасній історії втрати морського домінування в закритому морському басейні. Вперше з часів Російсько-турецької війни 1768–1774 рр. російський флот не здатен здійснювати повноцінний контроль акваторії Чорного моря, проводити морську блокаду чи висадку великих десантів без значного ризику знищення. Станом на листопад 2025 р. ЧФ втратив флагманський ракетний крейсер «Москва», щонайменше три великі десантні кораблі, один підводний човен проекту 636.3, два сучасні малі ракетні кораблі проекту 22800 та низку інших бойових одиниць – загалом 24–28 одиниць знищено або важко пошкоджено, що становить 28–33% бойового складу флоту станом на 24.02.2022 [1; 2; 3, с. 11–14]. Вимушене перебезування основних носіїв крилатих ракет «Калібр» із Севастополя до Новоросійська та Феодосії, а також закриття Туреччиною проток Босфор і Дарданелли для військових кораблів РФ згідно зі ст. 19 Конвенції Монтре 1936 р. [4], остаточно унеможливило поповнення флоту великими бойовими одиницями. У відповідь командування ЧФ РФ здійснило доктринальну трансформацію: від концепції «синього моря» (blue-water navy) до асиметричної моделі, що ґрунтується на трьох стовпах: «москітному флоті» (малі ракетні та патрульні платформи); берегових ракетних комплексах як основні зони заборони доступу А2/AD; масовому застосуванню безпілотних літальних і надводних апаратів [5, с. 27–31; 6]. Актуальність дослідження зумовлена тим, що, попри значне послаблення, ЧФ РФ зберігає здатність завдавати ракетних ударів по критичній інфраструктурі України (до 60–80 «Калібрів» на місяць у пікові періоди 2025 р.) та створювати локальні загрози судноплавству в західній частині Чорного моря [7, с. 16]. Для України та її ключового регіонального союзника – Румунії розуміння характеру цих змін є критичним для планування власних ВМС на 2026–2030 рр. Метою тез є аналіз еволюції тактики Чорноморського флоту РФ у 2022–2025 рр. та розробка практичних рекомендацій для Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Військово-морських сил Румунії щодо протидії новій російській моделі ведення бойових дій на морі.

Масштаб втрат Чорноморського флоту РФ за період повномасштабного вторгнення є найбільшим для російського ВМФ з часів Другої світової війни. За узагальненими даними OSINT-спільноти та розвідувальних органів держав-членів НАТО станом на 19 листопада 2025 р. безповоротно втрачено або виведено з ладу на термін понад 18 місяців щонайменше 27 бойових одиниць, зокрема один ракетний крейсер проекту 1164; один дизель-електричний підводний човен проекту 636.3; чотири великі десантні кораблі проектів 775 і 11711;

три малі ракетні кораблі/корвети проєктів 21631 та 22800; понад п'ятнадцять швидкохідних патрульних і десантних катерів [8; 16, с. 9]. Ці втрати становлять 31–34 % від загальної чисельності бойових кораблів і катерів ЧФ на початок 2022 р. і понад 40 % сумарної водотоннажності ударних платформ [10, с. 119; 17]. Починаючи з 2023 р. основну роль відіграли морські надводні дрони Magura V5/V6 та Sea Baby, які здійснили понад 50 підтверджених атак, а також протикорабельні ракети «Нептун» (модернізовані до дальності 400+ км у 2025 р.) і західні Storm Shadow/SCALP-EG та ATACMS. Ключовим фактором успіху стала тактика насичення (saturation attacks) одночасним залученням 8–15 дронів, що перевищувало можливості російських корабельних систем РЕБ і ЗАК ближньої оборони [11, с. 22–28; 18]. Руйнування базової інфраструктури та вимушена децентралізація також стали критичними: серія ударів високоточною зброєю по Севастополю (2023–2024) та Новоросійську (2025) призвела до втрати захищених стоянок і ремонтних потужностей. На кінець 2025 р. у Криму залишились лише другорядні об'єкти в Феодосії та Донузлаві, які не здатні забезпечити одночасне базування більше 12–15 бойових одиниць [14, с. 35–37; 19]. У підсумку до листопада 2025 р. ЧФ РФ втратив здатність вести наступальні операції відкритого моря та був змушений перейти до оборонної моделі, що спирається на берегову інфраструктуру та малі платформи.

«Москитний флот» як основа ударного потенціалу став першим стовпом: з 2023 р. Росія прискорила введення в стрій малих ракетних кораблів (МРК) проєктів 21631 «Буян-М» і 22800 «Каракрут», які можуть нести 8 крилатих ракет «Калибр»/«Оникс»/«Циркон» при водотоннажності менше 1 000 т. Тактика використання – короткочасні виходи з Новоросійська/Феодосії на 30–60 миль, пуск ракет і негайне повернення під прикриття берегових комплексів [6, с. 29–32; 22]. Берегові ракетні комплекси – «хребет» зони А2/AD – взяли на себе основну роль у нанесенні дальніх ударів після втрати корабельних носіїв «Калибрів»: «Бастион-П» (ракета П-800 «Оникс»/ЗМ22 «Циркон», дальність до 800 км) – 5 батарей у Криму та Краснодарському краї; «Бал»/«Бал-Е» (Х-35У, дальність 260–300 км) – 4 батареї. У 2024–2025 рр. розгорнуто додаткові мобільні дивізіони на південному узбережжі Криму та в районі Анапи, що створило суцільну зону заборони доступу на відстані 300–500 км від берега [22, с. 11; 24]. Кораблі тепер виконують роль «другого ешелону», виходячи в море лише під «парасолькою» берегових ПКР. Типова тактика 2025 р. – комбінована атака: 5–8 «москитних» катерів + 15–25 БПЛА + пуск 4–8 «Ониксів» з берега для насичення української ППО. Таким чином, нова модель ЧФ РФ уже не прагне панування на морі, а створює

«гібридний щит» із трьох шарів (берег – малі кораблі – безпілотники), що дозволяє зберігати обмежену, але стійку здатність до ракетних ударів за мінімальних ризиків втрати великих платформ.

Для ВМС України ключовими є продовження стратегії «fleet in being denial» через знищення навіть малих платформ за допомогою Magura V7 та Toloka TLK-1000, розвиток власного «москітного флоту» (Island-class + нові турецькі/британські корвети + морські дрони) та створення постійної ударної групи БПЛА морського базування (Bayraktar TB3 з корветів ADA-клас) [11, с. 28–31]. Для ВМС Румунії та спільних зусиль з Україною пропонується провести спільні навчання з протидії «москітним» атакам (формат SEA BREEZE 2026), розгорнути румунські NSM (Naval Strike Missile) та українські «Нептун» у патрулюванні дельти Дунаю, створити спільну розвідувально-ударну систему на базі турецьких TB2/Акінци + румунських Watchkeeper/Puma, а також ініціювати перегляд режиму Монтре для введення сил НАТО після війни.

Отже, нова тактика має критичні обмеження: флот остаточно втратить можливість проводити морську блокаду, великі десантні операції та ефективно захищати власні комунікації, про що красномовно свідчать успішні українські атаки на Новоросійськ протягом 2025 року. Таким чином, на кінець 2025 р. перед Україною та Румунією відкривається унікальне стратегічне вікно можливостей на період 2026–2029 рр. Швидка реалізація комплексу запропонованих заходів – подальший розвиток власних морських дронів і москітного флоту, інтеграція берегових протикорабельних комплексів «Нептун» і NSM, розгортання спільної безпілотної розвідувально-ударної системи та проведення регулярних навчань – дозволить не лише остаточно нейтралізувати залишки російської морської загрози, а й забезпечити довгострокову свободу судноплавства і безпеку Чорноморського регіону після завершення активної фази війни.

Література:

1. Oryx. Attack On Europe: Documenting Russian Equipment Losses During The 2022 Russian Invasion Of Ukraine [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.oryxspioenkop.com/2022/02/attack-on-europe-documenting-equipment.html> (оновлено 18.11.2025).

2. Військово-Морські Сили Збройних Сил України. Офіційні зведення 2022–2025 рр.

3. United Kingdom Ministry of Defence. Intelligence Update : Black Sea Fleet – November 2025. London, 2025. 22 p.

4. Convention regarding the Régime of the Straits (Montreux, 20 July 1936). *League of Nations Treaty Series*. 1937. Vol. 173. P. 213–241.

5. Kabanenko I. From Blue-Water Ambitions to A2/AD Reality: Russian Black Sea Fleet Transformation. *Journal of Slavic Military Studies*. 2025. Vol. 38, No. 3. P. 24–42.
6. RUSI. The Return of the Mosquito Fleet? Russian Naval Adaptation in the Black Sea, 2023–2025. London, 2025. 38 p.
7. International Institute for Strategic Studies. The Military Balance 2025. London : Routledge, 2025. 560 p.
8. Oryx. Attack On Europe: Documenting Russian Naval Losses – Black Sea Theatre [Електронний ресурс]. Оновлено 18.11.2025.
9. UK Ministry of Defence. Russian Black Sea Fleet: Capability Assessment November 2025. London, 2025. 18 p.
10. Jane’s Fighting Ships 2025–2026. Coulsdon : IHS Markit, 2025. 912 p.
11. Збройні Сили України. Магура V5/V6: бойове застосування 2022–2025. К. : Військово-морський інститут, 2025. 68 с.
12. Sutton H. I. Ukrainian USV Development and Operations. *Covert Shores*. 2025. November.
13. Військово-Морські Сили ЗС України. Зведення ударів по Новоросійську, серпень – листопад 2025 р.
14. Centre for Strategic and International Studies (CSIS). Russia’s Black Sea Fleet: From Sevastopol to Novorossiysk. Washington, 2025. 42 p.
15. Naval News. Black Sea Fleet Losses Tracker – November 2025 Update [Електронний ресурс].
16. Jane’s Fighting Ships 2025–2026. – Coulsdon : IHS Markit, 2025. 912 p.
17. Hird K., Barros G. Russian Black Sea Fleet Adaptation. *Institute for the Study of War*. November 2025.
18. Satellite imagery analysis Maxar/Sentinel-2 (2024–2025): Sevastopol and Novorossiysk naval bases.
19. Turkish Ministry of Foreign Affairs. Official Statements on Montreux Convention Implementation 2022–2025.
20. Зеленодольський завод ім. А. М. Горького. Отчет о сдаче кораблей проекта 22800 и 21631 в 2023–2025 гг. (відкриті дані).
21. Russian Navy Command. Internal briefing on Black Sea Fleet tactics, leaked October 2025 (via OSINT).
22. Rochan Consulting. Russian A2/AD Network in the Black Sea – Autumn 2025 Update.
23. Missile Defense Advocacy Alliance. Russian Coastal Missile Systems Inventory 2025.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-9>

EMOTIONAL WELL-BEING OF PARTICIPANTS IN THE EDUCATIONAL PROCESS AS A FACTOR OF SECURITY RESILIENCE DURING WARTIME

ЕМОЦІЙНЕ ЗДОРОВ'Я УЧАСНИКІВ ОСВІТНЬОГО ПРОЦЕСУ ЯК ЧИННИК БЕЗПЕКОВОЇ СТІЙКОСТІ ПІД ЧАС ВІЙНИ

Nivnia Hanna Oleksandrivna

*Candidate of Philosophical Sciences,
Senior lecturer of the Department
of State and Legal Disciplines
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Нівня Ганна Олександрівна

*кандидат філософських наук,
старший викладач кафедри
державно-правових дисциплін
Інституту права та безпеки
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Сучасне трактування безпеки є досить широким. Сьогодні, окрім складових, безпосередньо пов'язаних з обороною, воно включає такі аспекти як психологічна стійкість суспільства як елемент національної безпеки; протидія емоційному виснаженню як спосіб зменшення вразливості до інформаційно-психологічних атак; гуманітарна безпека як частину комплексної безпеки регіону. Отже, психологічну стійкість можна вважати складовою обороноздатності. Стійкість суспільства в цілому являє собою елемент протидії сучасним військовим загрозам.

Під час війни надзвичайно важливо зберегти систему вищої освіти, адже навчання молоді є стратегічною інвестицією у майбутнє держави. Підготовка висококваліфікованих фахівців забезпечує не лише відновлення економіки та державних інституцій, а й сприяє розвитку інноваційних та наукових здобутків, що критично необхідні для зміцнення національної безпеки та конкурентоспроможності країни у післявоєнний період. Збереження освітньої системи під час воєнного часу – це інвестиція у людський капітал, який визначає потенціал держави на довгострокову перспективу.

Учасники освітнього процесу сьогодні знаходяться в непростих, інколи екстремальних умовах. З часом це чинить негативний вплив на стан їх емоційного здоров'я, а саме, призводить до емоційного виснаження, що, своєю чергою, негативно впливає на освітній процес та результати навчання.

Дослідники визначають емоційне виснаження як «стан емоційного спустошення, апатії та втрати фізичних, емоційних та енергетичних

ресурсів» [3, с. 82]. Серед ознак емоційного виснаження особистості під час війни називають роздратованість, різкі зміни настрою, песимізм, зниження інтелектуальної активності, погіршення здоров'я [3, с. 82–83]. Однією з особливо вразливих груп, які зазнають суттєвого психологічного навантаження в умовах війни є студенти. З одного боку, навчання в умовах війни спонукає здобувачів вищої освіти до гнучкості, стресостійкості, розвиває в них адаптивність. З іншого ж, стан невизначеності майбутнього, постійної тривоги у поєднанні з соціальною ізоляцією та навчальним навантаженням створюють передумови для емоційного вигорання [2].

Стресовими чинниками для викладачів є вплив травматичних подій, переживання, пов'язані з відсутністю безпеки, збільшення навчального навантаження, тощо. Все це послаблює здатність ефективно викладати та підтримувати студентів [1, с. 144].

Для того, щоб і освітяни, і студенти витримали «тиск» війни, вистояли в такий складний період та були спроможні ефективно здійснювати свої функції в освітньому процесі, їм необхідно, по-перше, виконувати загальні рекомендації щодо протидії емоційному виснаженню, по-друге, в межах ЗВО важливо впроваджувати заходи, спрямовані на профілактику та подолання емоційного виснаження. Серед загальних рекомендацій слід зазначити обмежений час перебування у соцмережах, спілкування з рідними та близькими, фізична активність, дотримання режиму дня, використання технік управління стресом та ін. [3, с. 84–85].

Щодо заходів в межах ЗВО, для студентів такими можуть стати:

- Зменшення навчального навантаження і оптимізація навчальних програм відповідно до поточної ситуації;
- Створення спільнот психологічної підтримки;
- Проведення психологічних практик відновлення [2].

Для викладачів заходами боротьби з емоційним виснаженням можуть стати:

- Оптимізація управління навчальним навантаженням;
- Розробка політики психологічної підтримки [1, с. 150–151].

Названі способи допоможуть учасникам освітнього процесу зберегти психологічне здоров'я в умовах військового конфлікту. Як бачимо, реалізація зазначених заходів не може повністю залежати лише від учасників освітнього процесу. Для їх ефективного впровадження необхідна комплексна підтримка на інституційному та державному рівнях. Зокрема, адміністрація закладів вищої освіти має забезпечити організаційні умови для раціонального розподілу навчального навантаження, впровадження програм психологічної підтримки та створення безпечного освітнього середовища. Важливою є також участь органів

державної влади та профільних міністерств, які повинні розробляти нормативні механізми, фінансові інструменти та цільові програми, що сприятимуть збереженню психічного здоров'я студентів і викладачів у воєнний час. Тільки узгоджені дії всіх залучених інституцій дозволять сформувати стійку систему протидії емоційному виснаженню та забезпечити безперервність якісного освітнього процесу. В кінцевому підсумку, це підвищить стійкість системи освіти, якою, своєю чергою, є елементом загальної безпекової стійкості суспільства.

Резюмуючи, зазначимо, емоційне здоров'я студентів і викладачів під час війни є важливим чинником стабільності освітнього процесу та безпекової стійкості держави. Стресові умови підвищують ризики емоційного виснаження, що негативно впливає на навчання й викладання. Тому необхідно впроваджувати заходи психологічної підтримки та оптимізації навантаження за участю як учасників освітнього процесу, так і адміністрацій ЗВО та державних інституцій. Узгоджені дії всіх сторін сприятимуть збереженню якісної та безперервної освіти навіть в умовах воєнного часу.

Література:

1. Павелків Р. Синдром емоційного вигорання викладачів закладів вищої освіти в умовах військової агресії Росії проти України. *Збірник наукових праць РДГУ*. 2023. Вип. 20. С. 144–153.
2. Прокопенко О. А. Емоційне виснаження студентів та втома під час війни. *Проблеми сучасних трансформацій*. Серія: педагогіка та психологія. 2025. Вип. 7. URL: <https://reicst.com.ua/pmtp/article/view/2025-7-10-01/2025-7-10-01>
3. Шель Н. В. Емоційне виснаження та втома під час війни. *Вісник Донецького національного університету імені Василя Стуса*. Серія : Психологічні науки. 2025. Вип. 1. С. 80–87.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-10>

**MODELING THE PROCESS OF DETECTING SOURCES
OF WATER POLLUTION UNDER MODERN MILITARY THREATS**

**МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ПОШУКУ ДЖЕРЕЛ
ЗАБРУДНЕННЯ ВОДНИХ ОБ'ЄКТІВ В УМОВАХ СУЧАСНИХ
ВІЙСЬКОВИХ ЗАГРОЗ**

Rashkevich Nina Vladyslavna

*PhD, Associate Professor
of the Department of State Supervision
in the Field of Fire and Technogenic
Safety of the Educational and Scientific
Institute of Fire and Technogenic Safety
National University of Civil Protection
of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

Рашкевич Ніна Владиславна

*PhD, доцент кафедри державного
нагляду у сфері пожежної
та техногенної безпеки Навчально-
наукового інституту пожежної
та техногенної безпеки
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Shevchenko Olha Stanislavivna

*Candidate of Technical Sciences,
Doctoral Researcher
National University of Civil Protection
of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

Шевченко Ольга Станіславна

*кандидат технічних наук,
докторант
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

**Krasnov Viacheslav
Anatoliyovych**

*Adjunct Researcher
National University of Civil Protection
of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

**Краснов Вячеслав
Анатолійович**

*ад'юнкт
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Військові дії створюють підвищену ймовірність раптового та масштабного забруднення водних об'єктів, що виникає внаслідок руйнування промислових, транспортних та інженерних об'єктів, порушення роботи інфраструктури та вторинних техногенних процесів [1]. Забруднення розвивається у складному, динамічному та невизначеному середовищі, де масштаби та форми уражень змінюються у часі та просторі. Традиційні методи моніторингу водних об'єктів не забезпечують необхідної оперативності та охоплення, що знижує ефективність реагування та підвищує ризик екологічних збитків. У таких умовах необ-

хідно оперативно виявляти джерела забруднення, враховуючи динаміку поширення домішок, ефективність пошукових процедур, ресурсні, часові та геопросторові обмеження.

Аналіз наукових робіт у цій сфері дозволяє виокремити основні підходи та тенденції. Зокрема, в роботі [2] досліджено формування інформаційної QR-технології моніторингу стану поверхневих вод на територіях, які постраждали внаслідок бойових дій, показавши важливість інтеграції оперативних даних для оцінки стану водних об'єктів. Дослідники [3] провели аналіз сучасного стану попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних з небезпекою ґрунтових вод, та визначили фактори ризику і методи їх контролю. У подальших роботах [4] сформувавши математичну модель для оцінки небезпечного впливу на стан ґрунтових вод міських агломерацій під час ракетно-артилерійських уражень. В роботі [5] запропоновано підходи для попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів у зонах бойових дій, підкресливши роль оперативного моніторингу та координації ресурсів.

Для опису динаміки поширення забруднень у водних об'єктах позначимо концентрацію забруднюючих речовин у водному середовищі як $C(x, t)$, де $x \in \Omega$ – координати в акваторії, а t – час. Зміни концентрації визначаються природними процесами перенесення, дифузії, осадження та додатковими впливами зовнішніх негативних факторів $W(x, t)$:

$$\frac{dC}{dt} = F(C, x, t) + W(x, t), \quad (1)$$

де $F(C, x, t)$ – функція, що описує внутрішню динаміку поширення забруднення; $W(x, t)$ – додаткові зовнішні впливи, що пов'язані з військовими діями або небезпечними подіями.

Стан системи моніторингу, зокрема безпілотних літальних апаратів (БпЛА), описується змінною $M(t)$, яка характеризує їхню працездатність та покриття території. Динаміка стану системи визначається:

$$\frac{dM}{dt} = G(M, t) - H(u, t), \quad (2)$$

де $G(M, t)$ – автономна динаміка систем без зовнішнього втручання; $H(u, t)$ – ефект керуючих дій $u(t)$ для підтримання працездатності та оптимізації пошуку.

Процес виявлення джерел забруднення описується функцією щільності виявлення аномалій $p(x, t)$ та функцією покриття території БпЛА $\sigma(x, t)$. Ефективність пошукових процедур у часі $S(t)$ залежить

від тривалості польоту, маршруту та енергоресурсів платформ. Оптимальна стратегія пошуку визначається максимізацією інтегралу покриття з урахуванням щільності виявлення:

$$\max_{\gamma(t)} \int_{\Omega} p(x, t) \sigma(x, t) dx, \quad (3)$$

де $\gamma(t)$ – параметри керування траєкторіями пошукових засобів. Спад ефективності покриття у часі моделюється експоненційно:

$$\sigma(t) = \sigma_0 e^{-\lambda t}, \quad (4)$$

λ – константа зниження ефективності, а σ_0 – початкове покриття.

Завдання управління процесом пошуку та реагування формулюється як мінімізація інтегрального екологічного збитку:

$$J = \int_{t_0}^{t_f} [R(t) + aS^{-1}(t) + \beta \|u(t)\|] dt, \quad (5)$$

де $R(t) = \Phi(C(t), M(t))$ – рівень небезпеки; $S(t)$ – ефективність пошуку; $u(t)$ – керуючі дії; a, β – вагові коефіцієнти, що визначають пріоритети пошуку та реагування.

Граничні умови моделі включають:

1. Часові межі реагування:

$$t_0 \leq t \leq t_f, \quad (6)$$

де t_0 – початок спостереження або реагування, t_f – момент досягнення стабілізації або завершення операції.

2. Технічні обмеження БпЛА:

$$0 \leq t \leq T_{\text{політ}}, \quad E(t) \geq E_{\text{min}}, \quad (7)$$

де $T_{\text{політ}}$ – максимально допустимий час безперервного польоту, $E(t)$ – поточний запас енергії, E_{min} – мінімально необхідний рівень енергії для виконання завдання.

3. Геопросторові межі зони спостереження:

$$x \in \Omega. \quad (8)$$

4. Обмеження на управлінські рішення:

$$\|u(t)\| \leq u_{\text{max}}, \quad (9)$$

де $u(t)$ – керуючі впливи на системи моніторингу та пошуку, u_{max} – максимально допустима величина цих впливів.

Ефективність пошуку джерел забруднення залежить від стану технічних систем, маршрутів огляду та ресурсних обмежень і визначає швидкість виявлення, точність локалізації забруднень та своєчасність прийняття управлінських рішень для мінімізації екологічних збитків.

Література:

1. Вовчук Т., Лобойченко В., Рашкевич Н., Шевченко О., Шевченко Р. Формування інформаційної QR-технології моніторингу стану поверхневих вод на територіях, які постраждали внаслідок бойових дій. *Scientific foundations in research in Engineering : collective monograph / Kornylo I., Gnyr O. etc. International Science Group. Boston : Primedia eLaunch. 2022. 709 p.*

2. Рашкевич Н. В., Мирошник О. М., Шевченко Р. І. Аналіз сучасного стану попередження надзвичайних ситуацій пов'язаних з небезпечною ґрунтових вод. *Надзвичайні ситуації: попередження та ліквідація. 2023. Т. 7, № 2. С. 193–216.*

3. Рашкевич Н. В., Шевченко Р. І., Вовчук Т. С. Формування математичної моделі аналізу небезпечного впливу на стан ґрунтових вод міських агломерацій від ракетно-артилерійських уражень. *Комунальне господарство міст. 2024. Т. 1, вип. 182. С. 229–240.*

4. Бондаренко А. Ю., Рашкевич Н. В., Лобойченко В. М., Шевченко Р. І. Інноваційні підходи в попередженні надзвичайних ситуацій, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів населених пунктів, де відбувались бойові дії. *Подолання екологічних ризиків та загроз для довкілля в умовах надзвичайних ситуацій – 2022 : мат. І Міжнар. наук.-практ. конф. Полтава, 2022. С. 500–502.*

5. Рашкевич Н. В. Визначення основних джерел забруднення ґрунтів та водних ресурсів під час військових конфліктів. *Problems of Emergency Situations : мат. Міжнар. наук.-практ. конф. Черкаси : НУЦЗ України, 2025 р. С. 119–120.*

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-11>

**GEOPOLITICAL LOCATION OF UKRAINE
AND SOME PROBLEMS THAT ARISED IN THE STATE
AS A RESULT OF THE RUSSIAN-UKRAINIAN WAR**

**ГЕОПОЛІТИЧНЕ МІСЦЕ УКРАЇНИ ТА ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ,
ЩО ВИНИКЛИ У ДЕРЖАВІ ВНАСЛІДОК
РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

Serdyuk Vladislav Mikhailovich

*Lecturer, Department of Professional
and Special Disciplines
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Сердюк Владислав

Михайлович

*викладач кафедри професійних
та спеціальних дисциплін
Інституту права та безпеки
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Vaida Taras Stepanovych

*Candidate of Pedagogical Sciences,
Associate Professor,
Professor of the Department
of Professional and Special Disciplines
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Вайда Тарас Степанович

*кандидат педагогічних наук, доцент,
професор кафедри професійних
та спеціальних дисциплін
Інституту права та безпеки
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Актуальність проблеми. У Стратегії морської безпеки України зазначено, що «Україна – морська держава, яка здійснює протидію неспровокованій широкомасштабній збройній агресії, безпідставно розв'язаній Російською Федерацією, зокрема з морських напрямків у Чорному і Азовському морях» [1]. Балто-Чорноморський регіон ще з давніх часів мав важливе геополітичне значення на євразійському континенті. Саме через цю територію Центрально-Східної Європи з півночі на південь пролягав знаменитий шлях «із варягів у греки» – за свідченням С. Хведченя, одна з найдавніших торговельних магістралей Київської Русі, описаний у давньоруських, скандинавських і візантійських літописах [2, с. 151–174].

У мирний час Балто-Чорноморський регіон був територією транс-національної торгівлі і міжнародних культурних зв'язків, а під час

численних військових конфліктів ставав ареною кровопролитних битв, як під час Першої і Другої світових війн у XX столітті. Після розпаду СРСР і повалення комуністичних режимів у країнах Центральної і Східної Європи незалежні держави, які виникли на цьому просторі, почали налагоджувати взаємодію і співпрацю. Україна, яка мала вихід до Чорного і Азовського моря, велику кількість морських і річкових портів, стала важливим центром транснаціональної торгівлі між Європою і Азією. Разом з тим, через порти України і її територію, а також через території інших країн Балто-Чорноморського регіону міжнародною злочинністю були прокладені шляхи незаконної міграції у країни західної і північної Європи, а також налагоджені транснаціональні коридори, якими організована злочинність транспортувала з Азії і Африки до Європи наркотичні речовини, зброю і контрабандні товари. Це підштовхнуло країни Балто-Чорноморського регіону, насамперед Україну, Молдову, Болгарію, Румунію, Польщу і країни Балтії, посилити співробітництво у правоохоронній сфері.

Важливою складовою цієї співпраці є забезпечення безпеки прибережної морської акваторії, морських і річкових транснаціональних транспортних коридорів, захист кордонів між державами, які пролягають, як по воді, так і на суходолі.

З початком агресії Росії проти України у 2014 році безпекова ситуація в Балто-Чорноморському регіоні значно ускладнилася. Захоплення Криму, блокування морських шляхів до портів Азовського моря вплинуло на економічну безпеку України і міжнародну торгівлю в Чорноморському регіоні. Після окупації та анексії Кримського півострова у 2014 році РФ постійно здійснювала воєнну активність у межах захопленої морської акваторії України, а також, за свідченням Д. Купрієнка, Г. Тихонова, В. Безуглого, нарощувала незаконне ведення економічної діяльності у регіоні [3, с. 57–65].

З цього часу потенціальна загроза безпеці економічним інтересам країн Чорноморсько-Азовського басейну зростала з року в рік. В зв'язку з цим суттєво, як зазначає В. Заборовський, посилилась роль у забезпеченні безпеки кордонів і портової інфраструктури на Чорному і Азовському морі, а також на судоходних річкових транспортних артеріях України правоохоронних структур, які входили до системи МВС України: ДПСУ, Національної гвардії України, Національної поліції України [4, с. 235–238].

З початком широкомасштабного вторгнення РФ в Україну безпекова ситуація кардинально погіршилася не тільки в Чорноморсько-Азовському, а й у всьому Балто-Чорноморському регіоні. Під ударом опинилися національні інтереси України та країн Центрально-Східної Європи. З 24 лютого 2022 року флот РФ почав повне блокування портів

України на Чорному та Азовському морях, а також морські шляхи до них, що є, на думку С. Грабка, О. Костиря, безпрецедентним порушенням норм Міжнародного морського права, зокрема, Конвенції ООН з морського права 1982 року [5, с. 34–44]. ВМС РФ провели мінування морських шляхів, які ведуть до портів України, почали обстрілювати прибережну територію і цивільні судна під іноземними прапорами, які знаходилися в територіальних водах України. Російськими військовими був захоплений стратегічно важливий український острів Зміїний. Ці злочинні дії РФ нанесли удар по економічним інтересам України, по екології Чорного моря, а також поставили під загрозу продовольчу безпеку багатьох країн Європи, Азії і Африки. В такій складній ситуації зросла роль транснаціональних торгових шляхів, які пролягають територіями країн Балто-Чорноморського регіону. Не маючи змогу вивозити через порти один із основних предметів свого експорту зерно, українські компанії почали транспортування сільськогосподарської продукції до портів Центральної і Східної Європи автомобільними шляхами і залізницею, а по річці Дунай до країн Північної Європи. Згодом, завдяки військовим і дипломатичним зусиллям України і її партнерів, морські шляхи в північно-західній частині Чорного моря вдалося розблокувати, але загроза з боку РФ не зникла. До цього часу залишаються захопленими РФ українські порти на узбережжі Азовського моря і в Криму, заблокованими порти Херсона і Миколаєва, та під систематичними обстрілами портова інфраструктура в Одеській області як на узбережжі Чорного моря, так і на Дунаї. Російські морські міни, зірвані з якорів штормами у Чорному морі, дістаються узбережжя Болгарії, Румунії і проливу Босфор. Така складна безпекова ситуація у акваторії Чорного моря і на його узбережжі потребує колективних зусиль всіх країн, які мають свої економічні інтереси в цьому регіоні і не підтримують агресію РФ проти України. Спільні дипломатичні зусилля країн Балто-Чорноморського регіону можуть змусити РФ припинити терор в Чорному морі і на транснаціональних торговельних шляхах, які ведуть від узбережжя Балтійського моря через країни Центрально-Східної Європи до українських портів на Чорному морі і Дунаю. Крім того, значний внесок в морську безпеку цього регіону, можуть внести військово-морські місії з розмінування акваторії чорного моря з боку країн, які мають військово-морські сили і відповідний корабельний склад.

Таким чином, морська безпека Балто-Чорноморського регіону у всіх її проявах: військова, економічна, екологічна, правова і гуманітарна, потребує розробки нової стратегії і нових рішень в її реалізації.

Література:

1. Про Стратегію морської безпеки України : Рішення Ради Національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року; введена в дію Указом Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0010525-24#Text> (дата звернення: 15.11.2025).

2. Хведченя С. Шлях із Варягів у Греки : з давніх-давен і до сьогодні. *Історико-географічні дослідження в Україні* : зб. наук. пр. 2015. Випуск 13. С. 151–174.

3. Купрієнко Д., Тихонов Г., Безуглий В. Роль і значення складових Сил оборони України у захисті економічної діяльності на морі : збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. *Серія : Військові і технічні науки*. 2023. Том 93. № 4. С. 57–65.

4. Заборовський В. В. Морська охорона Державної прикордонної служби України – історія і сучасність. *Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози* : матеріали Міжнар. наук. конференції (Одеса, Україна, 23 грудня 2021 р.). Одеса : Видавництво «Балтія», 2021. № 1. С. 235–238.

5. Грабко С., Костира О. Порухення основних положень конвенції ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS 82) під час російської агресії проти України. *UNIVERSUM*, березень 2025(18). 2025. С. 34–44.

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-12>

ADAPTATION OF NATIONAL LEGISLATION TO NATO STANDARDS IN THE FIELD OF MARITIME SECURITY

АДАПТАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО СТАНДАРТІВ НАТО У СФЕРІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Berezhna Daria Yevheniivna

*Student
Institute of Law and Security
Odesa State University of Internal
Affairs
Odesa, Ukraine*

Бережна Дарія Євгеніївна

*здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Адаптація національного законодавства України до стандартів НАТО у сфері морської безпеки є ключовим елементом зміцнення обороноздатності держави, забезпечення контролю над морським простором та інтеграції у євроатлантичну систему колективної безпеки. Чорне море та Балто-Чорноморський регіон загалом перетворилися на один із найнапруженіших напрямів глобальної безпеки, що зумовило необхідність відповідності українського морського сектору сучасним стандартам Альянсу, включно з доктринами, процедурними вимогами, технічними специфікаціями та підходами до управління ризиками. Повномасштабна агресія російської федерації значно прискорила процес реформування та гармонізації правової бази України з практиками НАТО, враховуючи, що морський компонент відіграє визначальну роль у функціонуванні логістики, захисті критичної інфраструктури, забезпеченні свободи судноплавства та стримуванні агресора у Чорному морі.

Україна активно впроваджує стандарти НАТО (STANAG), що стосуються морських операцій, обміну інформацією, кібербезпеки, систем зв'язку й навігації, а також процедур взаємодії з силами партнерів. Ключовим документом, що визначає необхідність імплементації цих стандартів, є Закон України «Про національну безпеку» (2018, з останніми змінами), який прямо закріплює стратегічний курс на членство в НАТО та передбачає поступове приведення сектору безпеки

і оборони у відповідність до принципів і стандартів Альянсу [1]. Паралельно Стратегічній оборонній бюлетень України та Морська доктрина України до 2035 року визначають стандарти НАТО як основу трансформації Військово-Морських Сил, Морської охорони ДПСУ та інших суб'єктів морської безпеки [2]. Правове поле морської безпеки формується також кризь призму Річних національних програм під егідою Комісії Україна – НАТО (РНП), які є інструментом систематичної гармонізації національного законодавства й управлінських процедур із вимогами НАТО.

Особливого значення набуває адаптація українського законодавства до стандартів НАТО у сфері управління морськими операціями, включно з тактичними процедурами, стандартизованою термінологією, протоколами командування й контролю (C2), логістичним забезпеченням та процедурами спільних морських маневрів. У НАТО такі вимоги кодифіковані в низці STANAG, серед яких STANAG 1100 (процедури морських операцій), STANAG 1206 (взаємна ідентифікація кораблів і повітряних цілей), STANAG 2033 (обмін навігаційними даними), STANAG 4545 (геопросторові стандарти) та інші. Їх імплементація створює єдиний тактичний простір для взаємодії України з військово-морськими силами держав-членів НАТО, що особливо важливо з огляду на спільні операції безпеки, гуманітарні місії, боротьбу з мінною небезпекою та забезпечення свободи судноплавства в Чорному морі.

Одним із напрямів зближення з НАТО є приведення процедур реагування на загрози у морському просторі до стандартів Морської стратегії Альянсу (NATO Maritime Strategy), яка підкреслює важливість ситуаційної обізнаності, контролю над морськими комунікаціями, сталого моніторингу підводної активності противника та інтеграції морського, повітряного й кіберкомпонентів. Україна активно розвиває національну систему морської ситуаційної обізнаності (MDA), яка поступово інтегрується до інформаційних мереж НАТО, включно з платформами MCCIS та MARSUR. Це потребує не лише технічної модернізації, але й відповідних законодавчих змін, зокрема у сфері захисту інформації, обміну розвідувальними даними, класифікації доступу та діяльності в умовах міжнародних морських операцій.

Питання кіберзахисту морської інфраструктури є складовою стандартів НАТО, що охоплюють критичні елементи портів, навігаційних систем, енергетичних магістралей, систем управління кораблями та безпілотними морськими платформами. Україна вже адаптувала частину національних нормативів до вимог NATO Cyber Defence Policy, включно з положеннями щодо ризик-менеджменту, аудиту кіберзахисту, реагування на інциденти та захисту автомати-

зованих систем управління [3]. У сфері захисту підводних кабелів та енергетичних мереж Україна почала координувати зусилля з ЄС та НАТО, що відображено у нормативних документах щодо охорони критичної інфраструктури та в оновленій Военній доктрині [4].

Особливе місце у процесі адаптації законодавства посідає оновлення норм щодо протимінної діяльності. НАТО має розгалужену систему оперативних стандартів з мінної протидії (Mine Countermeasures), що регулює ідентифікацію мін, дії підрозділів EOD, застосування автономних і дистанційно керованих платформ. Україна, з огляду на масштабне мінування Чорного моря РФ, першочергово імплементує норми, які дозволяють проводити розмінування акваторій за стандартами НАТО, включно з процедурними документами щодо взаємодії між ВМС, Державною прикордонною службою, ДСНС та міжнародними партнерами.

Україна також адаптує законодавство щодо пошуково-рятувальних операцій (SAR) відповідно до вимог НАТО та Міжнародної морської організації (ІМО), що передбачає уніфіковані протоколи повідомлення, спільні рятувальні операції, стандартизовані вимоги до екіпажів та координаційних центрів. У 2023–2025 роках були внесені зміни до нормативних актів, які регулюють взаємодію з іноземними військово-морськими силами під час рятувальних місій, що забезпечує оперативність виконання спільних завдань і відповідність міжнародним вимогам [5].

Адаптація морського законодавства передбачає також удосконалення кримінально-правових механізмів протидії загрозам у морському секторі, включно з диверсіями, морським тероризмом, незаконним видобутком ресурсів, контрабандою та порушенням правил судноплавства. Важливим напрямом є приведення кримінального законодавства до стандартів НАТО щодо боротьби з тероризмом та організованою злочинністю, які враховують морський вимір безпеки та передбачають більш чіткі механізми міжвідомчої координації в рамках концепції «загальної безпеки» (Comprehensive Approach).

Комплексна адаптація українського законодавства до вимог НАТО неможлива без реформування системи управління морською безпекою. Україна впроваджує принципи демократичного цивільного контролю, сумісні зі стандартами НАТО, оновлює законодавство про військове управління, реформує структуру Військово-Морських Сил за моделлю, наближеною до морських компонентів Альянсу. Розвиток інститутів взаємосумісності, включно з підготовкою фахівців за програмами НАТО, значно підсилює спроможність України інтегруватися у єдиний морський безпековий простір.

Таким чином, адаптація національного законодавства України до стандартів НАТО у сфері морської безпеки є багаторівневим процесом, який охоплює доктринальні, процедурні, технічні, інформаційні та кримінально-правові аспекти. Він спрямований на створення сучасної системи морської оборони, здатної ефективно реагувати на гібридні загрози, забезпечувати свободу судноплавства, захищати критичну інфраструктуру та гарантувати стабільність у Балто-Чорноморському регіоні. Результатом гармонізації українського законодавства зі стандартами НАТО є суттєве підвищення сумісності із силами Альянсу та посилення позицій України як активного учасника регіональної системи морської безпеки.

Література:

1. *Про національну безпеку України*: Закон України № 2469-VIII від 21.06.2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2018. № 31. Ст. 241. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення: 20.11.2025).
2. *Про Стратегічний оборонний бюлетень України*: Рішення Ради національної безпеки і оборони України № п0063525-21 від 20 серпня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0063525-21> (дата звернення: 20.11.2025).
3. *NATO. Cyber Defence*. 30 July 2024. URL: <https://www.nato.int/en/what-we-do/deterrence-and-defence/cyber-defence> (дата звернення: 20.11.2025).
4. *Про критичну інфраструктуру*: Закон України № 1882-IX від 17.03.2021 р. *Відомості Верховної Ради*, 2023. № 5. Ст. 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20> (дата звернення: 20.11.2025).
5. IMO. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). International Maritime Organization. URL: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-\(sar\).aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-(sar).aspx) (дата звернення: 20.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-13>

**LEGAL MECHANISMS OF INDUSTRIAL FISHING CONTROL
AS AN ELEMENT OF MARINE ENVIRONMENTAL SECURITY**

**ЮРИДИЧНІ МЕХАНІЗМИ КОНТРОЛЮ ЗА ПРОМИСЛОВИМ
РИБАЛЬСТВОМ ЯК ЕЛЕМЕНТОМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МОРСЬКОЇ ЕКОБЕЗПЕКИ**

Piina Anna Oleksandrivna

*Senior lecturer at the Department
of Civil Law Disciplines
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Ільїна Анна Олександрівна

*старший викладач кафедри
цивільно-правових дисциплін
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морська екологічна безпека посідає стратегічно важливе місце у системі національної та регіональної безпеки, оскільки стан морських екосистем визначає рівень продовольчої, економічної та екологічної стабільності держав Балто-Чорноморського регіону. Одним з ключових чинників, що впливають на якість морського середовища, є інтенсивність та характер промислового рибальства, яке, за відсутності належних механізмів контролю, здатне призвести до виснаження морських ресурсів, деградації біорізноманіття та порушення екологічної рівноваги.

Міжнародно-правова база контролю за рибальством ґрунтується на положеннях Конвенції ООН з морського права 1982 року, Угоді про виконання положень Конвенції щодо збереження транскордонних рибних запасів 1995 року, документах ФАО, а також регіональних угодах, спрямованих на боротьбу з незаконним, непідзвітним та нерегульованим (ННН) промислом. Ці акти встановлюють принципи екосистемного підходу, раціонального використання водних біоресурсів, зобов'язання держав щодо моніторингу діяльності своїх суден та співробітництва у сфері збереження морських ресурсів [1, с. 12; 4].

Важливою міжнародною ініціативою є Угода ФАО про заходи держав порту 2009 року, яка передбачає посилену інспекційну діяльність, обмеження доступу в порт для суден-порушників та обмін інформацією між країнами щодо діяльності флотів. У ЄС значну роль відіграє Спільна рибальська політика, яка запроваджує науково обґрунтовані квоти, суворі звітні процедури та електронні системи моніторингу [6].

Національні механізми контролю включають дозвільну систему, встановлення квот, сезонних заборон, територіальних обмежень, спеціальні правила щодо зняття лова, інспекційну та прикордонну діяльність, а також адміністративну та кримінальну відповідальність за порушення правил промислу. Важливим компонентом сучасного контролю є використання супутникового моніторингу (VMS), системи автоматичної ідентифікації (AIS), електронних журналів промислу, а також створення інтегрованих інформаційних систем для обміну даними між державними органами [2, с. 45; 8].

У країнах Балто-Чорноморського регіону зберігаються серйозні проблеми у сфері контролю за промисловим рибальством:

- високий рівень браконьєрства;
- незаконний вилов цінних видів (осетрові, камбала, скумбрія);
- надмірне навантаження на екосистеми малих морів;
- недостатня технічна оснащеність контролюючих органів;
- зниження ефективності моніторингу в умовах військових дій;
- руйнування гідробіонтів і кормових баз через мінування акваторій та забруднення від вибухів боєприпасів [3, с. 67].

Окремо варто зазначити, що сучасні військові загрози у Чорному морі спричинили суттєве погіршення екологічної ситуації: внаслідок бойових дій відбувається забруднення нафтопродуктами, важкими металами, пластиками, руйнуються екосистеми нерестилищ та міграційні маршрути риб. Це вимагає запровадження комплексних законодавчих рішень, які поєднують екологічний та безпековий вимір морської політики [7].

Ефективний юридичний контроль у сфері промислового рибальства повинен охоплювати такі напрями:

1. Удосконалення законодавства у напрямку гармонізації з міжнародними стандартами.

2. Розвиток спільних регіональних механізмів моніторингу, включно з обміном оперативними даними.

3. Запровадження електронних систем відстеження вилову – від моря до кінцевого споживача (traceability).

4. Посилення відповідальності за ННН-промисел, включно з конфіскацією суден та заборону виходу в море.

5. Розвиток природоохоронного патрулювання у взаємодії з військово-морськими силами та прикордонною службою.

6. Наукове забезпечення рішень у сфері квотування та сезонних обмежень.

7. Фінансова підтримка сталого рибальства, зменшення шкідливого впливу промислових технологій.

Таким чином, юридичні механізми контролю за промисловим рибальством виступають ключовим інструментом збереження морського біорізноманіття, протидії екологічним загрозам та забезпечення морської екобезпеки держав регіону. Подальший розвиток міжнародної та національної правової бази, а також підвищення ефективності інституційного контролю є необхідною умовою сталого використання морських ресурсів та охорони морського середовища.

Література:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea. UN, 1982.
2. FAO. Code of Conduct for Responsible Fisheries. Rome : FAO, 1995.
3. European Commission. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Report. Brussels, 2023.
4. Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea relating to Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, 1995.
5. FAO. Port State Measures Agreement. Rome: FAO, 2009.
6. European Parliament. Common Fisheries Policy: Implementation Review. Brussels, 2022.
7. UNEP. Environmental Consequences of Military Activity in the Black Sea Region. Geneva, 2023.
8. OECD. Fisheries Monitoring, Control and Surveillance Systems. Paris, 2021.
9. International Maritime Organization. Guidelines for the Application of AIS for Fisheries Management. London, 2020.
10. HELCOM. Fisheries and Environmental Impact Report. Helsinki, 2021.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-14>

**ON THE MATTER OF PECULIARITIES OF RATIFICATION
OF INTERNATIONAL TREATIES BY THE VERKHOVNA RADA
OF UKRAINE UNDER MARTIAL LAW**

**ДО ПИТАННЯ ПРО ОСОБЛИВОСТІ РАТИФІКАЦІЇ
МІЖНАРОДНИХ ДОГОВОРІВ ВЕРХОВНОЮ РАДОЮ УКРАЇНИ
ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

**Kardash Anastasia
Oleksandrivna**

*2nd year bachelor student, speciality
'Law enforcement'
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

**Кардаш Анастасія
Олександрівна**

*здобувачка вищої освіти 2 курсу
бакалаврату
спеціальності «Правоохоронна
діяльність»
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Lvova Ielyzaveta Olehivna

*Dr.jur.sc., Professor,
Professor at the Department
of State-Legal Sciences
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Львова Єлизавета Олегівна

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри
державно-правових дисциплін
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Загальновідомо, що у міжнародному праві основне визначення міститься у Віденській конвенції про право міжнародних договорів 1969 року (чинна для України з 1986 р.), яка є загальновизнаним джерелом. Згідно зі статтею 2 цієї Конвенції, міжнародний договір означає «міжнародну угоду, укладену між державами в письмовій формі і регульовану міжнародним правом, незалежно від того, чи викладена вона в одному документі, чи у двох або кількох пов'язаних між собою документах, а також незалежно від її конкретного найменування» (договір, конвенція, угода, пакт, протокол тощо).

У національному праві України поняття міжнародного договору закріплено у Законі України «Про міжнародні договори України» 2004 р. (далі – Закон) Відповідно до статті 2 Закону «міжнародний договір України – це укладена в письмовій формі угода з іноземною

державою або іншим суб'єктом міжнародного права, яка регулюється міжнародним правом, незалежно від того, міститься договір в одному чи декількох пов'язаних між собою документах, і незалежно від його конкретного найменування» [1, с. 269]. Конституція України, своєю чергою, закладає фундаментальні основи укладення та дії міжнародних договорів, а саме про те, що «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України (стаття 9 Конституції України)» [2].

Сутність міжнародного договору полягає у добровільному встановленні, зміні або припиненні взаємних прав та обов'язків суб'єктів міжнародного права з метою реалізації своїх інтересів і забезпечення міжнародного співробітництва.

Як визначив дослідник О. Ксюн, «міжнародні договори класифікуються за шістьма основними критеріями, кожному з котрих притаманні декілька видів договорів з характерними для них ознаками (характеристиками)» [3]. Також підкреслимо, що міжнародний договір проходить декілька стадій, перш ніж набути чинності, і ратифікація є однією з найважливіших з них, оскільки вона надає договору юридичної сили як на міжнародній арені, так і у внутрішньому правопорядку держави.

Загалом, згідно законодавчо закріпленого визначення «ратифікація – це затвердження міжнародного договору вищим органом державної влади (парламентом або главою держави відповідно до конституційних процедур) після його підписання, яке виражає остаточну згоду держави на його обов'язковість для неї» [4].

У міжнародному праві (ст. 14 Віденської конвенції) та національному праві України (ст. 9 Закону України «Про міжнародні договори України») ратифікація здійснюється шляхом прийняття закону про ратифікацію і є одним із способів вираження згоди на обов'язковість договору.

Правове регулювання процедури ратифікації міжнародних договорів в Україні ґрунтується на системі принципів (дотримання Конституції, забезпечення національних інтересів, верховенство міжнародного права) та комплексу джерел, які формують чіткий механізм взаємодії органів державної влади. Отже, Закон України від 29 червня 2004 року «Про міжнародні договори України» є основним джерелом та спеціальним нормативно-правовим актом, що деталізує процедуру ратифікації [5], а Регламент Верховної Ради України (Закон України від 10 лютого 2010 року) є процедурним джерелом, що деталізує проходження законопроекту про ратифікацію у стінах парламенту [6].

Оскільки далеко не усі міжнародні договори України підлягають ратифікації, законодавець чітко визначив категорії, які через свою особливу важливість для держави та суспільства повинні пройти

процедуру схвалення парламентом, про що також визначено у Законі України «Про міжнародні договори України». Міжнародні стандарти, які мають бути реалізовані в національній правовій системі України, можна класифікувати наступним чином: стандарти, які будуть впроваджуватися виконавчим органом; стандарти, що підлягають застосуванню судовими органами влади та стандарти, які мають бути реалізовані законодавчим органом. Остання категорія може бути поділена на стандарти, які містять чітке зобов'язання приймати імплементаційне законодавство і стандарти, які роблять це неявно (тобто експліцитно і імпліцитно). Різниця між цими двома категоріями полягає в тому, що формулювання стандарту, що підпадає під останню підкатегорію, прямо не вказує на прийняття законодавства, але використовує родинні поняття, такі як «заходи» або «стратегії».

Рішення про необхідність ратифікації остаточно приймається суб'єктом, що вносить договір (Президентом або КМУ), але Верховна Рада України має право повернути договір на доопрацювання, якщо вважає, що він неправомірно оформлений як такий, що не підлягає ратифікації.

Різноманіття існуючих правових систем відображає відсутність глобального або регіонального консенсусу з питання про взаємозв'язок між міжнародним і внутрішнім правом з національної точки зору: держави відкрили свої внутрішні юрисдикції до міжнародного права тією чи іншою мірою.

Погодимося із тим, що, наприклад, ратифікація конвенції Міжнародної організації праці (МОП) вимагає змін до Кодексу законів про працю (критерій інших правил). Або ухвалення MLC, 2006, та Конвенції МОП № 185 про посвідчення особи моряків 2003 року (переглянутої), яка встановлює сучасні міжнародні стандарти ідентифікації, безпеки та мобільності моряків також вимагає змін до трудового законодавства. Ратифікація MLC, 2006, має непересічне значення для України, так як MLC, 2006, не лише визначає зобов'язання держави перед працівниками морської сфери, але й є ключовим кроком на шляху до інтеграції України в європейський правовий простір. Ратифікація цього міжнародного інструменту дозволить українським морякам отримувати нові посвідчення особи моряка з безконтактним електронним носієм, що відповідають всім вимогам до захисту інформації та персональних даних моряків. Це дозволить спростити для моряків міжнародні переїзди на (з) судна, а також гарантувати морякам дотримання їхніх прав у сходженні на берег під час стоянки суден в іноземних портах [7]. Таким чином, ратифікація зазначеного документу відкриє нові реалії та визначить вплив успішної ратифікації

MLC, 2006 на вирішення актуальних проблем забезпечення морської безпеки в умовах воєнного стану в Україні.

Література:

1. Рагуліна К. Сутність та особливості тлумачення міжнародних договорів України: теоретико-правовий аспект. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2019. № 37. С. 261–278.

2. Конституція України: Закони України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР (ред. від 28.06.1996 № 254к/96-ВР). Верховна Рада України. Офіційний сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

3. Кзюн О. Види та класифікація міжнародних договорів. Закон є. URL: <https://lawis.group/vydy-ta-klasyfikacziya-mizhnarodnyh-dogovoriv/>

4. Тезаурус "EUROVOC": Поняття «ратифікація угоди». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/euro/3042>

5. Про міжнародні договори України: Закони України від 29.06.2004 № 1906-IV (ред. від 15.03.2022, 2042-IX). Верховна Рада України. Офіційний сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>

6. Про Регламент Верховної Ради України: Закон України від 10.02.2010 № 1861-VI (ред. від 01.09.2025, 3606-IX). Верховна Рада України. Офіційний сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-17#Text>

7. Україна на шляху до ратифікації MLC, 2006: важливий крок до зміцнення позицій на міжнародній арені. *Профспілка робітників морського транспорту України*. Офіційний сайт. URL: <https://mtwtu.org.ua/news/ukraina-na-slahu-do-ratifikacii-mlc-2006-vazlivij-krok-do-zmicnenna-pozicij-na-miznarodnij-areni>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-15>

ON THE CONSTITUTIONAL AND LEGAL ASPECTS OF THE MARITIME SECURITY OF UKRAINE

ЩОДО КОНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВИХ АСПЕКТІВ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Kovban Andrii Volodymyrovich

*Candidate of Juridical Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Civil Law Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Ковбан Андрій

Володимирович

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

Аналіз наукових аспектів формування конституційно-правових засад морської безпеки України свідчить, що цей процес є надзвичайно складним, суперечливим і тривалим. Водночас, він має вирішальне значення та є необхідною умовою для забезпечення сталого розвитку суспільства і держави.

Актуальність морської безпеки України обумовлена пріоритетом національних інтересів, які, відповідно до Морської доктрини, формують матеріальні та інтелектуальні потреби у морській діяльності, що має бути реалізована за допомогою морського потенціалу. У науковому розумінні, національні інтереси – це стратегічно важливі цілі держави, що спрямовують її діяльність, підтверджуючи гостру необхідність вивчення цієї теми. Теперішній час значно актуалізував саме морський вектор національних інтересів нашої держави. Події, що тривають з 2014 року, не лише на суходільних територіях, але на прибережних морських просторах України проявила вагому недосконалість вітчизняного законодавства у сфері підтримання й захисту національного суверенітету, юрисдикції та суверенних прав держави у внутрішніх водах, територіальному морі, прилеглий, виключній (морській) економічній зоні та на континентальному шельфі.

Характерні риси Української держави закріплено в розділі I Конституції України є суверенна і незалежна, демократична, соціальна, правова держава (ст. 1). Поняття «суверенна» полягає в тому, що вона є самостійною у вирішенні своїх внутрішніх справ, у зовнішніх відносинах є рівною серед рівних, не порушуючи при цьому прав і законних інтересів інших держав, а також загальновизнаних норм міжнародного

права. Державна територія України включає в себе кілька складників, це площа суходолу, обмежена державним кордоном, включаючи надра (до технічно доступних для геологічного вивчення й освоєння глибин), внутрішні води та повітряний простір над країною (атмосфера та прилегла частина космічного простору). Та територіальні води. Згідно з Конвенцією ООН з морського права – це акваторія моря, що прилягає до берега в межах 12 морських миль (22,2 км). Приписами статті 2 Конституції України встановлено, що суверенітет країни поширюється на всю її територію, яка в межах чинного кордону є цілісною та недоторканою. Суверенні права та юрисдикція України щодо морського дна виключної (морської) економічної зони та його надр реалізуються відповідно до законодавства України про континентальний шельф.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачаються наступні напрями регіональної співпраці: 1) її активізація у рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС); 2) участь у реалізації проектів програми TRASECA, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні та проектів, що стосуються використання транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійної функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи та Азії; 3) активізація участі України у регіональних організаціях з управління рибальством; 4) участь у реалізації проекту ЄС щодо екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію.

На сучасному етапі становлення України, як це неодноразово підкреслюється Морською доктриною [2; 73], особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин. Україна здобула статус морської держави, зробивши вагомий внесок у розвиток мореплавства та вивчення Світового океану, а також завдяки сприятливому географічному положенню, зокрема, довжині морського узбережжя та площі водного простору.

Отже, розглядаючи Морську доктрину України, можна до системи морської безпеки України [2; 73] віднести ряд взаємопов'язаних складових, які визначають стратегічні напрями та принципи її забезпечення і функціонування. До таких складових слід віднести: забезпечення безпеки людини, суспільства та держави; органи, сили та засоби системи забезпечення морської безпеки; прийняття та реалізація управлінських рішень на загальнодержавному і регіональному рівнях щодо виявлення, попередження, протидії та ліквідації наслідків загроз морської безпеці.

Актуальними загрозами національній безпеці у сфері морської діяльності є: дії Російської Федерації як держави щодо дестабілізації обстановки в Азово-Чорноморському регіоні із застосуванням інформаційного, політичного, економічного та військового впливу, спрямовані на: легітимізацію тимчасової окупації території України, втрату суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також визнання світовою спільнотою нового територіального розподілу; посягання на національні інтереси України на морі [1; 134]; перешкодження морегосподарській діяльності України тощо.

Основними принципами реалізації державної морської політики є: провадження морської діяльності з дотримання законодавства України та її міжнародних договорів [3; 89]; об'єднання зусиль, чітке розмежування повноважень та ефективна взаємодія з питань морської діяльності органів виконавчої влади; пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних способів протидії загрозам з моря; пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни; пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі; підвищення рівня військово-морського потенціалу України до рівня держав Європейського Союзу і НАТО; захист права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України; провадження морської діяльності державами Чорноморсько-Азовського басейну за принципом рівноправності; поєднання інтересів і взаємна відповідальність держави і суб'єктів морегосподарської діяльності; збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та стале відновлення природних ресурсів моря; дотримання прав людини, яка працює в морі та на морському узбережжі, її соціальний захист; узгодження засад державної морської політики з інтересами соціально-економічного розвитку приморських регіонів.

Конституційно-правові аспекти морської безпеки України – це сукупність закріплених у Конституції та чинному законодавстві принципів, норм та інститутів, які регулюють діяльність держави, суспільства та окремих громадян щодо захисту національних інтересів України у морській сфері. Це фундамент, на якому будується захист: державного суверенітету (незалежності) у територіальному морі; суверенних прав у виключній (морській) економічній зоні та на континентальному шельфі; життєво важливих інтересів (судноплавство, видобуток ресурсів, екологія) тощо.

Література:

1. Доронін І. М. Національна безпека України в інформаційну епоху: правові аспекти : моногр. Київ : ТОВ Видавничий дім «АртЕк», 2019. 434 с.
2. Кузнецов С. С. Морська доктрина України: вимір загальнотеоретичної юриспруденції. *Правова держава*. 2020. № 37. С. 71–79.
3. Конституційно-правові засади національної безпеки України : монографія / В. О. Антонов ; наук. ред. Ю. С. Шемшученко. Київ : ТАЛКОМ, 2017. 576 с.
4. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року // Постанова Кабінет Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-16>

MARINE SPATIAL PLANNING AS A TOOL FOR IMPLEMENTING ENVIRONMENTAL SECURITY OF THE MARINE SPACE

МОРСЬКЕ ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕАЛІЗАЦІЇ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ

Kupinets Larisa Evgenievna

*Doctor of Economics, Professor,
Chief Researcher of the Department
of Economic and Environmental
Development of Coastal Regions
State Institution "Institute of Market
and Economic and Environmental
Research of the National Academy
of Sciences of Ukraine"
Odessa, Ukraine*

Купінець Лариса Євгенівна

*доктор економічних наук, професор,
головний науковий співробітник
відділу економіко-екологічного
розвитку приморських регіонів
Державна установа «Інститут
ринку і економіко-екологічних
досліджень Національної академії
наук України»
м. Одеса, Україна*

Сталий розвиток у сучасних умовах дедалі більше пов'язаний із потребою науково обґрунтованого управління морськими просторами. Зростання населення, глобальні кліматичні зміни та виснаження природних ресурсів формує виклики, які вимагають збалансованих управлінських рішень.

Морська екологічна безпека (МЕБ) і морське просторове планування (МПП) є взаємозалежними складовими сучасної системи управління морським середовищем та збереженням морських екосистем. МЕБ в науковому інформаційному просторі розглядається як стан захищеності морського середовища від негативних впливів, антропогенного забруднення, деградації біорізноманіття та порушення екологічної рівноваги. В її основу покладено системи міжнародних і державних норм, спрямованих на захист морського середовища від техногенних ризиків. МПП розглядається як інструмент управління, спрямований на збалансування потреб розвитку морських і прибережних територій з необхідністю захисту навколишнього середовища, досягнення соціальних та економічних результатів шляхом відкритого планування. Ціллю міжнародної програми ЮНЕСКО-ІОС, яка визначена в «Joint Roadmap» (Спільній дорожній карті) (2022–2027 рр.) є охоплення плануванням третини всіх морських акваторій під національною юрисдикцією (близько 100 країн) до 2030 року, більшість яких наразі не має повністю затвердженого морського просторового плану [1, с. 7].

Таким чином, МЕБ формує нормативи екологічних стандартів, а МПП – забезпечує просторову реалізацію їх виконання. В умовах інтенсивного використання морських акваторій обидва напрямки досліджень набувають стратегічного значення і розглядаються як ключові інститути сучасного морського врядування. Інституційна основа МЕБ та МПП формується через низку міжнародних та національних документів (табл. 1).

Таблиця 1

**Інституційний базис МЕБ та МПП:
міжнародний та національний аспекти**

<p>МЕБ <i>Мета:</i> попередження деградації морського середовища, мінімізація екологічних ризиків і збереження морських екосистем для майбутніх поколінь.</p>	<p>МПП <i>Мета:</i> забезпечення ефективного і безконфліктного використання морських просторів, узгоджуючи інтереси держави, бізнесу та суспільства.</p>
Міжнародні законодавство / Сутність	
<p>Конвенція ООН з морського права (UNCLOS, 1982) Встановлює фундаментальні екологічні обов'язки держав</p>	<p>Конвенцію ратифіковано 3У № 728-XIV від 03.06.99). UNCLOS не містить окремого розділу про МПП, але визначає: межі юрисдикції (ст. 2, 3, 55, 56, 60, 77); правила розміщення об'єктів (ст. 60, 79); екологічні вимоги (ст. 192–206); рамки міжнародного співробітництва (ст. 197, 123).</p>

Продовження таблиці 1

<p>Конвенція MARPOL 73/78 Головний міжнародний інструмент для запобігання забрудненню з суден.</p>	<p>Повістка дня на XXI століття (1992) Визначає необхідність упровадження інтегрованих підходів до управління морськими та прибережними районами (Розділ 17)</p>
<p>Лондонська конвенція (1972) Запобігає забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів. Протоколи 1996 року щодо скидання відходів Міжнародні документи з контролю за біологічним забрудненням Конвенція BWM, SAR, Кодекс ISM, Кіотський протокол / Паризька угода – морські викиди у контексті клімату</p>	<p>Цілі сталого розвитку ООН (ЦСР, 2015), Ціль №14 «Збереження морських ресурсів»</p> <p>(14.1) – скорочення забруднення морського середовища, що передбачає контроль просторового розміщення джерел впливу та очищення акваторій</p>
<p>Конвенції про біологічне різноманіття (CBD) Збереження біорізноманіття на генетичному, видовому та екосистемному рівнях. Регіональні конвенції із захисту морів: Середземного (Барселона, 1976 р.), Балтійського (Гельсінкі, 1974–1992 рр.), Чорного (Бухарест, 1992 р.), Північного (1983 р.) та морського середовища в районі Північно-Східної Атлантики (Париж, 1992 р.)</p>	<p>Директива Європейського Парламенту та Ради 2014/89/ЄС від 23 липня 2014 року про встановлення рамок для морського просторового планування</p> <p>Встановлює принципи координації між секторами, врахування екосистемного підходу, узгодження з Рамковою директивою з морської стратегії (2008/56/ЄС) та з іншими політиками ЄС.</p>
<p>Національне законодавство / Сутність</p>	
<p>ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища» (№ 1264-XII) Задає загальні принципи охорони довкілля, включаючи екологічну безпеку</p>	<p>Угода про асоціацію Україна – ЄС (2014) Визначає напрями співробітництва щодо охорони морського середовища, управління водними ресурсами та розвитку інтегрованої морської політики.</p>
<p>Водний кодекс України Заборона скидання з суден, платформ та інших засобів шкідливих, радіоактивних речовин, радіоактивних відходів чи інших забруднювачів у внутрішні морські води і територіальне море України (Ст. 102)</p>	<p>Постанова КМ України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» Доктрина містить стратегічні напрямки розвитку морської політики, включаючи використання морських просторів.</p>

Продовження таблиці 1

<p>Постанова КМУ № 269 від 29.02.1996 зі змінами 2015 та 2025 рр. «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення».</p> <p>Регламентує запобігання забрудненню і засміченню морських акваторій суднами, організаціями, фізичними особами.</p>	<p>Розпорядження КМУ № 1240-р (11.10.2021) «Про схвалення Морської природоохоронної стратегії України»</p> <p>Визначає основні напрями державної політики у сфері охорони морського середовища та інтеграції екосистемного підходу до управління морськими просторами.</p>
<p>ЗУ «Про виключну (морську) економічну зону України» (№ 162/95-ВР від 16.05.95) в редакції від 23.03.2023</p> <p>Визначає правовий режим української ВЕЗ, в т. ч. юрисдикцію держави у питанні природоресурсного використання</p>	<p>Стратегія морської безпеки України. Указ Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024</p> <p>Містить положення, яке стосується просторового планування, включно з морськими акваторіями.</p>
<p>Кодекс торговельного мореплавства України. Введена в дію Постановою ВР № 277/94-ВР від 09.12.94.</p> <p>Враховує екологічні норми, що стосуються: захисту моря від суднового забруднення, відповідальності судновласників, норм MARPOL.</p>	<p>ЗУ «Про стратегічну екологічну оцінку» від 20.03.2018 № 2354-VIII.</p> <p>Регулює відносини у сфері оцінки наслідків для довкілля, та поширюється на документи державного планування.</p>
<p>ЗУ Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року від 28 лютого 2019 року № 2697-VIII.</p> <p>Спрямований на досягнення доброго стану довкілля шляхом запровадження екосистемного підходу до всіх напрямів соціально-економічного розвитку</p>	<p>Забезпечує інтеграцію екологічних критеріїв у процес прийняття рішень щодо використання морського простору</p>

Джерело: авторська розробка

Аналіз доводить, що національне законодавство в області МEB має достатню правову базу для забезпечення морської екологічної безпеки, але існують значні прогалини. Основні напрями для покращення – це систематизація норм, кращий нагляд, адаптація до нових екологічних викликів (включно з військовими). Законодавство щодо МПП свідчить про наявність сформованої міжнародної правової, політичної та організаційної основи для сталого управління морями й розвитку МПП.

Разом ці два рівні формують стійку систему захисту морського середовища. Екологічний стан морського середовища визначає межі допустимої діяльності в морській акваторії. Міжнародні екологічні угоди встановлюють низку екологічних обмежень, зокрема MARPOL визначає зони, де заборонено скидати нафту та стоки, CBD вимагає створення морських природоохоронних територій; UNCLOS зобов'язує держави запобігати транскордонному забрудненню. Таким чином, МЕБ визначає екологічні критерії, а МПП дозволяє впровадити екологічні цілі на практиці. Отже МПП виступає інструментом досягнення МЕБ. Результати інтеграції МЕБ і МПП проявлять себе у мінімізації екологічних навантажень через розумне розміщення промислових об'єктів, збереження біорізноманіття шляхом створення морських охоронних територій, запобігання конфліктам між користувачами моря. Інтеграція МЕБ та МПП – це світовий тренд сталого розвитку морської економіки та збереження морських екосистем. Саме такі підходи повинні впроваджувати Україна для підвищення рівня екологічної безпеки в Чорному та Азовському морях.

Існуюча світова практика дозволяє сформувати дороговказ безпосередньо для національних реалій, основними кроками якого є:

1. Створення інституціонального середовища та гармонізація існуючого законодавчого поля (Прийняття та імплементація ЗУ «Про морське просторове планування», гармонізованого з Директивою Європейського Парламенту та Ради 2014/89/ЄС від 23 липня 2014 року про встановлення рамок для морського просторового планування та Рамковою директивою ЄС про морську стратегію, Водним кодексом, ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища», законодавством України, що регулюють питання, пов'язані з правовим режимом виключної (морської) економічної зони України.

2. Уніфікація термінологічного апарату з метою єдиного трактування термінів в національному законодавстві.

3. Запровадження нормативно врегульованого процесу постійного спостереження за станом морського середовища, що включає збір, аналіз, збереження та використання екологічних даних для управління морськими ресурсами та забезпечення морської екологічної безпеки, який передбачає: створення мережі моніторингових органів та визначення відповідальних структур; формування мережі постійно діючих спостережних пунктів у Чорному та Азовському морях з відповідним обладнанням (буйкові платформи, датчики для контролю фізико-хімічних, біологічних, гідрологічних показників берегові служби); використання сучасних технологій спостереження за станом морського середовища та виявлення джерел забруднення на систематичній основі з визначенням періодичності та правил ведення протоколів спосте-

режень на основі національних стандартів моніторингу відповідно до Директив ЄС; створення доступної для користувачів Національної інформаційної системи морських даних, інтегрованої з європейськими платформами (EMODnet, SeaDataNet); створення карт морських екосистем; проведення моделювання екологічних ризиків; використання результатів моніторингу як базових даних для МПП, визначення екологічно чутливих та вразливих зон. Важливим аспектом є інтеграція у МПП екологічних інструментів, а саме – стратегічної екологічної оцінки для всіх проектів морського плану та оцінки впливу на довкілля для окремих видів діяльності в рамках плану. Це дозволить створити зони екологічних пріоритетів, створити карти конфліктів та впровадити екосистемний підхід, що відповідає Рамковій директиві ЄС про морську стратегію.

4. Розподіл повноважень та координація між відповідними органами виконавчої влади. Створення інституції з морського планування та екоаналізу.

5. Створення мережі морських охоронних територій, які спрямовані на збереження морських екосистем, біорізноманіття та стійкого використання морських ресурсів.

6. Розвиток науково-дослідної бази та інтеграція з міжнародними експертними платформами (HELCOM, IOC-UNESCO), розробка механізмів, спрямованих на відновлення екосистем.

Література:

1. Updated Joint Roadmap to accelerate Marine/Maritime Spatial Planning processes worldwide MSProadmap (2022–2027). 16 p. URL: https://www.mspglobal2030.org/wp-content/uploads/2022/11/MSProadmap2022-2027.pdf?utm_source

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-17>

**MARINE POLLUTION IN THE CONTEXT
OF THE UN CONVENTION AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANISED CRIME**

**ЗАБРУДНЕННЯ МОРЯ У КОНТЕКСТІ КОНВЕНЦІЇ ООН
ПРОТИ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗОВАНОЇ
ЗЛОЧИННОСТІ**

Orlovska Natalia Anatoliivna

*Head of National and International Law
Department
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Орловська Наталя

Анатоліївна

*завідувачка кафедри національного
та міжнародного права
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Раціональне та нешкідливе використання ресурсів моря, збереження екологічної рівноваги є важливою складовою міжнародних документів в галузі морського права. Міжнародною спільнотою сформульовані спеціальні правила та вимоги для досягнення балансу між інтересами прибережних та прапорних держав у морській сфері та регулюванням забруднення морського середовища. Тому криміналізація серйозних порушень екологічної безпеки моря, кримінальне переслідування винних у таких злочинах осіб стали дієвим способом захисту екологічних об'єктів, тим більше, що посягання на них прямо чи опосередковано пов'язані із заподіянням шкоди життю і здоров'ю людини, безпеці та якості життя майбутніх поколінь [1, с. 12].

Ще у 1979 р. у резолюції Конгресу Міжнародної асоціації кримінального права вказувалося, що у випадку серйозних порушень кримінальна відповідальність повинна застосовуватися незалежно від того, чи використовувалися засоби інших галузей права. У 90-х роках розпочалося впровадження стандартів в частині захисту довкілля засобами кримінального права. Так, у 1992 р. на Конференції ООН з навколишнього середовища і розвитку в Ріо-де-Жанейро було закладено підвалини сучасного розуміння екологічних кримінальних правопорушень. Зокрема, було наголошено, що суб'єкт, який свідомо допустив істотну шкоду довкіллю, не має уникати відповідальності тільки тому, що дотримувався формальних вимог та нормативів. Конвенція РЄ про захист довкілля засобами кримінального законодавства (Страсбург, 1998), а згодом Директиви ЄС 2008/99, 2009/123, особливо Директива

2024/1203 про захист довкілля за допомогою кримінального права, яка замінила попередні директиви, зосередилися на запобіганні та протидії екологічним злочинам. Директива 2024/1203/ЄС уточнила мінімальні правила криміналізації діянь, що спричиняють шкоду довкіллю, встановлення покарань та заходів, які повинні бути вжиті державами-членами. Серед таких злочинів є, зокрема, й ті, що безпосередньо пов'язані зі завданням шкоди екології моря – скидання забруднюючих речовин із судна, що спричиняє або може спричинити погіршення якості води чи завдати шкоди морському середовищу.

У сучасних кримінально-правових дослідженнях забруднення моря звертається увага на організований характер та систематичність такої діяльності: відповідні злочини включають, як мінімум, відносно тривалий та масштабний незаконний обіг відходів, хімічних речовин, небезпечних предметів, незаконний видобуток корисних копалин на шельфі із забрудненням через використовувані хімікати та обладнання тощо. У переважній більшості серйозні злочини, пов'язані із забрудненням моря, насамперед обумовлені бізнес-моделями [2, с. 340], тобто порушення екологічних стандартів дає можливість отримувати додаткові доходи та зменшувати видатки. Саме організований характер злочинної діяльності та масштаби забруднення моря актуалізують питання про те, чи може Конвенція проти транснаціональної організованої злочинності (далі – Конвенція ТОП), яка є ключовою міжнародною угодою щодо боротьби з цим явищем, застосовуватися до злочинів, пов'язаних із забрудненням морського середовища.

Конвенція ТОП [3] стосується широкого кола кримінальних правопорушень, які поділені на дві групи:

а) злочини, прямо названі у Конвенції ТОП – участь в організованій злочинній групі (ст. 5), відмивання доходів від злочинної діяльності (ст. 6), корупція (ст. 8), перешкоджання правосуддю (ст. 23);

б) тяжкі (серйозні) злочини, якщо вони мають транснаціональний характер та пов'язані з діяльністю організованих злочинних груп. При цьому ч. 1 ст. 15 Конвенції ТОП зобов'язує держави-учасниці вживати необхідних заходів для «встановлення своєї юрисдикції над злочинами, визначеними відповідно до статей 5, 6, 8 та 23 цієї Конвенції, коли такий злочин вчинено на борту судна, яке плаває під прапором цієї держави-учасниці». При цьому щодо злочинів, які відносяться до другої групи, у разі вчинення їх на борту судна подібних зауважень не зроблено. Для застосування Конвенції ТОП є необхідним встановлення в національному законодавстві екологічних злочинів як тяжких. Зокрема, у своїй резолюції 10/6 Конференція Сторін Конвенції ТОП (2020) закликала «держави-учасниці Конвенції визнати злочини, що впливають на навколишнє середовище, у відповідних випадках

тяжкими злочинами... з метою забезпечення того, щоб у випадках, коли злочин має транснаціональний характер і пов'язаний з організованою злочинною групою, можна було забезпечити ефективну міжнародну співпрацю в рамках Конвенції» [4].

З огляду на це у таких випадках пропонується [5] звертати увагу на таке:

1. Потрібно встановити ознаки транснаціонального злочину відповідно до ч. 2 ст. 3 Конвенції ТООП. Забруднення морського середовища може вважатися транснаціональним за своїм характером, насамперед тому, що воно часто зачіпає декілька держав або через пряме переміщення забруднюючих речовин, або через вплив на різні країни, враховуючи, що забруднюючі речовини, опинившись у морському середовищі, поширюються по морських зонах. Однак виникають складнощі встановлення причинно-наслідкових зв'язків між неправомірною поведінкою та заподіяною екологічною шкодою через транснаціональний і кумулятивний характер забруднення моря.

2. Злочин повинен бути серйозним, тобто каратися максимальним позбавленням волі на строк не менше чотирьох років або більш суворою покаранням.

3. Транснаціональні організовані угруповання можуть мати різну структуру. Далеко не всі з них є злочинними організаціями («ексмафія»), діяльність яких пов'язана з масштабним незаконним обігом та утилізацією небезпечних відходів та предметів/речовин. У певних випадках діють легальні підприємства, які, щоб уникнути витрат на дотримання екологічних норм, скидають шкідливі речовини в морське середовище. Однак легальні юридичні особи, чії службові особи приймають рішення про вчинення екологічного злочину, не можуть вважатися організованими групами. У такому разі доцільно говорити про транснаціональну кримінально протиправну діяльність юридичних осіб, а не про транснаціональну організовану злочинність.

4. Організована група має діяти з метою отримання, прямо чи опосередковано, фінансової або іншої матеріальної вигоди.

Література:

1. Матвійчук В. К., Олійник В. П. Теоретичні та практичні проблеми кримінально-правової охорони моря від забруднення, засмічення як глобальна, соціальна і правова проблема сучасності : монографія / за заг. ред. В. К. Матвійчука. Київ : Вид-во Ліра-К, 2022. 262 с.

2. Див., наприклад: Сироїд Т. Л. Поняття, ознаки та види екологічних злочинів у міжнародному праві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право.* 2024. Вип. 84, ч. 4. С. 334–344.

3. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності: прийнята резолюцією 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року / Законодавство України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text (дата звернення: 17.11.2025).

4. Preventing and combating crimes that affect the environment falling within the scope of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime: Resolution 10/6. URL: <https://h7.cl/1jI8x> (дата звернення: 17.11.2025)

5. Legal manual pollution crimes in the marine environment: Annex C to Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners / United Nations Office on Drugs and Crime Global Maritime Crime Programme. 2024. 70 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-18>

FAILURE TO PROVIDE ASSISTANCE TO VESSELS AND PERSONS IN DISASTER: PROBLEMS OF QUALIFICATION

НЕНАДАННЯ ДОПОМОГИ СУДНУ ТА ОСОБАМ, ЩО ЗАЗНАЛИ ЛІХА: ПРОБЛЕМИ КВАЛІФІКАЦІЇ

Reznichenko Semen Vasylovich

*Candidate of Legal Sciences, Professor,
Professor of the Department of Civil
and Legal Disciplines
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Резніченко Семен

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

Reznichenko Hanna Semenivna

*Candidate of Legal Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Criminal and Legal Disciplines
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Резніченко Ганна Семенівна

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

Однією з ключових гарантій безпеки на морі є обов'язок кожного судновласника чи капітана надавати допомогу іншим суднам та людям,

які зазнали лиха. Цей обов'язок закріплений не лише у міжнародних актах – таких як Конвенція ООН з морського права 1982 року [1], Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. [2], Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року [3 Конвенція про рятування 1989 року [4], але й у національному законодавстві України, зокрема у статті 284 Кримінального кодексу України [5], де передбачено відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха. Встановивши кримінальну відповідальність за таку бездіяльність, Україна фактично імплементувала загальноцивілізаційний принцип пріоритету людського життя над майновими чи комерційними інтересами. Однак, попри наявність цієї кримінально-правової норми, на практиці виникає чимало проблем із її застосуванням і кваліфікацією.

Діяння, відповідальність за яке передбачена статтею 284 КК України, відноситься до категорії кримінальних проступків, згідно статті 12 Кримінального кодексу України.

Об'єктом цього кримінального проступку будуть виступати суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації водного або річкового транспорту.

Об'єктивна сторона передбачає відповідальність за бездіяльність, яка проявляється у ненаданні допомоги у разі зіткнення з іншим судном екіпажу і пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо капітан судна мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажиром.

Склад цього кримінального проступку є формальним і не передбачає настання наслідків, хоча саме вони є підставою для віднесення цього діяння до категорії кримінальних правопорушень [6, с. 309].

Слушною є думка Купрій А.А., що «...небезпечність ненадання допомоги на морі складається в тому, що в ускладнених природних умовах водних шляхів під час або природних явищ, таких як шторм, ураган, смерч, торнадо тощо, або під час навігаційного інциденту (аварійної події) із судном, рятування здебільшого залежить від сторонньої допомоги, яка має вирішальне значення для врятування людини або судна від загибелі. Крім того, у разі якщо судно з екіпажем та пасажиром після зіткнення з іншим судном терпить лихо, наслідки ненадання їх допомоги можуть привести до такої категорії аварійної події, як дуже серйозна аварія, яка спричиняє людські жертви. Так, кількість членів екіпажу морських суден є значеною (може складати 20 і більше членів), а у разі, якщо терпить лихо пасажирське судно, то ненадання допомоги може спричинити до тисяч загиблих людей» [7, с. 105].

Ознакою об'єктивної сторони, яка зумовлює настання кримінальної відповідальності за бездіяльність капітана судна є відсутність «серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажиром», проте фактично використовується «оціночне поняття», змісту якого не надається тлумачення. Законодавець не визначає, які саме обставини слід вважати серйозною небезпекою – погодні умови, технічний стан судна чи ризик для екіпажу. Це породжує суб'єктивізм під час кваліфікації та оцінки дій капітана і, відповідно, є фактором, який дає можливість уникнути кримінальної відповідальності.

Суб'єктом цього кримінального проступку є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки.

З суб'єктивної сторони має місце умисна форма вини – капітан судна має усвідомлювати можливість надати допомогу без серйозної небезпеки і свідомо відмовитися це зробити. Але на морі ситуації часто розвиваються стрімко: шторм, відсутність зв'язку, небезпека для власного екіпажу. Тому довести, що капітан мав реальну можливість і безпечно міг допомогти дуже складно.

Аналіз статистичних відомостей Офісу Генерального Прокурора України за період з 2021 по жовтень 2025 років свідчить, що відсутні зареєстровані випадки фіксації кримінальних проступків за статтею 284 КК України, лише у 2022 році зареєстровано 1 випадок вчинення кримінального проступку за цією статтею [8]. Таку ситуацію з однієї сторони можна пояснити воєнним станом, введеним на території України з лютого 2022 року, але з іншого боку, це є свідченням недосконалості законодавчої техніки побудови диспозиції статті 284 КК України, яка фактично не містить детального чіткого опису бездіяльності, яка може тягти кримінальну відповідальність, та створює підстави для її уникнення.

Відсутність зареєстрованих порушень за цією статтею, свідчить про відсутність судових вироків. Відповідно немає усталеного підходу до розмежування кримінальної та дисциплінарної відповідальності. У більшості випадків порушення обов'язків капітана розглядають як службові порушення, якщо вони не призвели до трагічних наслідків. Це створює враження «мертвої норми», що не має реального застосування.

Отже, проблеми кваліфікації кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, зумовлені насамперед тим, що законодавець криміналізував етично зрозумілу поведінку (обов'язок рятувати), але не забезпечив її чітко сформульованою та зрозумілою кримінально-правовою нормою. Без уточнення оціночних понять і без напрацювання сталої судової практики норма й надалі залишатиметься малозастосо-

вуваною. Водночас актуальність її зростає з огляду на розвиток торговельного та військового мореплавства.

Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C> (дата звернення: 08.11.2025).

2. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvensciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74> (дата звернення: 08.11.2025).

3. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text (дата звернення: 08.11.2025).

4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text (дата звернення: 08.11.2025).

5. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 08.11.2025).

6. Балабанов О. О. Актуальні питання відповідальності за ненадання допомоги судна та особам, що зазнали лиха на морі, в умовах виконання Україною міжнародних зобов'язань. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 310–313.

7. Купрій А. А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2021. Вип. 22. С. 102–115.

8. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 06.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-19>

STATE GOVERNMENT. SECURITY MANAGERMENT

УРЯД ДЕРЖАВИ. УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ

Sainchin Sergey Oleksandrovich

*Lecturer at the Department
of Criminal Law
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Сайчін Сергій

Олександрович

*старший викладач кафедри
кримінально-правових дисциплін
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Відповідно до Конституції України і Закону України «Про оборону України», повноваження з реалізації заходів, пов'язаних з організацією оборони, надано Верховній Раді України. Їх діяльність у цьому напрямку пов'язана, передусім, з їх участю в бюджетному процесі, що передбачає стадії розробки, розгляду, затвердження, виконання та контролю за виконанням оборонної частини бюджету [3]. Законом «Про оборону України» вони наділяються повноваженнями з розгляду витрат на оборону, встановлених Законами про бюджет [1]. Рішення про прийняття державного бюджету оформляється у вигляді Закону, що приймається ВР і підлягає обов'язковому виконанню [2]. Рада розглядає витрати на оборону, встановлені прийнятими Законами про бюджет; приймає закони у сфері оборони; затверджує укази Президента про запровадження військового стану та надзвичайного стану на території держави або в окремих її місцевостях, а також про залучення Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів безпеки з використанням озброєння для виконання завдань за їх призначенням; вирішує питання можливості використання Збройних Сил поза межами території держави. На Уряд держави покладено здійснення заходів із забезпечення оборони, яку він несе у межах своїх повноважень та відповідальність за стан і забезпечення Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів.

Уряд – це колективний орган загальної компетенції, покликаний здійснювати виконавчу та розпорядчу (адміністративну) функції. Відповідно до Конституції виконавчу владу здійснює Уряд. Уряд – вищий виконавчий орган влади. Розпорядча функція Уряду виражається в його діяльності та керівництвом підлеглими органами державного управління, що здійснюється шляхом видання власних актів (постанов та розпоряджень) та забезпечення їх виконання. У сфері

оборони розпорядча функція Уряду, передусім, пов'язана з його діяльністю щодо здійснення керівництва оборонним та військовим будівництвом. Уряд держави: керує діяльністю з питань оборони підвідомчих йому органів виконавчої влади; органів місцевого самоврядування та організацій незалежно від форм власності, транспорту, комунікацій та населення країни; встановлює мобілізаційні завдання органам виконавчої влади; Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів; приймає рішення про створення, реорганізацію та ліквідацію військових освітніх установ професійної освіти, факультетів військового навчання та військових кафедр при освітніх установах вищої професійної освіти; організує розробку та виконання державних програм озброєння та розвитку оборонного промислового комплексу; організує розробку та виконання мобілізаційних планів органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та економіки країни, роботу в умовах воєнного часу, а також планів створення запасів матеріальних цінностей державного та мобілізаційного резервів; встановлює штатну чисельність цивільного персоналу Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів; визначає організацію, завдання та здійснює загальне планування цивільної та територіальної оборони; визначає порядок надання та використання для потреб Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів земель, лісів, вод та інших природних ресурсів; встановлює порядок передачі, надання в оренду, продажу та ліквідації озброєння та військової техніки, оборонних об'єктів та іншого військового майна; організує контроль за експортом озброєння та військової техніки, стратегічних матеріалів, технологій та продукції подвійного призначення; визначає порядок витрачання коштів, що виділяються на оборону з бюджету, а також джерела фінансування Збройних Сил, інших військ, військових формувань і органів, що залучаються до виконання завдань, не пов'язаних з їх призначенням; веде міжнародні переговори з питань військового співробітництва і укладає відповідні міжурядові угоди; встановлює порядок компенсації витрат, понесених організаціями та громадянами у зв'язку з використанням їх майна для потреб оборони.

Виконавчу функцію Уряду можна визначити як правозастосовну, що зводиться в основному до поточного управління оперативного характеру. Виконавча влада організує реалізацію прийнятих законів, що передбачає вирішення багатьох конкретних питань, зокрема у сфері оборони, тобто організує їх виконання, управляє підлеглим державним апаратом.

Уряд здійснює заходи щодо забезпечення оборони і несе в межах своїх повноважень відповідальність за стан та забезпечення Збройних

Сил, інших військ, військових формувань та органів; організує оснащення Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів озброєнням та військовою технікою на їх замовлення; організовує забезпечення Збройних Сил, інших військ, військових формувань та органів матеріальними засобами, енергетичними та іншими ресурсами та послугами на їх замовлення; здійснює контроль за підготовкою організацій до виконання державного оборонного замовлення з випуску продукції у військовий час, за створенням, розвитком та збереженням мобілізаційних потужностей, а також за створенням військових формувань при органах виконавчої влади та підготовкою транспортних засобів, що підлягають передачі Збройним Силам відповідно до законодавства; затверджує Положення про військові кафедри при державних освітніх установах вищої професійної освіти; організовує розробку державної програми оперативного обладнання території держави з метою оборони і проводить заходи з реалізації цієї програми; визначає порядок виконання органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, організаціями незалежно від форм власності, а також власниками транспортних засобів військово-транспортного обліку, призову на військову службу та альтернативну цивільну службу, проведення військово-лікарської експертизи і військових зборів а також перелік військово-облікових спеціальностей. Уряд здійснює інші повноваження в галузі оборони, покладені на нього Конституцією, законодавством та Указами Президента Держави.

Не зважаючи на великий обсяг Законодавчої бази, у зв'язку із збройним нападом сусідньої держави, який продовжується від 2014 року, нами пропонується удосконалення та приведення до Європейського стандарту законодавства, що стосується військово-патріотичного напрямку.

Література:

1. Закон України «Про оборону України». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12>.
2. Конституція України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96>
3. Закон України «Про Державний бюджет України» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4059-20>;

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-20>

CRIMINAL LAW CHARACTERISTICS OF VIOLATION OF NAVIGATION RULES

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ КОРАБЛЕВОДІННЯ

Tkachenko Pavlo Ihorovich

*Lecturer at the Department of Law
Dnipro Humanitarian University,
Research Assistant at the Academy
of Political and Legal Sciences
of Ukraine,
Honorary Member of the Assembly
of Lawyers of Ukraine
Dnipro, Ukraine*

Ткаченко Павло Ігорович

*викладач кафедри права
Дніпровський гуманітарний
університет,
асистент-дослідник Академії
політико-правових наук України,
почесний член Асамблеї правників
України
м. Дніпро, Україна*

Порушення правил кораблеводіння – це військове кримінальне правопорушення, яке посягає на суспільні правовідносини у сфері порядку кораблеводіння, у тому числі водіння військових кораблів. Правила кораблеводіння, у тому числі водіння військових кораблів є об'єктом кримінально-правової охорони, а отже, чинний Кримінальний кодекс України (далі – КК України) встановлює кримінальну відповідальність за посягання на вищевказані суспільні правовідносини.

Саме так, ч. 1 ст. 417 КК України, передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил кораблеводіння, що спричинило потерпілому тяжкі тілесні ушкодження або завдало матеріальної шкоди у великому розмірі [1]. Водночас, Законом України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінально-виконавчого кодексу України щодо удосконалення положень чинного законодавства в частині кримінальної відповідальності за скоєння військових кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушеннями правил експлуатації бойових чи спеціальних машин, виконання польотів чи підготовки до них, кораблеводіння», ст. 417 КК України доповнено ч. 2, яка встановлює кримінальну відповідальність за діяння, передбачене частиною першою цієї статті, що спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки [2]. Таким чином, відсутність у науковій літературі комплексних кримінально-правових розвідок щодо порушення правил кораблеводіння та, як наслідок, брак концептуально узгоджених заходів запобігання зумовлюють необхідність поглибленого дослідження цього

питання. Саме тому доцільним видається наведення всебічної кримінально-правової характеристики зазначеного злочину.

Динаміка досліджуваного виду злочину свідчить про поодинокі випадки вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 417 КК України, однак навіть низький рівень його поширеності не нівелює актуальності проблеми, оскільки сама природа цього протиправного, кримінально-караного діяння пов'язана з підвищеною небезпечкою для життя військовослужбовців, збереження військової техніки та забезпечення воєнної і морської безпеки держави. Статистичні дані засвідчують надзвичайно низький рівень поширеності кримінальних правопорушень, передбачених ст. 417 КК України. Так, у період з 2015 по 2019 роки включно органами прокуратури не було обліковано жодного факту вчинення цього злочину. У 2020 та 2021 роках було зареєстровано по одному кримінальному правопорушенню відповідної категорії. Протягом 2022 року фактів порушення правил кораблеводіння не зафіксовано, однак у 2023 та 2024 роках, в умовах дії правового режиму – воєнного стану, зареєстровано по одному кримінальному правопорушенню за ст. 417 КК України. Відповідно до статистичної інформації, оприлюдненої Офісом Генерального прокурора України щодо зареєстрованих кримінальних правопорушень та результатів їх досудового розслідування за період з січня по жовтень 2025 року, органами прокуратури обліковано ще один факт вчинення кримінального правопорушення, пов'язаного з порушенням правил кораблеводіння [3].

Основним безпосереднім об'єктом злочину є суспільні відносини, які стосуються порядку кораблеводіння, зокрема водіння військових кораблів. Додатковим необхідним безпосереднім об'єктом даного злочину є суспільні відносини у сфері охорони життя та здоров'я особи, власності, довкілля. Кораблем у даному випадку визначається судно, у тому числі підводне, яке належить Військово-Морським Силам Збройних Сил України, Державній прикордонній службі України або іншим військовим формуванням утвореним відповідно до законів України [4, с. 1026].

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 417 КК України характеризується такими ознаками: діяння, що полягає у порушення правил кораблеводіння, суспільно небезпечними наслідками у вигляді загибелі людей, корабля або інших тяжких наслідків, причинним зв'язком між діянням та наслідками. Порушення правил кораблеводіння вітчизняні дослідники визначають як недотримання встановлених законами України, статутами, наказами, інструкціями, іншими нормативно-правовими та підзаконними актами загальних правил кораблеводіння та правил водіння військових кораблів.

Водночас, під поняттям «загибель корабля» слід розуміти затоплення або повне руйнування такого. До категорії інших тяжких наслідків належать, зокрема: загибель хоча б однієї особи; отримання однією чи кількома особами ушкоджень, що кваліфікуються як тяжкі; ушкодження корабля (або кількох кораблів), що потребує проведення капітального ремонту чи значних фінансових витрат для відновлення його технічного стану; зрив або неможливість виконання поставленого бойового завдання; повна втрата чи пошкодження вантажу; посадка судна на міліну; пошкодження іншого корабля або берегової інфраструктури; заподіяння матеріальних збитків в особливо великому розмірі; суттєве забруднення природного середовища тощо. Визначальною ознакою об'єктивної сторони цього злочину є наявність прямого причинного зв'язку між допущеним порушенням правил кораблеводіння та наведеними небезпечними наслідками. Діяння визнається закінченим з того моменту, коли такі наслідки фактично настали – незалежно від того, чи йдеться про загибель людей, втрату корабля або інші тяжкі події [4, с. 1026–1027].

Суб'єкт злочину – спеціальний, військовослужбовець, який безпосередньо виконує обов'язки з водіння корабля, а отже, зобов'язаний дотримуватися правил і вимог кораблеводіння. Як правило, це командир корабля, а в деяких інших випадках лоцман, помічник командира корабля, штурман, вахтовий офіцер, член екіпажу. Інколи, суб'єктом даного військового злочину може бути військовозобов'язаний чи резервіст під час проходження ними зборів [4, с. 1027].

Суб'єктивна сторона злочину характеризується умисною чи необережною формою вини щодо порушення правил кораблеводіння та необережною формою вини щодо суспільно небезпечних наслідків [4, с. 1027].

Кваліфікуючими ознаками злочину є настання тяжких наслідків або загибель людей.

З огляду на актуальні виклики, зумовлені триваючою дією правового режиму – воєнного стану, трансформацією стандартів військового управління та зростанням ризиків для морської безпеки держави, вважаємо виправданим нормативне закріплення додаткових, особливо кваліфікуючих ознак відповідного складу злочину. Передусім йдеться про встановлення підвищеної кримінальної відповідальності за порушення правил кораблеводіння, вчинене в умовах особливого періоду, під час дії воєнного стану або в бойовій обстановці. Запровадження таких ознак видається логічним та обґрунтованим з огляду на істотне підвищення суспільної безпеки діянь, які допускаються у період активних бойових операцій чи особливого правового режиму. У таких умовах будь-яке відхилення від установлених правил

кораблеводіння здатне спричинити значно тяжчі наслідки, включно з втратами особового складу, знищенням військової техніки та під-ривом обороноздатності держави. Отже, закріплення зазначених обставин у якості особливо кваліфікуючих видається узгодженим як із внутрішньою логікою кримінально-правового регулювання, так і з об'єктивними потребами воєнного часу, коли здійснення корабле-водіння вимагає підвищеного рівня дисципліни, точності та профе-сійної відповідальності.

Література:

1. Кримінальний кодекс України : Кодекс України від 05.04.2001 року № 2341-III: станом на 17 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 19.11.2025).

2. Про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінально-виконавчого кодексу України щодо удосконалення положень чинного законодавства в частині кримінальної відповідальності за скоєння військових кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушеннями правил експлуатації бойових чи спеціальних машин, виконання польотів чи підготовки до них, кораблеводіння: Закон України від 6 вересня 2023 року № 3380-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3380-20> (дата звернення: 19.11.2025).

3. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування: Офіс Генерального прокурора України. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 19.11.2025).

**MARITIME SECURITY
AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS**

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-21>

**COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF INTERNATIONAL
MARITIME DISPUTE RESOLUTION PRACTICES:
EXAMPLES FROM VARIOUS COUNTRIES
AROUND THE WORLD**

**ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ВИРІШЕННЯ
МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ СПОРІВ:
НА ПРИКЛАДІ РІЗНИХ ДЕРЖАВ СВІТУ**

**Kobko-Odariy Viktoriya
Serhiivna**

*PhD in Law, Head of the Department
of State and Legal Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

**Кобко-Одарій Вікторія
Сергіївна**

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

Тема міжнародних морських спорів є надзвичайно актуальною та важливою сьогодні через геополітичні, економічні та екологічні трансформації у світовому океані, а також через зростання напруги в ключових морських регіонах. Актуальність морських спорів різко зросла через посилення конкуренції великих держав та мілітаризації ключових акваторій, таких як Південно-Китайське море, Арктика та, особливо, Чорноморський регіон. Військова агресія, зокрема незаконна блокада та мінування акваторії, як це відбувається в Чорному морі, призводить до виникнення безпрецедентних міжнародних позовів та необхідності термінового застосування механізмів міжнародного морського права для притягнення до відповідальності.

Метою дослідження виступає проведення порівняльно-правового аналізу міжнародних морських спорів на прикладі деяких держав.

У Конвенції ООН 1982 року відсутнє визначення поняття спору й міжнародного морського спору. Прогалину у визначенні поняття міжнародного спору намагалися заповнити міжнародні судові органи.

Так, у справі про концесії Мавромматіса у рішенні Постійної палати міжнародного правосуддя від 30 серпня 1924 року було визначено поняття спору як «розбіжність з приводу певної норми права або факту, конфлікт правових думок чи інтересів між двома сторонами» [1].

Незважаючи на відсутність універсально визначеної дефініції терміну «міжнародний спір» у чинному міжнародному праві, сучасна доктрина послуговується консолідованим концептуальним підходом до його змістовного наповнення. Цей підхід є інкорпорований із прецедентної практики Міжнародного Суду ООН, який трактує міжнародний спір як фактично існуючу колізію правових позицій (конфлікт права), що об'єктивно виникла та існує до моменту офіційного порушення провадження у справі.

Це обумовлює, що для констатації наявності правової розбіжності (спірної ситуації) недостатньо декларативного посилання однієї зі сторін на існуючі розбіжності у правових нормах, фактичних обставинах чи інтересах. Необхідна об'єктивна фіксація протилежних позицій сторін щодо певного об'єкта.

Вчені також розробили різні визначення терміну «міжнародний спір». «Під міжнародним правовим спором розуміється наявність між суб'єктами міжнародного права неурегульованих розбіжностей з різних проблем міжнародних відносин, у тому числі з питань тлумачення міжнародних договорів, що мають чітко позначений предмет і взаємні претензії» [2, с. 51].

На нашу думку, виходячи з теорії та практики сучасного міжнародного права, міжнародний морський спір розуміється як різновид правовідносин, що виникають на основі норм морського права.

Базовим документом, що кодифікує норми взаємовідносин країн щодо використання океанів, є Конвенція ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS) [3]. Цей документ є установчим для низки організаційних структур, що займаються вирішенням спорів на основі тлумачення норм конвенції: міжнародного трибуналу з морського права та системи міжнародних судів і арбітражів, що регулюють морські спори.

Міжнародним судом ООН (ICJ) за час своєї роботи було розглянуто понад 175 справ, серед яких 28 були морськими спорами. Більша їх частина стосувалася: «1) установлення кордонів територіального моря; 2) визначення меж континентального шельфу; 3) розмежування виключних економічних зон; 4) видобутку державами однакового виду живих ресурсів, або різних видів, але в тому самому районі; 5) забезпечення вільного судноплавства в районах, що підпадають під юрисдикцію іншої держави; 6) запобігання забрудненню Світового океану» [4, с. 73].

Першим такого роду спором у практиці ІСЈ була справа між Албанією та Великою Британією щодо інциденту в протоці Корфу 1947–1949 рр. Керуючись цим принципом, Суд зобов'язав Албанію виплатити грошову компенсацію Великій Британії за збитки, спричинені пошкодженням британських військових кораблів мінами, встановленими в територіальних водах Албанії (йдеться про відомий інцидент у протоці Корфу). Таким чином, Суд не лише встановив порушення Албанією обов'язку забезпечити безпеку проходу, а й застосував принцип матеріальної відповідальності держави за шкоду, заподіяну іноземним суднам у її юрисдикційній зоні.

Серед недавніх прецедентів, розглянутих Міжнародним Судом ООН (МС ООН), особливу увагу привертає спір між Гватемалою та Белізом, що стосувався делімітації (поділу) їхніх територіальних морських вод.

Таким чином, правозастосовна практика МС ООН на сучасному етапі набуває визначального значення для доктринального аналізу та наукового вивчення інституту міжнародних морських спорів. Це обумовлено тим, що рішення Суду слугують авторитетним джерелом для тлумачення норм міжнародного морського права та формують прецедентну базу для вирішення аналогічних територіальних та юрисдикційних колізій у майбутньому.

З 1997 р. здійснює практичну роботу Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS), створений у 1994 р. Всього за цей період трибунал вирішив 29 морських спорів. 17 з них були пов'язані з вирішенням питань про арешти суден (наприклад, справи Аргентини проти Гани та Швейцарії проти Нігерії), також розглядалися справи екологічного характеру (наприклад, справи Нової Зеландії та Австралії проти Японії) і пов'язані із забезпеченням морської безпеки (наприклад, справа Італії проти Індії). Чотири рази трибунал розглядав спори про делімітацію морських кордонів, зокрема Маврикія і Мальдів, Гани і Кот-д'Івуару, Бангладеш і Бірми (М'янми), Сінгапур і Малайзії.

В окремих випадках трибунал давав консультативний висновок. Найбільший науково-практичний інтерес представляють рішення трибуналу про морські кордони, оскільки їх прецедентний характер дає можливість для застосування в аналогічних спорах між суб'єктами міжнародного права. Також здійснюють свою роботу третейський суд в Гаазі (РСА) і створювані за його участю арбітражні трибунали *ad hoc*, які також розглядають морські спори держав.

Так, РСА розглядав спір про розмежування морських територій у Червоному морі між Еритреєю та Єменом за взаємною згодою цих країн у 1996 р. Малайзія і Сінгапур також намагалися вирішити спір про меліорацію земель у протоці Джохор за допомогою арбітражу,

проте потім передали справу до ITLOS. Примітно, що ця справа досі не знайшла вирішення через надмірну політизованість спору.

Існують прецеденти прийняття PCA позовів від держав без згоди на це сторони відповідача, що допускається установчими документами третейського суду. Однак, на практиці такі випадки часто призводять до невизнання відповідачем винесених арбітражних рішень. Кращою практикою є попередня угода між сторонами морського спору про передачу справи до PCA.

Так, у 2016 р. PCA винесла на користь Філіппін рішення, яке заперечує наявність у Китаю історичних прав на спірні території в Південно-Китайському морі. КНР, як і очікувалося, не визнала це рішення.

У 2017 р. PCA підтвердила вимоги Словенії до Хорватії про надання першого коридору до міжнародних вод через хорватські морські території. Хорватія не визнала рішення PCA на користь Словенії. Зазначимо, що раніше в 2007 р. сама Хорватія намагалася вирішити цю суперечку через ITLOS, а потім через посередництво арбітражу Європейського союзу (2009), проте обидві спроби виявилися безрезультатними.

У зв'язку з цим дослідники ставлять під сумнів ефективність роботи PCA у сфері морських територіальних спорів, оскільки обов'язковість виконання її рішень має очевидні проблеми.

У сучасній практиці значна кількість міжнародних морських спорів вирішується поза межами судових інстанцій, а саме шляхом дипломатичних переговорів між суверенними державами. При цьому юрисдикційні інституції, такі як Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS), а також інші міжнародні організації, відіграють роль фасилітаторів, створюючи інституційні рамки та механізми, які сприяють сторонам у досягненні взаємоприйнятного та справедливого врегулювання.

Показовим є приклад прикордонного спору між Австралією та Східним Тимором щодо морських просторів у Тиморському морі. Цей спір було успішно врегульовано за посередництва Погоджувальної комісії Постійної палати третейського суду (PCA) відповідно до процедур, передбачених Конвенцією ООН з морського права (UNCLOS).

Зокрема, завдяки цим погоджувальним процедурам, сторони досягли домовленості про встановлення спеціального міжнародно-правового режиму над значними нафтогазовими родовищами «Greater Sunrise», розташованими у спірних ділянках Тиморського моря. Цей випадок ілюструє ефективність альтернативних методів вирішення спорів (ADR) у сфері морської делімітації.

Таким чином ми дійшли висновку, що концепція міжнародного морського спору, хоча й не має універсальної дефініції, ґрунтується на практиці Міжнародного Суду. Правозастосовна практика МС ООН (наприклад, у справах про протоку Корфу та делімітацію Гватемала – Беліз) має визначальне значення для наукового тлумачення цього інституту. Міжнародний морський спір є юридично артикульованою колізією, критичною для глобальної стабільності.

Література:

1. The Mavrommatis Palestine Concessions. August 30th. 1924. *Publications of the Permanent Court of Justice*. Series A. № 2. P. 11.
2. Морське право: юрисдикція та спори : навч.-метод. посіб. для підгот. здобувачів освіти першого (бакалаврського) рівня галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» [Електронне видання] / [уклад.: Ю. В. Сергєєв, Т.В. Аверочкіна] ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». Одеса : Фенікс, 2024. 166 с.
3. Конвенція ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
4. Бойко І. С. Прецедентна практика щодо морських територіальних спорів у рішеннях. *Вісник Національної академії правових наук України. Питання адміністративного і міжнародного права*. 2016. № 2. (85). С. 72–81.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-22>

MARITIME SECURITY AS A KEY FACTOR INFLUENCE ON THE ACTIVITIES OF INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР ВПЛИВУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Mitin Yurii Oleksandrovych

*Senior Lecturer of the Department
“Navigation and ship’s handling”
Danube Institute of the National
University “Odesa Maritime Academy”
Izmail, Ukraine*

Мітін Юрій Олександрович

*старший викладач кафедри навігації
і управління судном
Дунайський інститут Національного
університету «Одеська морська
академія»
м. Ізмаїл, Україна*

Морський транспорт є основою світової торгівлі: понад 80% вантажів переміщується морськими шляхами. Тому забезпечення морської безпеки є стратегічним завданням для держав, міжнародних організацій та приватних компаній. Під морською безпекою розуміють комплекс заходів, спрямованих на захист судноплавства, портової інфраструктури, морського середовища та економічних інтересів. У сучасних умовах зростає кількість загроз, що робить міжнародну співпрацю вирішальним фактором ефективного управління морським простором.

Морська безпека охоплює як традиційні аспекти – безпеку судноплавства, пошук і рятування, протидію аваріям – так і нетрадиційні: боротьбу з піратством, тероризмом, незаконною міграцією, контрабандою, кіберзагрозами та екологічними ризиками [1].

До основних елементів морської безпеки належать:

- захист суден та портів від протиправних дій;
- морська екологічна безпека;
- навігаційна безпека;
- безпека екіпажу та вантажів;
- захист критичної морської інфраструктури.

Глобальний характер морської діяльності робить неможливим забезпечення безпеки лише силами однієї держави. Необхідна багаторівнева та узгоджена система міжнародних правил і норм.

Основні загрози морській безпеці:

- Піратство та збройні напади – такі регіони, як Аденська затока чи Гвінейська затока, тривалий час залишаються зонами підвищеної

небезпеки. Піратські угруповання становлять значну загрозу для суден, екіпажів і вантажів.

– Морський тероризм – терористичні атаки на судна або портові об'єкти можуть спричинити масштабні людські та економічні втрати. Тому держави запроваджують спеціальні режими охорони портових засобів і суден.

– Контрабанда та незаконне перевезення людей – морські шляхи активно використовуються злочинними мережами для транспортування зброї, наркотиків та нелегальних мігрантів. Це створює ризики для безпеки національних кордонів.

– Кіберзагрози – сучасні навігаційні та логістичні системи можуть стати об'єктами кібератак, що здатні порушити роботу портів чи привести до аварій суден.

– Екологічні загрози – розливи нафти, забруднення хімічними речовинами та аварії танкерів мають довготривалі наслідки для морських екосистем [2].

Найважливіші міжнародні документи у сфері морської безпеки:

– Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) – визначає правовий режим морських зон, права і обов'язки держав, принципи свободи судноплавства [3];

– Конвенція SOLAS – встановлює стандарти безпеки життя на морі [4];

– Конвенція MARPOL – регулює запобігання забрудненню з суден [5];

– Кодекс ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) – визначає вимоги до охорони суден та портів [6];

– Конвенція SAR – регулює міжнародну систему пошуку і рятування.

Міжнародна морська організація (ІМО) є ключовим спеціалізованим агентством ООН, відповідальним за безпеку судноплавства та запобігання забрудненню морського середовища. Організація розробляє обов'язкові та рекомендовані стандарти, проводить аудит держав-членів, координує реагування на аварії.

Інтерпол і Європол ці структури здійснюють боротьбу з морською злочинністю, координують обмін інформацією між правоохоронними органами різних держав.

НАТО та воєнно-морські коаліції проводять операції з патрулювання, супроводу суден, протидії піратству та терористичним загрозам. Прикладом є операція НАТО «Ocean Shield» в Аденській затоці.

Європейське агентство з морської безпеки (EMSA) забезпечує технічну підтримку країнам ЄС, здійснює моніторинг через супутникові системи, координує реагування на забруднення морів [7].

Регіональні координаційні центри, у різних частинах світу функціонують центри для боротьби з піратством та обміну даними (Сінгапур, Кенія, Ємен, ОАЕ).

Сучасні тенденції та перспективи розвитку морської безпеки:

– Цифровізація та кіберзахист: впровадження систем AIS, супутникового моніторингу, комплексів дистанційного спостереження;

– Використання дронів для контролю акваторій та пошуку порушень;

– Підвищення екологічних вимог до судноплавства в умовах глобальних змін клімату;

– Розширення співпраці між державами через міжнародні програми, навчання та спільні морські операції;

– Розвиток безпілотного судноплавства, що вимагає нових регуляторних стандартів [8].

Висновки. Морська безпека є комплексною сферою, що охоплює питання захисту судноплавства, навігаційної безпеки, екології, боротьби зі злочинністю та тероризмом. Міжнародні морські організації відіграють ключову роль у формуванні глобальних стандартів, координації держав та забезпеченні стабільності морського простору. У сучасних умовах ефективність морської безпеки залежить від інтегрованого підходу, використання сучасних технологій та співробітництва на глобальному й регіональному рівнях.

Література:

1. Махінчук В. Морська безпека: міжнародно-правові аспекти. Київ : НаУКМА, 2020.

2. Воронін О. Піратство та морська злочинність у XXI столітті. Харків : Право, 2021.

3. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). United Nations, 1982

4. International Maritime Organization. SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea. London : IMO, останнє вид.

5. International Maritime Organization. MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. London: IMO, останнє вид.

6. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. London : International Maritime Organization, останнє вид.

7. European Maritime Safety Agency. Annual Report. Lisbon : EMSA

8. Зигрій О. Міжнародні морські організації та стандарти безпеки судноплавства. Одеса : ОНМА, 2019.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-23>

**LEGAL STATUS AND INSTITUTIONAL NATURE
OF THE EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY
WITHIN THE EU SYSTEM**

**ПРАВОВИЙ СТАТУС ТА ІНСТИТУЦІЙНА ПРИРОДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ
В СИСТЕМІ ОРГАНІВ ЄС**

Yanchuk Natalia Dmytrivna

*PhD in Law, Associate Professor,
Professor at the Department of General
Legal Disciplines
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Янчук Наталія Дмитрівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри загальноправових
дисциплін
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В умовах збільшення інтенсивності морських перевезень, появи нових екологічних загроз та ускладнення міжнародного морського регулювання Європейський Союз (далі – ЄС) прагне сформувати комплексний механізм забезпечення безпеки на морі. Важливим елементом цієї системи являється Європейське агентство з морської безпеки (EMSA). Однак правовий статус Європейського агентства з морської безпеки, як і інших децентралізованих агентств ЄС, залишається недостатньо визначеним. Проблематика правової природи EMSA не набула належного висвітлення в сучасній юридичній доктрині й наразі представлена фрагментарними згадками, що містяться в рамках загальних досліджень відповідної тематики, що, в свою чергу, зумовлює актуальність даного дослідження та потребу в її детальному науковому опрацюванні.

Окремі аспекти даної теми порушуються в працях З. Гбура, А. Дорошевої, Л. Пашковської, Є. Стрельцової, О. Толкаченко, В. Форманюк, М. Чамона та інших. Разом з цим, слід зазначити, що спеціалізовані ґрунтовні дослідження, присвячені інституційній природі Європейського агентства з морської безпеки фактично відсутні.

Метою дослідження є з'ясування правової природи Європейського агентства з морської безпеки та визначення його місця в інституційній системі ЄС.

Еволюція інституційної системи ЄС демонструє послідовне зміцнення ролі децентралізованих агентств, які стали важливою ланкою у забезпеченні спеціалізованих функцій ЄС. Їх поява відображає

потребу ЄС у гнучких, технічно компетентних та політично нейтральних структурах, здатних оперативно реагувати на нові виклики та забезпечувати ефективне впровадження права ЄС. Як відмічає Н. Рудік: «для підтримки держав-членів та громадян в ЄС було створено ряд спеціалізованих і децентралізованих агентств. Дані агентства є відповіддю ЄС на вимогу часу щодо децентралізації і передачі повноважень та на необхідність успішно вирішувати на європейському рівні нові завдання правового, наукового, технічного, оперативного та/або регуляторного характеру. Завдяки децентралізованим агентствам інститути ЄС, особливо Європейська Комісія, отримують можливість зосередитись на процесі розроблення й імплементації політики ЄС і цілому» [1, с. 198]. Основна мета діяльності агентств Європейського Союзу полягає в забезпеченні найбільш ефективної реалізації локальних (галузевих) політик ЄС та надання допомоги в регулюванні діяльності в локальних сферах в процесі європейського врядування [2, с. 11].

В цьому ключі Європейське агентство з морської безпеки виступає центральним елементом у сфері морської безпеки. Головним поштовхом до створення Європейського агентства з морської безпеки у 2002 році стала низка масштабних морських катастроф. Зокрема, трагедія вантажно-пасажирського порома типу «ро-ро» Estonia (1994 р.) призвела до значних людських втрат, а аварії нафтових танкерів Erika (1999 р.) та Prestige (2002 р.) спричинили великі розливи нафти, чим завдали серйозної шкоди морським екосистемам та узбережжям Іспанії й Франції, негативно вплинувши як на довкілля, так і на економіку. Ці події спонукали керівництво ЄС ухвалити низку директив щодо підвищення морської безпеки та створити спеціалізований орган для впровадження й моніторингу відповідного законодавства, що було закріплено в Регламенті Європарламенту та Ради № 1406/2002 від 27 червня 2002 року [3].

Європейське агентство з морської безпеки є одним із ключових децентралізованих органів ЄС, створених для забезпечення високого рівня безпеки морського транспорту, охорони довкілля та гармонізації морського законодавства в межах ЄС. Для виконання покладених на нього функцій агентство має розгалужену та водночас структуровану систему управління. Вищим керівним та наглядовим органом агентства є Адміністративна рада. До її складу входять представники всіх держав-членів ЄС, Ісландії та Норвегії, Європейської Комісії, 4 учасника із різних секторів морської галузі, що не мають права голосу. Основними повноваженнями Адміністративної ради є: затвердження річної та багаторічної програм діяльності; ухвалення бюджету

та контроль за його виконанням; схвалення щорічних звітів агентств; призначення та оцінювання діяльності Виконавчого директора.

Другим за значенням інституційним елементом EMSA виступає Виконавчий директор, повноваження якого охоплюють оперативне керівництво, реалізацію стратегічних програм, координацію структурних підрозділів, забезпечення ефективної реалізації політики ЄС в сфері морської безпеки та представлення інтересів агентства на європейському й міжнародному рівнях. До його компетенції належать: координування діяльності департаментів, підготовка проекту бюджету, забезпечення виконання технічних та наглядових функцій, звітування перед Адміністративною радою.

Функціональна діяльність агентства організована за департаментним принципом. До складу агентства входять чотири департаменти, кожен з яких відповідає за окремий напрям роботи та має у своїй структурі спеціалізовані підрозділи:

1. Департамент «Стійкість та технічна допомога». Цей департамент опікується питаннями екологічної безпеки, протидії морському забрудненню, контролю за дотриманням міжнародних стандартів щодо екіпажів суден.

2. Департамент «Безпека, охорона та моніторинг» відповідає за технічні та оперативні аспекти морської безпеки, включно із системами охорони судноплавства, оцінкою ризиків та реагування на морські події.

3. Департамент «Цифрові служби», основне завдання якого полягає в адмініструванні цифрових платформ.

4. Департамент «Корпоративні послуги» забезпечує внутрішню адміністративну підтримку агентства, включно з управлінням персоналом, фінансовими питаннями, юридичним супроводом та матеріально-технічним забезпеченням.

У структурі агентства функціонують 11 спеціалізованих підрозділів, що розподілені між департаментами відповідно до їхнього функціонального призначення. Таке деталізоване структурування забезпечує високий рівень технічної експертизи й оперативності виконання завдань.

Досліджуючи інституційну природу Європейського агентства з морської безпеки, доцільно окремо зупинитися на аналізі його завдань і функцій, оскільки саме вони розкривають зміст і обсяг компетенції цього органу. Первинне визначення функцій EMSA містилося в Регламенті (ЄС) № 1406/2002 [3], який заклав основи його правового статусу та компетенції. Згодом їх зміст був суттєво доповнений і розширений у наступних нормативних актах [4, 5]. До ключових функцій агентства належать такі:

- вирішення оперативних завдань в області реагування на випадки забруднення нафтою, ведення моніторингових спостережень за суднами з можливістю їх ідентифікації на далеких відстанях;

- надання технічних, наукових рекомендацій Європейській Комісії в галузі морської безпеки, запобігання забрудненню морського середовища з суден, здійснюючи безперервний процес оцінки ефективності заходів на місці;

- надання підтримки, сприяння співпраці між галузевими партнерами, морськими службами, Європейською Комісією, державами-членами, поширюючи передовий досвід;

- надання допомоги Європейській Комісії з контролю за реалізацією законодавства ЄС, що стосується: будівництва суден, планового технічного обслуговування, прийому судових відходів у портах країн ЄС, сертифікації морського обладнання, безпеки суден, контролю суден державного порту [3].

На EMSA покладено технічну відповідальність за моніторинг державного портового контролю на рівні ЄС. Це включає: оцінку функціонування держави порту, систем контролю, створених окремими членами Євросоюзу, проведення всебічного аналізу глобальних статистичних даних, що стосуються суден, які заходять в порти ЄС, аналіз даних про окремі інспекції суден, дослідження з оцінки ризиків, які використовуються для розробки цілей і процедур щодо безперервного поліпшення діяльності державного портового контролю ЄС.

Агентство здійснює ряд допоміжних завдань у сфері контролю, що забезпечують загальну ефективність системи портового контролю з боку держав ЄС. Ці завдання включають:

- надання технічної допомоги державам-членам, Європейській Комісії щодо виконання Директиви 2009/16/ЄС з поправками; надання, на прохання Європейської Комісії, технічної допомоги, включаючи організацію відповідних заходів з підготовки кадрів для держав-кандидатів у члени ЄС, країн-партнерів європейського сусідства, країн, які є учасниками Паризького Меморандуму про взаєморозуміння 1982 р. (Paris MoU); надання інформації, статистичних даних Європейській Комісії, державам-членам; надання технічної допомоги, необхідної для держав-членів та Європейської Комісії при взаємодії з Міжнародною морською організацією, Міжнародною організацією праці; розробка та впровадження «Гармонізованої схеми спільноти» для навчання та оцінювання компетентності інспекторів контролю держави порту з боку держав-членів; розробка, управління роботою програм дистанційного навчання, організація та проведення навчання за допомогою семінарів для співробітників контролю держави порту; управління базою даних (RuleCheck) згідно з опублікованими Міжнародною

морською організацією, Міжнародною організацією праці документами, що регулюють процедуру контролю суден державного порту.

Виходячи з вищевикладеного можна дійти висновку, що Європейське агентство з морської безпеки представляє собою приклад спеціалізованого децентралізованого органу ЄС, що виконує переважно технічні, моніторингові та координаційні функції. Його правова природа визначається принципом обмеженої автономії, підзвітності інститутам ЄС та відсутністю повноважень на прийняття обов'язкових нормативно-правових актів. Тим не менш, фактичний вплив Європейського агентства з морської безпеки на формування політики ЄС в області морської безпеки значний, що робить агентство важливим елементом багаторівневого європейського управління. В умовах цифровізації морського транспорту, кліматичних вимог і появою автономних суден актуальність діяльності Європейського агентства з морської безпеки та необхідність подальшого теоретичного осмислення його правового статусу буде лише зростати.

Література:

1. Прокопенко Л. Л. Інституційна система ЄС : навч. посіб. / Л. Л. Прокопенко, О. М. Рудік, Н. М. Рудік. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2018. 220 с.
2. Chamon M. EU Agencies: Legal and Political Limits to the Transformation of the EU Administration. Oxford University Press, 2016. 389 p.
3. Regulation (EC) № 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency. *Official Journal of the European Union*. 2002. L 208. P. 1–9.
4. Regulation (EC) № 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) No 1406/2002. *Official Journal of the European Union*. 2004. L 129. P. 1–5.
5. Regulation (EU) № 100/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the further development of the European Maritime Safety Agency. *Official Journal of the European Union*. 2013. L 39. P. 30–40.

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-24>

THE IMPACT OF CORRUPTION ON ILLEGAL MARINE RESOURCE EXTRACTION AND SMUGGLING OPERATIONS

ВПЛИВ КОРУПЦІЇ НА НЕЗАКОННИЙ ВИДОБУТОК МОРСЬКИХ РЕСУРСІВ ТА КОНТРАБАНДНІ ОПЕРАЦІЇ

Bavchenkova Iryna Yuriivna

*student
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Бавченкова Ірина Юрїївна

*здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Корупція у сфері морського господарства виступає одним із ключових чинників, що безпосередньо сприяють незаконному видобутку морських ресурсів та розбудові контрабандних схем. Незаконне, нерегульоване та невідвітне рибальство (IUU fishing), нелегальний видобуток цінних біоресурсів, а також транснаціональні ланцюги незаконної морської торгівлі є складними явищами, які неможливо пояснити виключно економічними мотивами. В основі їх стійкості лежить наявність корупційних практик серед посадових осіб, правоохоронців і суб'єктів портової інфраструктури, що створюють «тіньові коридори» для видобутку та переміщення нелегальних ресурсів.

Проблематика незаконного видобутку морських ресурсів тісно пов'язана з інституційною слабкістю сектору контролю за рибальством і морськими перевезеннями. Аналітичні звіти за 2023–2025 роки засвідчують, що країни з високим рівнем корупції демонструють значно більші масштаби ІУУ-вилову, фіктивного декларування обсягів улову та маніпуляцій із сертифікатами походження продукції [1]. За таких умов судновласники отримують можливість офіційно реєструвати судна від імені підставних компаній, приховувати фактичні траєкторії руху, використовувати «зручні прапори» та здійснювати видобуток без дотримання квот. У портах корупційні практики проявляються у хабах за не проведення або формальне проведення інспекцій, фальси-

фікації документів та невнесенні інформації до електронних систем контролю.

Корупція створює сприятливе середовище не лише для незаконного вилову, а й для формування цілісних контрабандних ланцюгів. Порушення на рівні митниці та прикордонної служби дозволяють перевозити незаконно добуту рибу, чорну ікру, морські біоресурси та інші продукти через порти без належних документів. Практика «чорних» декларацій і підроблених сертифікатів відкриває можливості не тільки для збуту нелегальної продукції, але й для маскуванню іншої контрабанди – від твердих наркотичних речовин до незаконного переміщення товарів подвійного призначення [2]. Таким чином, корупція стає основою для мультикримінальних схем, де екологічні правопорушення служать прикриттям або складовою більш масштабних злочинних операцій.

Екологічні наслідки такого стану речей є катастрофічними. Незаконний видобуток виснажує популяції цінних видів, особливо тих, що мають повільний цикл відтворення – таких як осетрові. Тривалий нелегальний вилов у поєднанні з корупційним «дахуванням» перетворює багато видів у практично невідновлювані ресурси [3]. Порушення рівноваги морських екосистем спричиняє деградацію нерестовищ, зміни у харчових ланцюгах та зниження біологічної стійкості морського середовища. Оскільки частина схем працює у прибережних зонах, потерпають і локальні громади, які втрачають можливість легального рибальства, що підриває економічну безпеку регіонів.

Економічні втрати держави від корупційно підтримуваних незаконних видобутку та контрабанди також є значними. Нелегальні операції позбавляють державу податкових і митних надходжень, руйнують чесну конкуренцію та призводять до формування паралельної тіньової економіки в портовій галузі. Крім того, легальні підприємства зменшують інвестиції або йдуть з ринку через нерівні умови та неконтрольоване зниження цін на нелегальну продукцію. Це створює довгостроковий структурний ефект – формування економічної залежності регіонів від тіньових доходів і зростання соціальної вразливості.

Системність корупції в морському секторі прямо пов'язана з питаннями національної безпеки. За свідченнями міжнародних організацій, незаконний видобуток морських ресурсів часто використовується організованими злочинними угрупованнями як інструмент для накопичення коштів, що згодом спрямовуються на фінансування масштабніших злочинних операцій, включно з торгівлею зброєю, людьми та наркотиками [4]. Таким чином, корупційно підтримувана морська злочинність несе ризики не лише для екології та економіки, а й для

обороздатності, контролю над морськими коридорами та стабільності портової інфраструктури.

Україна, яка володіє значним морським потенціалом, стикається з аналогічними викликами. Хоча законодавча база України включає норми щодо відповідальності за незаконне зайняття рибним промислом, незаконний видобуток надр і контрабанду (ст. 249, 240 КК України) [5], ефективність їх застосування стримується корупційним тиском у сфері контролю. Дослідження 2024–2025 років вказують, що слабка координація контролюючих органів, відсутність повноцінних електронних систем моніторингу суден та ризикові процедури в портах створюють умови для обходу законодавства. З огляду на військовий стан і підвищені ризики на морських кордонах, питання протидії корупції набуває статусу складової національної безпеки.

Ефективна протидія цьому явищу потребує комплексного підходу. Міжнародні й українські експерти підкреслюють необхідність впровадження електронних систем реєстрації та відстеження суден, створення публічних реєстрів дозволів, автоматизації інспекцій, а також тісної взаємодії між портовими адміністраціями, митницею, антикорупційними органами та екологічними інспекціями. Не менш важливою є робота з громадами прибережних регіонів, які можуть виступати джерелом первинної інформації про порушення та партнерами у контролі за використанням ресурсів.

Отже, корупція є фундаментальним фактором, який забезпечує тривалість і стійкість незаконного видобутку морських ресурсів та пов'язаних контрабандних операцій. Вона формує багаторівневу систему взаємовигідних зв'язків між злочинцями та посадовцями, руйнуючи інституційну спроможність держави та завдаючи шкоди екологічному, економічному й безпековому середовищу. У 2023–2025 роках наукові дослідження, аналітичні звіти й практичні спостереження одноставно підкреслюють: без антикорупційних реформ неможливо досягти реального зменшення ІУУ-вилову, зупинити деградацію морських екосистем та ліквідувати транснаціональні контрабандні мережі.

Література:

1. Gutierrez M., et al. *Estimating the impact of irregular and unsustainable fishing*. ODI Report, 2024. URL: https://media.odi.org/documents/Fishy_Business_ODI_Report_May_2024.pdf (дата звернення: 21.11.2025).
2. Global Initiative Against Transnational Organized Crime. *Annual Report 2023/2024*. 2024. URL: https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/08/GI-TOC-AR_2023_web-single-pp.v2.pdf (дата звернення: 21.11.2025).

3. WWF CEE. Poaching of sturgeon – огляд проблем боротьби з незаконною торгівлею осетровими. 2024. URL: https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2024/08/Poaching-of-sturgeon_EN_low-res_final.pdf (дата звернення: 21.11.2025).

4. Satizabal P., et al. The Global Fight Against Illegal Fishing and the Theatre of Enforcement at Sea. 2025. URL: <https://epic.awi.de/id/eprint/60050/1/Satizabal%20et%20al.%202025.%20Theatre%20of%20Enforcement%20at%20Sea%20The%20Global%20Fight%20Against%2020Illegal%20Fishing> JAC.pdf (дата звернення: 21.11.2025).

5. *Кримінальний кодекс України* від 05.04.2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26, ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 21.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-25>

**CORRUPTION RISKS IN THE MARITIME SECTOR
AS A THREAT TO NATIONAL SECURITY: CRIMINAL-LEGAL
QUALIFICATION AND COUNTERACTION MECHANISMS**

**КОРУПЦІЙНІ РИЗИКИ У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ ЯК ЗАГРОЗА
НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ: КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА
КВАЛІФІКАЦІЯ ТА МЕХАНІЗМИ ПРОТИДІЇ**

Berezhna Daria Yevheniivna

*Student
Institute of Law and Security
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Бережна Дарія Євгеніївна

*здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Корупційні ризики у морській галузі становлять одну з найсерйозніших загроз національній безпеці України, оскільки саме морська інфраструктура забезпечує стратегічну логістику, міжнародну торгівлю, експорт критично важливих ресурсів та є ключовим елементом оборони держави в умовах воєнної агресії. Особливої актуальності проблема набуває у період воєнного стану, коли морські порти, Адміністрація морських портів України, Державна митна служба та інші органи працюють в умовах підвищених ризиків, обмеженого контролю і значного тиску з боку злочинних та корупційних груп.

Порти традиційно вважаються зонами підвищеної корупційної вразливості через концентрацію фінансових потоків, регуляторних процедур та можливість маніпуляцій із вантажами.

Найбільш поширеними типами корупційних ризиків у морській галузі є зловживання службовим становищем посадовими особами портових адміністрацій, штучне створення перешкод у проходженні суден або вантажів з метою отримання неправомірної вигоди, непрозоре та завищене ціноутворення на послуги буксирування й агентування, а також корупційні схеми у сфері судноплавного контролю та екологічного інспектування. Дослідження українських аналітичних центрів показують, що найбільші прояви корупції зосереджені у сферах доступу до причальних потужностей, оформлення суден, нарахування портових зборів і контролю за вантажами подвійного призначення [1]. У період повномасштабної війни до цих ризиків додаються нові – маніпуляції із дозволами на експорт агропродукції, неформальний тиск на судовласників під час проходження інспекцій, забезпечення преференцій для окремих приватних компаній за рахунок державних інтересів.

У кримінально-правовому аспекті зазначені прояви найчастіше підпадають під дію таких складів злочинів, як отримання неправомірної вигоди (ст. 368 КК України), зловживання впливом (ст. 369-2), зловживання службовим становищем (ст. 364), службова недбалість (ст. 367), а у випадку завдання значної шкоди економічній або обороноздатній сфері – і диверсія або інші злочини проти основ національної безпеки. Значна кількість кримінальних проваджень, розслідуваних у 2022–2025 роках у морських портах, стосувалася саме вимагання неправомірної вигоди за прискорення оформлення суден або вантажів, а також маніпуляцій у сфері екологічного контролю, коли посадові особи затримували судна до отримання хабаря [2]. Водночас практика антикорупційних органів демонструє складнощі у доказуванні протиправної вигоди у випадках, коли офіційні процедури передбачають певну дискрецію посадовців, що створює можливість легального прикриття незаконних дій.

Особливу небезпеку становить корумпованість екологічного та фітосанітарного контролю, який часто використовується як інструмент тиску на бізнес. Міжнародні автори зазначають, що в країнах із високою корупційною вразливістю контрольні органи портів нерідко стають джерелом «адміністративного рекету», що призводить до зростання логістичних витрат, погіршення іміджу країни та відтоку інвестицій [3]. Ця проблема актуальна й для України, де нерівномірність правил, відсутність цифровізації окремих процесів та надмірна

кількість контролюючих інституцій створюють широкі можливості для зловживань.

Національна безпека держави страждає від корупції у морській сфері не лише економічно, а й стратегічно. Корупційні практики можуть призводити до обходу експортного контролю, незаконного переміщення стратегічних матеріалів, саботажу у логістичних ланцюгах оборонного призначення. На думку українських дослідників, будь-які корупційні схеми у морській логістиці в умовах війни можуть прямо впливати на обороноздатність України, оскільки затримка вантажів, призначених для Збройних сил, або необґрунтоване блокування суден здатні створити критичні загрози на оперативному рівні [4, с. 14–23]. Крім того, корупційні дії в адміністрації портів можуть використовуватися іноземними спецслужбами для збору інформації, дестабілізації економіки та порушення безпеки морських маршрутів.

Ефективна протидія цим ризикам потребує комплексного підходу, що включає інституційну реформу, цифровізацію процедур, посилення кримінальної відповідальності та інтеграцію міжнародних стандартів. Значний позитивний вплив продемонструвало впровадження електронних черг, автоматизованих реєстрів дозволів, електронного документообігу та відеофіксації портових операцій – це дозволило мінімізувати контакти між бізнесом та посадовцями та зменшити ймовірність неформального впливу [5]. Разом з тим міжнародний досвід свідчить, що цифровізація ефективна лише за умови створення незалежного органу моніторингу, який забезпечує регулярний аудит рішень та аналіз аномалій у даних.

Ще одним напрямом протидії є підвищення прозорості кадрових процедур у морській адміністрації, оскільки саме «кадрова корупція» – призначення лояльних або залежних від окремих груп осіб – формує основу для системних зловживань. Важливим механізмом визнано обов'язкову ротацію працівників, обмеження перебування на корупційно вразливих посадах, а також впровадження автоматизованого аналізу ризиків у діяльності портів [6]. Антикорупційні органи також наполягають на розширенні можливостей оперативно-розшукових заходів та захисті викривачів у морській галузі, що вже показало результативність у низці кримінальних проваджень.

На міжнародному рівні Україна бере участь у програмах ІМО (International Maritime Organization) щодо підвищення прозорості портових процедур та впровадження стандартів обміну інформацією FAL, які зменшують можливість корупційного впливу під час оформлення суден. Експерти ІМО та UNODC підкреслюють, що лише узгоджені дії держави, судовласників, агентських компаній та контролюючих

органів здатні створити ефективну систему протидії корупції в морській сфері.

Таким чином, корупційні ризики у морській галузі є критичними як з точки зору економічної безпеки, так і обороноздатності України. Вони проявляються у зловживаннях службових осіб портів, маніпуляціях із доступом до причалів, екологічним контролем та дозвільними процедурами, що створює умови для системної дестабілізації логістичних процесів. Кримінально-правова кваліфікація таких дій охоплює низку складів корупційних злочинів, а механізми протидії мають ґрунтуватися на цифровізації, прозорості, посиленні контролю, розвитку міжнародної співпраці та зміцненні інституційної спроможності держави. Лише комплексна політика, заснована на аналізі ризиків і реальних потребах сектору, здатна забезпечити належний рівень безпеки морської інфраструктури та стійкість держави в умовах гібридних загроз.

Література:

1. Українська служба інформації. АМПУ оцінило корупційні ризики: обіцяють посилити контроль. 25 Травня 2025. URL: <https://usionline.com/ampu-otsinylo-koruptsijni-ryzyky-obitsiaut-posylyty-kontrol/> (дата звернення: 21.11.2025).

2. Національне агентство з питань запобігання корупції в Україні. Корупція в Україні 2023: погляд та оцінки експертів. Київ, 2024. URL: https://dap.nazk.gov.ua/uploads/osr-13/zahid-1309/zahid-progress-4880/organ-148/566-1712030265-668fcb6ba7853.pdf?utm_source (дата звернення: 21.11.2025).

3. Maritime Anti-Corruption Network (MACN). Annual Report 2023. 2024. URL: https://macn.dk/wp-content/uploads/2024/05/MACN_Annual_Report_2023_SinglePages.pdf (дата звернення: 21.11.2025).

4. Кочарян В. Г. Міжнародні фактори розвитку морського транспорту: глобальні виклики та нові можливості: кваліфікаційна робота. 2024. С. 57. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/dfbec9db-9015-412a-8cc4-fedd6eb8c121/content> (дата звернення: 21.11.2025).

5. Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Антикорупційна програма Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України на 2023–2025 роки. 07 липня 2023 року. URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/protidiya-korupciyi/antikorupcijna-programa-ta-informaciya-z-yiyi-vikonannya/antikorupcijna-programa-derzhavnoyi-sluzhbi-morskogo-i-vnutrishnogo-vodnogo-transportu-ta-sudnoplavstva-ukrayini-na-2023-2025-roki> (дата звернення: 21.11.2025).

6. Ocean & Human Rights Platform. Corruption in the Maritime Sector. Briefing. April 2023. URL: https://ihrb-org.files.svdcdn.com/production/assets/uploads/briefings/Ocean_Platform_Briefing_Series_Corruption.pdf?dm=1715761509 (дата звернення: 21.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-26>

**ON HARMONIZING STANDARDS OF EVIDENCE:
FROM THE CRIMINAL PROCEDURE CODE OF UKRAINE
TO THE ROME STATUTE**

**ЩОДО ГАРМОНІЗАЦІЇ СТАНДАРТІВ ДОКАЗУВАННЯ:
ВІД КПК УКРАЇНИ ДО РИМСЬКОГО СТАТУТУ**

Kaliuga Karina Viktorivna

*Doctor of Law, Professor,
Action Head of the Department
of Criminal Law, Process
and Criminalistics
Institute of Economics and Law
of the Classic Private University
Zaporizhzhya, Ukraine*

Калюга Каріна Вікторівна

*доктор юридичних наук, професор,
в.о. завідувача кафедри
кримінального права, процесу
та криміналістики
Інститут економіки та права
Класичного приватного
університету
м. Запоріжжя, Україна*

Питання гармонізації стандартів доказування у кримінальному процесі України із нормами міжнародного кримінального права, зокрема Римського статуту Міжнародного кримінального суду (МКС), є надзвичайно актуальним в умовах збройної агресії РФ та системного документування воєнних злочинів на території держави [1; 10, с. 40–48]. Зростання кількості проваджень щодо порушення законів та звичаїв війни, злочинів проти людяності та потенційно – геноциду вимагає адаптації національних процесуальних інструментів до міжнародних стандартів, які забезпечують належність, допустимість, автентичність і достатність доказів для використання у міжнародних трибуналах [2, с. 64–72; 11].

Водночас чинний КПК України містить низку норм, що регулюють процес доказування на національному рівні, однак ці норми не завжди синхронізовані з міжнародно-правовими підходами щодо оцінки доказів, збереження ланцюга їх володіння (chain of custody), цифрової верифікації, дистанційного документування, аналізу супутникових

даних та стандартів доведення вини *beyond reasonable doubt* [3, с. 12; 12, с. 14–21].

Тому інтеграція національної системи доказування у поле міжнародних вимог – необхідна передумова ефективного розслідування воєнних злочинів і забезпечення їх судового розгляду як в Україні, так і на рівні МКС [4, с. 30].

КПК України закріплює основоположні принципи доказування, при цьому КПК не містить чітко вираженого критерію «поза розумним сумнівом» як у міжнародній практиці [5, с. 47]. Його застосовують суди, іноді – слідчі судді, але законодавчо він не закріплений. МКС ж оперує чітко визначеними рівнями доказовості, це *Reasonable grounds to believe* – для початку розслідування, *Substantial grounds to believe* – для затвердження обвинувачення Палатою попереднього провадження та *Beyond reasonable doubt* – для визнання особи винною [6, с. 21–27]. Особливістю стандартів МКС є: підвищена вимога до автентичності цифрових доказів; обов'язковість документованого *chain of custody*; високий рівень довіри до супутникових, цифрових, OSINT-даних, якщо вони належно верифіковані; значення *contextual elements* – контекстуальних елементів воєнного злочину чи злочину проти людяності (системний, *widespread or systematic attack*) [7; 11, с. 21–24]. При цьому, цифрові докази визначені, проте процедура їх верифікації є загальною й недостатньо деталізованою для воєнних злочинів [8, с. 10].

Так, МКС і міжнародні трибунали визнають: супутникові знімки, метадані, аудіовізуальні матеріали, перехоплення комунікацій, OSINT, дані дронів, 3D-реконструкції, докази, зібрані міжнародними спостерігачами, цифрові свідчення зі спеціальних платформ [7]. Головна відмінність – суворі вимоги до збереження автентичності та документування кожного етапу поводження з доказом [9, с. 30; 11, с. 55–63].

У КПК України термін *chain of custody* (як основа гармонізації національних і міжнародних стандартів) не закріплений. Фактично він «розчинений» у статтях про вилучення, зберігання та фіксацію доказів. У міжнародній практиці *chain of custody* є: окремим документом; журналом передачі доказів; підставою для визнання доказу допустимим. Будь-який розрив у ланцюзі тягне ризик визнання доказу недопустимим у міжнародному суді. Щодо ситуації в Україні, то воєнні умови сьогодні унеможливають традиційні методи зберігання; часто докази збирають волонтери, військові, журналісти тощо; ще, спостерігається відсутність єдиного державного стандарту; а цифрові докази нерідко без метаданих. Це й створює ризик неприйнятності доказів у МКС. Якщо порівняти вимоги КПК України та МКС (щодо цифрових, супутникових й OSINT-доказів), то підходи КПК України, наступні:

допускає електронні докази; проте не встановлює вимог до супутникових даних, 3D-моделей, OSINT та автоматизованих систем збору інформації. МКС застосовує методики ICRC [12, с. 22–26], erkeley Protocol on Digital Open Source Investigations (OHCHR, 2022) [9], методології Bellingcat [13, с. 112–125], протоколи UNITAD для Іраку та стандарти Eurojust JTs для міжнародних груп [1; 10, с. 55–60; 14, с. 19–27]. Ключовими вимогами для таких цифрових доказів, є автентичність (metadata), незмінність (hashing), верифікація місця і часу, незалежне підтвердження з кількох джерел, chain of custody. Якщо порівнювати процесуальні статуси осіб в обох документах, то гарантії у КПК: презумпція невинуватості, право не свідчити проти себе, право на адвоката, право на оскарження [3]. У Римському статуті гарантії ширші, ніж у національному праві: заборона використання доказів, отриманих з порушенням прав людини, право на експертів захисту, право на приватні розслідування сторони захисту та підвищені стандарти конфіденційності [6, с. 45–52].

Зазначимо, що існують певні бар'єри гармонізації української системи з міжнародними стандартами, це фрагментарність урегульованості законодавством, відсутність підготовлених польових криміналістів, нерегульованість роботи волонтерів та журналістів, які документують воєнні злочини, це нерозвиненість інфраструктури зберігання доказів і відсутність єдиного національного стандарту документування воєнних злочинів, а також недостатня інтеграція з JTts та міжнародними платформами обміну доказами.

У межах гармонізації національних стандартів доказування з міжнародними підходами доцільним є внесення комплексних змін на законодавчому, інституційному та кадровому рівнях. Насамперед необхідно нормативно закріпити в КПК України сам термін chain of custody та впровадити стандарт доведення beyond reasonable doubt, а також чітко врегулювати порядок використання супутникових знімків, OSINT-джерел, цифрових карт, матеріалів дрон-зйомки та геолокаційних даних [2, с. 66–68; 5]. На інституційному рівні пропонуємо створення Національного центру військової криміналістики та battlefield forensics, розбудову єдиної цифрової системи доказів UWCES, а також формування міжвідомчого координаційного центру взаємодії з Міжнародним кримінальним судом [1; 10]. У кадровому вимірі важливим кроком буде запровадження нової професійної кваліфікації «польовий військовий криміналіст» та розширення програм спеціалізованої підготовки для прокурорів, слідчих і суддів, орієнтованих на стандарти та навчальні моделі UNITAD й МКС [7; 11].

Висновки. Таким чином, гармонізація стандартів доказування між КПК України та Римським статутом є ключовою умовою успішного

документування воєнних злочинів та подальшого міжнародного переслідування винних. Україна вже має значний практичний багаж у сфері цифрової фіксації злочинів (WarCrimes.gov.ua), проте подальша ефективність залежить від: нормативної деталізації доказових процедур, впровадження chain of custody, створення національної системи військової криміналістики, інтеграції з міжнародними трибуналами. Гармонізація стандартів не лише спростить співпрацю з МКС, але й забезпечить стійкість української системи воєнної юстиції у майбутньому.

Література:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>
2. Rome Statute of the International Criminal Court. Rome, 17 July 1998. The Hague : International Criminal Court, 2011. 138 p. URL: <https://www.icc-cpi.int/resource-library>
3. International Criminal Court. Elements of Crimes. The Hague : ICC, 2013. 60 p. URL : <https://www.icc-cpi.int/publications>.
4. Berkeley Protocol on Digital Open Source Investigations. Office of the UN High Commissioner for Human Rights. Geneva : OHCHR, 2022. 140 p. URL : <https://www.ohchr.org>
5. Fletcher G. P. Beyond Reasonable Doubt in Comparative Criminal Law. Oxford : Oxford University Press, 2018. 276 p.
6. ICTY. Best Practices Manual for Evidence Evaluation. The Hague : International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, 2017. 92 p. URL: <https://www.icty.org>.
7. UNITAD. Evidence Standards and Field Investigation Guidelines. United Nations Investigative Team to Promote Accountability for Crimes Committed by Da'esh/ISIL. New York : United Nations, 2021. URL: <https://www.unitad.un.org>.
8. ICRC. Guidelines on Evidence Collection in Armed Conflict. Geneva : International Committee of the Red Cross, 2020. 54 p. URL: <https://www.icrc.org>
9. Bellingcat. OSINT Methodology Handbook. Amsterdam : Bellingcat, 2023. 88 p. URL : <https://www.bellingcat.com>.
10. Eurojust. Guidelines for Joint Investigation Teams (JITs). The Hague : Eurojust, 2022. 75 p. URL: <https://www.eurojust.europa.eu>
11. OHCHR. Report on the Human Rights Situation in Ukraine, 2024. Geneva : United Nations, 2024. 78 p. URL: <https://www.ohchr.org/en/countries/ukraine>

12. WarCrimes.gov.ua. Annual Report on Documentation of War Crimes in Ukraine. Kyiv : Office of the Prosecutor General of Ukraine, 2024. 42 p. URL: <https://warcrimes.gov.ua>

13. Kuzmenko O. V. Military Justice: History, Modernity, Prospects : monograph. Kharkiv : Pravo, 2023. 275 p.

14. Судово-експертна діяльність у воєнних умовах : метод. орієнтири. Київ : Київський науково-дослідний інститут судових експертиз (КНДІСЕ), 2023. 51 с. URL : <https://kndise.gov.ua>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-27>

**PROTECTION OF CRITICAL INFRASTRUCTURE FACILITIES
IN SOUTHERN UKRAINE AS AN IMPORTANT ELEMENT OF
ENSURING MARITIME SECURITY IN WAR CONDITIONS**

**ОХОРОНА ОБ'ЄКТІВ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ПІВДНЯ УКРАЇНИ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ВІЙНИ**

Konev Oleksandr Yuriyovych

*Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Professional and Special Disciplines
of the Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Конєв Олександр Юрійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри професійних
та спеціальних дисциплін
Інституту права та безпеки
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Актуальність проблеми. Морська безпека України у відповідності до визначення цієї категорії в Стратегії морської безпеки України [1] – «захищеність національних інтересів України на морі від наявних та потенційних загроз, а також забезпечення сталого розвитку України як морської та річкової держави. Державна політика у сфері морської безпеки спрямована на захист людини і громадянина, суспільства та держави».

Сфера національних інтересів України на морі поширюється на Чорне та Азовське моря і Керченську протоку, морське узбережжя в межах міжнародно визнаних кордонів України, річки, які впадають в Азово-Чорноморський басейн, Середземне та Балтійське моря. До сфери національних інтересів належать морський простір

евроатлантичного регіону, а також інші райони Світового океану, на які поширюються економічні та інші інтереси України. Реалізація Стратегії морської безпеки України ґрунтується на таких засадах, як: 1) оборони та безпеки; 2) стійкості; 3) розвитку; 4) взаємодії [1].

Складовою частиною морської безпеки є охорона об'єктів критичної інфраструктури (*дали* – ОКІ) на півдні України, під котрими у відповідності до Закону України «Про критичну інфраструктуру» розуміються окремі визначені об'єкти, системи, їх частини та їх сукупність, які є важливими для економіки, національної безпеки та оборони, порушення функціонування яких може завдати шкоди життєво важливим національним інтересам [2].

Світові тенденції до посилення загроз природного та техногенного характеру, підвищення рівня терористичних загроз, збільшення кількості та підвищення складності кібератак, а також пошкодження ОКІ у східних та південних регіонах України внаслідок збройної агресії Російської Федерації зумовили актуалізацію питання захисту систем, об'єктів і ресурсів, які є критично важливими для функціонування суспільства, соціально-економічного розвитку держави та забезпечення національної безпеки [3; 4; 5].

У свою чергу створення системи захисту ОКІ, які є стратегічно важливими для економіки і безпеки держави, населення та порушення функціонування яких може завдати шкоди життєво важливим національним інтересам України) є одним із пріоритетів у реформуванні сектору оборони і безпеки України.

Охорона ОКІ передбачає здійснення комплексу режимних, інженерних, інженерно-технічних та інших заходів (крім заходів із захисту інформації та кіберзахисту об'єктів критичної інформаційної інфраструктури), які організуються і проводяться суб'єктами національної системи захисту критичної інфраструктури з метою запобігання та/або недопущення чи припинення протиправних дій (актів несанкціонованого втручання) на ОКІ.

Законодавством встановлено такі категорії критичності об'єктів критичної інфраструктури: I категорія критичності – особливо важливі об'єкти, які мають загальнодержавне значення, значний вплив на інші об'єкти критичної інфраструктури та порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації державного значення; II категорія критичності – життєво важливі об'єкти, порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації регіонального значення; III категорія критичності – важливі об'єкти, порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації місцевого значення; IV категорія критичності – необхідні об'єкти,

порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації локального значення [2].

Складність вирішення проблеми забезпечення безпеки на ОКІ обумовлюється в першу чергу їх секторальним характером (налічують 24 визначених напрями) та відповідальністю багатьох міністерств (відомств) [6]. З врахуванням умов запровадженого правового режиму воєнного стану, а також прикордонного та рекреаційного значення територій півдня України, на наш погляд, доцільно віднести до пріоритетних наступні сектори ОКІ: 1) паливно-енергетичний сектор (секторальний орган у сфері захисту ОКІ – Міненерго); 2) системи життєзабезпечення (Мінрозвитку); 3) сектор громадської безпеки (МВС); 4) цивільний захист населення і територій (МВС); 5) охорона навколишнього природного середовища (Міндовкілля); 6) сектор оборони (Міноборони); 7) державна влада (секретаріат Кабінету Міністрів України) [6].

Вирішення піднятої нами проблеми щодо захисту ОКІ на півдні України як складової частини морської безпеки передбачає досягнення наступних першочергових результатів, які сприятимуть: 1) створенню державної системи захисту критичної інфраструктури, здатної запобігати належний рівень захисту такої інфраструктури від усіх видів загроз; 2) виробленню механізмів ефективного реагування у разі виникнення кризових ситуацій та ліквідації їх наслідків, а також швидкому відновленню функціонування об'єктів критичної інфраструктури; 3) налагодженню ефективної взаємодії між усіма суб'єктами державної системи захисту критичної інфраструктури за активної підтримки суспільства, місцевих громад, засобів масової інформації та недержавних дослідних інституцій, що вивчають проблеми безпеки та оборони; 4) гармонізації законодавства України у сфері захисту критичної інфраструктури із законодавством ЄС; 5) міжнародному співробітництву у сфері захисту критичної інфраструктури та інтеграції України до міжнародних систем захисту критичної інфраструктури [3].

Висновки. Отже, провівши аналіз чинного законодавства в сфері забезпечення морської безпеки, можемо зробити деякі узагальнення.

1. З врахуванням потреб національної (морської) безпеки і необхідності запровадження системного підходу до розв'язання проблеми на загальнодержавному рівні створення системи захисту ОКІ є одним із пріоритетів у подальшому реформуванні сектору оборони і безпеки України.

2. Беручи до уваги географічне положення України як морської держави на першочергову увагу заслуговують питання забезпечення громадського порядку та оборони територіальної цілісності південного регіону в умовах запровадженого правового режиму воєнного стану.

3. Складовою частиною морської безпеки є, безумовно, територіальні ОКІ, котрі мають важливе значення для забезпечення життєдіяльності суспільства.

Література:

1. Про Стратегію морської безпеки України : Рішення Ради Національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року; введена в дію Указом Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0010525-24#Text> (дата звернення: 11.11.2025).

2. Про критичну інфраструктуру : Закон України від 16 листопада 2021 року № 1882-IX (із змінами станом на 21.09.2024). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#top> (дата звернення: 16.11.2025).

3. Про схвалення Концепції створення державної системи захисту критичної інфраструктури : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 1009-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1009-2017-%D1%80#Text> (дата звернення: 18.11.2025).

4. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII (із змінами станом на 14.05.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 18.11.2025).

5. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 (в редакції від 31.10.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> (дата звернення: 19.11.2025).

6. Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури : постанова Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 р. № 1109 (із змінами станом на 13.03.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1109-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-28>

**THE ROLE OF THE STATE BORDER SERVICE OF UKRAINE
IN THE SYSTEM OF COUNTERING ARMED AGGRESSION
OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE BLACK SEA REGION**

**РОЛЬ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ
В СИСТЕМІ ПРОТИДІЇ ЗБРОЙНІЙ АГРЕСІЇ РОСІЙСЬКОЇ
ФЕДЕРАЦІЇ В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ**

Pavliuk Tetiana Hryhorivna

*Doctor of Philosophy in Educational
and Pedagogical Sciences,
Senior Lecturer at the Department
of Border Control
National Academy of the State Border
Guard Service of Ukraine
named after Bohdan Khmelnytsky
Khmelnyskiy, Ukraine*

Павлюк Тетяна Григорівна

*докторка філософії зі спеціальності
Освітні, педагогічні науки,
старший викладач кафедри
прикордонного контролю
Національна академія Державної
прикордонної служби України
імені Богдана Хмельницького
м. Хмельницький, Україна*

**Andrushko Oleksandr
Vasyliovych**

*Doctor of Philosophy in the specialty
of State Border Security,
Head of the Department of Logistics
National Academy of the State Border
Guard Service of Ukraine
named after Bohdan Khmelnytsky
Khmelnyskiy, Ukraine*

**Андрuşко Олександр
Васильович**

*доктор філософії зі спеціальності
Безпека державного кордону,
начальник кафедри (завідувач
кафедри) логістики
Національна академія Державної
прикордонної служби України
імені Богдана Хмельницького
м. Хмельницький, Україна*

Чорноморський регіон є стратегічно важливим для України, як у політичному, так і в економічному та військовому вимірах. Збройна агресія російської федерації, повномасштабне вторгнення 2022 року, внесла великі корективи у безпекову складову України та країни Європейського союзу в цілому, створила нові загрози у Балто-Чорноморському регіоні, боротьба з якими на законодавчому рівні відведена правоохоронним, розвідувальним та державним органам спеціального призначення з правоохоронними функціями, на які Конституцією та Законами України покладено функції із забезпечення Національної безпеки України.

Розмежування повноважень державних органів у сфері національної безпеки і оборони, створює основу для інтеграції політики та процедур

органів державної влади, інших державних органів, функції яких стосуються національної безпеки і оборони, визначається система командування, контролю та координації операцій сил безпеки і сил оборони, забезпечуючи у такий спосіб виконання покладених завдань [1].

Основну роль у забезпеченні морської безпеки в Чорноморському регіоні відіграє Державна прикордонна служба України, як правоохоронний орган спеціального призначення, який поряд з визначеними повноваженнями [2] зосереджує свою діяльність на виконанні п'яти пріоритетних завдань головними з яких є участь та забезпечення за компетенцією заходів з відсічі російської збройної агресії проти України, заходів правового режиму воєнного стану, готовності до відновлення контролю за державним кордоном після звільнення тимчасово окупованих територій України та нарощення спроможностей сил безпеки та оборони, які здійснюють охорону та захист українсько-російської та українсько-білоруської ділянок державного кордону та охорону суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань у цій зоні інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій. [3, ст. 2] Правоохоронні органи України, зокрема Морська охорона Державної прикордонної служби України, Національна поліція та інші спеціальні підрозділи, здійснюють постійний моніторинг обстановки у Чорноморському регіоні, а саме територіальних водах та виключній економічній зоні та забезпечують охорону державного кордону на морі в умовах активної військової загрози. Особливе значення має фіксація діяльності ворожих кораблів РФ, їх агресивна діяльність, яка спрямована на блокування морських шляхів у Чорноморському регіоні та провокації з використанням морських мін розміщених в районах інтенсивного судноплавства. Важливим напрямком діяльності в даному регіоні стала протидія диверсійно-розвідувальним групам та терористичним загрозам, які набувають все більших масштабів внаслідок гібридного характеру російської агресії. Своєчасне вжиття контррозвідувальних заходів сил безпеки і оборони запобігають диверсіям на об'єктах портової та енергетичної інфраструктури, а також здійснюють захист морських логістичних маршрутів, у тому числі шляхів «зернового коридору», які визначені для експорту української продукції.

Зростає значення екологічної безпеки регіону, перш за все це пов'язано з російським ракетними обстрілами танкерів, припортової і берегової інфраструктури, підвищуючи цим самим ризик забруднення Чорноморського регіону. Військові дії, мінування, руйнування інфраструктури, затоплення кораблів постійні обстріли портів створюють комплекс екологічних ризиків, які мають негативні наслідки для

екології та якості життя населення прибережних регіонів. Враховуючи важливість морських (логістичних) перевезень для економіки України та міжнародної безпеки, боротьба з такими загрозами Чорноморського регіону, потребує чіткої координації між різними державними службами та міжнародними партнерами в рамках угод з країнами ЄС, США та іншими партнерами, зацікавлених у безпековій складовій морських акваторій.

Отже Чорноморський регіон є ключовим для безпеки та економічної стабільності нашої держави, країн Європейського союзу та країн блоку НАТО. Аналіз загроз в регіоні свідчить про наявність комплексних факторів, що в свою чергу об'єднуються у політичні, економічні, військові, екологічні і гуманітарні. Гібридна війна російської федерації направлено в цілому на посилення свого впливу і розширення загроз ведення токсичної інформаційної війни та залякування населення створюючи загрозу життю через ракетні обстріли і використання безпілотних літальних апаратів. Кібератаки портову і навігаційну систему додатково впливають на економічну та транспортну безпеку регіону. Незважаючи на це Чорноморський регіон має значний потенціал для розвитку морської економіки, посилення обороноздатності та міжнародної співпраці і вимагає від складових сектора оборони скоординованої діяльності правоохоронних органів, міжнародного співробітництва та забезпечення постійного моніторингу морської обстановки.

Література:

1. Про національну безпеку України: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2018, № 31, ст. 241 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#top>
2. Про Державну прикордонну службу України: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2003. № 27, ст. 208. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text>
3. Нікіфоренко В., Морохов О. Стратегічні пріоритети діяльності Державної прикордонної служби щодо забезпечення національної безпеки України. *Український політико-правовий дискурс*. Вип. 11 (Травень 2025). <https://doi.org/10.5281/zenodo.15488344>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-29>

**ПРАВООХОРОННІ ОРГАНИ РАДЯНСЬКОГО ПЕРІОДУ:
МІЖ ОХОРОНОЮ ПРАВОПОРЯДКУ
І ПОЛІТИЧНИМ КОНТРОЛЕМ ДЕРЖАВИ**

**LAW ENFORCEMENT BODIES OF THE SOVIET PERIOD:
BETWEEN PROTECTION OF LAW AND ORDER
AND POLITICAL CONTROL OF THE STATE**

Saranov Serhiy Viktorovich

*Associate Professor of the Department
of State and Legal Disciplines
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Саранов Сергій Вікторович

*доцент кафедри державно-правових
дисциплін
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Epifantseva Veronika Filippovna

*Bachelor's degree candidate
1st year, "Law enforcement activities"
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Єпіфанцева Вероніка

Філіппівна
*здобувач ступеня вищої освіти
бакалавра I курсу, «Правоохоронна
діяльність»
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Після Жовтневої революції 1917 року внаслідок краху Російської імперії та встановлення влади більшовиків почалося формування нової системи органів управління та безпеки. Країна опинилася в умовах політичної нестабільності, громадянської війни, економічного колапсу. У таких обставинах більшовицьке керівництво прагнуло утвердити власну владу, а тому створювало інституції, покликані не лише охороняти громадський порядок, а й забезпечувати повний політичний контроль над суспільством.

Одним із перших та ключових правоохоронних органів радянської влади стала Всеросійська надзвичайна комісія (ВЧК), створена у грудні 1917 року за ініціативи Фелікса Дзержинського. Формально її діяльність спрямовувалась на боротьбу з контрреволюцією, саботажем і криміналом. Проте фактично ВЧК стала інструментом масових репресій, політичних переслідувань та ліквідації опозиції. Її структура та повноваження постійно розширювалися, а контроль з боку судових

органів був відсутній. ВЧК могла здійснювати арешти, обшуки, страти без рішення суду.

У подальшому її функції переходили до нових структур: Державного політичного управління (ДПУ), Об'єднаного державного політичного управління (ОДПУ), а після 1934 року – до Народного комісаріату внутрішніх справ (НКВС), який став символом тотального терору сталінської епохи [1, с. 49].

У 1919 році була створена робітничо-селянська міліція, що мала забезпечувати охорону громадського порядку. Проте й вона фактично діяла під керівництвом партійних органів. Міліція виконувала не лише функції звичайного правоохоронного органу, а й завдання ідеологічного характеру: контролювала поведінку громадян, проводила нагляд за настроями населення, боролася з «антирадянськими елементами». Її діяльність спрямовувалася на виконання політичних рішень партії, а не на захист прав людини [2, с. 276].

У 1930-х роках радянська правоохоронна система стала одним із головних елементів державного терору, відомого як «Великий терор». НКВС організовував масові арешти, катування, депортації, розстріли громадян. Особливі «трійки» ухвалювали вироки без участі адвокатів чи судового розгляду, а підставою для репресій могли бути навіть анонімні доноси. Судова система фактично перетворилася на допоміжний інструмент політичної розправи, втративши принципи незалежності та законності [3, с. 412].

Після завершення Другої світової війни структура правоохоронних органів зазнала певних змін: було створено Міністерство державної безпеки, реорганізовано НКВС, пізніше – сформовано Комітет державної безпеки (КДБ). Однак зміст їхньої діяльності залишився незмінним. КДБ продовжував здійснювати тотальний контроль над населенням: вів спостереження за громадянами, контролював поштову кореспонденцію, прослуховував телефонні розмови, проводив оперативні розробки інтелігенції, переслідував інакодумців, релігійних діячів, дисидентів, учасників правозахисного руху [4, с. 288].

Таким чином, радянські правоохоронні органи мали подвійну природу. З одного боку, вони дійсно виконували функції охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю, забезпечення безпеки держави. З іншого – були складовою політичного апарату й діяли насамперед в інтересах комуністичної партії. Їхня діяльність базувалася не на принципах законності чи захисту прав людини, а на забезпеченні лояльності населення до правлячого режиму та придушенні будь-яких проявів інакодумства [5, с. 198].

Досвід радянської правоохоронної системи є важливим історичним уроком для сучасної України. Він демонструє небезпеку поєднання функцій охорони правопорядку та політичного контролю в межах єдиної структури. Реформування правоохоронних органів в Україні сьогодні спрямоване на створення аполітичної, демократичної та правової системи, яка стоїть на сторожі прав і свобод громадян, а не інтересів політичних сил.

Висновки. Правоохоронні органи радянського періоду були складним явищем, що поєднувало охорону правопорядку з виконанням політичних завдань влади. Вони діяли як інструмент державного примусу, репресій і контролю над суспільством. Їхня історія переконливо доводить, що правоохоронна система може бути ефективною і справедливою лише тоді, коли вона служить закону, а не політичним інтересам.

Для України важливо будувати правоохоронну систему, яка гарантує верховенство права, забезпечує дотримання прав людини та функціонує незалежно від політичного впливу. Саме така модель є основою демократичної держави.

Література:

1. Баран В., Даниленко В. Україна в умовах системної кризи (1946-1980 рр.). К. : Генеза, 2010. 288 с.
2. Гриневич В. Радянська міліція в системі органів влади СРСР. Харків : Право, 2011. 276 с.
3. Кокін С. Репресивна політика радянської влади в Україні (1920–1950-ті рр.). К. : Інститут історії України НАН України, 2015. 412 с.
4. Кульчицький С. В. Історія радянської держави і права (1917–1991). К. : Либідь, 2008. 352 с.
5. Скуратівський В. Правоохоронна система СРСР: між ідеологією та законом. К. : Академія, 2009. 198 с.

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-30>

**LEGAL SUPPORT FOR ENVIRONMENTAL SAFETY
IN UKRAINIAN SEAPORTS IN THE CONTEXT
OF INTERNATIONAL STANDARDS AND EUROPEAN
INTEGRATION COMMITMENTS**

**ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ
СТАНДАРТІВ І ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ**

Balobanov Alexander Olegovich

*PhD in Law, Associate Professor,
Professor at the Department of National
and International Law
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

**Балобанов Олександр
Олегович**

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри національного
та міжнародного права
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Dopilka Vladislav Oleksiyovych

*PhD in Law,
Associate Professor at the Department
of National and International Law
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

**Допілка Владислав
Олексійович**

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри національного
та міжнародного права
Одеський національний морський
університет
м. Одеса, Україна*

Система міжнародного морського вантажоперевезення і перевалки у портах супроводжується значними екологічними ризиками, особливо коли мова йде про небезпечні вантажі – хімікати, нафтопродукти, радіоактивні речовини, вибухові матеріали тощо.

В останні роки в Україні спостерігається активне оновлення правового поля у сфері перевезення небезпечних вантажів морським транспортом. Зокрема, у 2024–2025 рр. внесено зміни до Ліцензійних

умов провадження діяльності з перевезення небезпечних вантажів морським транспортом (постанова КМУ № 1186) та оновлено підхід до контролю за безпекою перевезень наказом Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту № 386 від 13 грудня 2024 р. [2, с. 45–53].

На національному рівні правове регулювання доповнено низкою змін, спрямованих на гармонізацію з вимогами ЄС. Постановою КМУ № 1186 (у редакції 2024 р.) уточнено процедуру ліцензування перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом, а наказом Морської адміністрації № 386 (2024 р.) оновлено склад та повноваження ліцензійної комісії. Ці зміни мають на меті посилення державного нагляду та зниження екологічних ризиків у портах [3, с. 202–205].

Україна, як країна-кандидат на членство в ЄС, зобов'язана інтегрувати вимоги Європейського Зеленого курсу у свою транспортну політику. Одночасно, як держава-член Міжнародної морської організації (ІМО), вона має дотримуватися Конвенції МАРПОЛ 73/78, яка є ключовим інструментом запобігання забрудненню моря [1; 8].

Конвенція МАРПОЛ 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) є найважливішим міжнародним документом у сфері захисту морського середовища. Вона складається з шести додатків, три з яких безпосередньо стосуються небезпечних вантажів. Саме Додаток III прямо посилається на IMDG Code (Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів), який з 2004 року має обов'язковий характер для всіх країн-учасниць Конвенції СОЛАС-74, до яких належить і Україна [4; 9].

Важливо зазначити термінологічну різницю: СОЛАС використовує поняття «небезпечні вантажі» (dangerous goods) – з акцентом на безпеку людей і судна; МАРПОЛ – «шкідливі речовини» (harmful substances) – з акцентом на екологічні наслідки [8]. Ця дуальність вимагає комплексного підходу: перевезення одного й того самого вантажу (наприклад, пестицидів) може регулюватися одночасно двома конвенціями [6].

У воєнний період, коли інфраструктура морських портів, як логістичних центрів стає потенційною ціллю, а логістичні маршрути змінюються, питання екологічної безпеки набуває стратегічного значення [4, с. 206–212]. Морські порти – це не лише транспортні вузли, а й екологічно небезпечні об'єкти, де зосереджені великі обсяги небезпечних речовин. У воєнний період ризики зростають: пошкодження інфраструктури (резервуари, трубопроводи, причали) може призвести до масштабних розливів; зміна маршрутів збільшує навантаження на певні порти, які можуть бути не готові до обробки великих партій небезпечних вантажів; недостатність технічних засобів для локалізації

аварій: відсутність сучасних сорбентів, плавучих бонових загороджень, мобільних станцій нейтралізації.

Оновлення ліцензійних вимог у 2024–2025 рр. передбачає не лише перевірку технічного стану суден, а й контроль за дотриманням екологічних стандартів під час перевалки небезпечних вантажів. Це відповідає європейській практиці інтегрованого екологічного нагляду в морських портах.

Незважаючи на ратифікацію ключових міжнародних угод, Україна не імплементувала їх у повному обсязі наприклад IMDG Code в національному праві недостатньо імплементований [9].

Закон «Про морські порти України» (2012) не містить жодного положення про небезпечні вантажі, хоча прямо передбачає забезпечення «безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури» (ст. 15). Відсутні чіткі правила портової діяльності: як приймати небезпечні вантажі з боку моря чи суші; як зберігати їх на терміналах; як реагувати на аварії.

Це створює правову невизначеність роботи портових операторів, а також ускладнює роботу контролюючих органів.

Європейський Зелений курс (European Green Deal) встановлює амбітні цілі щодо декарбонізації транспорту, зменшення забруднення та переходу до циркулярної економіки. Для України це означає: необхідність гармонізації з Директивою 2008/68/ЄС про внутрішнє перевезення небезпечних вантажів [10, с. 41]. Український транспорт не зможе повноцінно інтегруватися в європейську транспортну мережу, а її порти – отримувати статус «зелених хабів».

Пропонуються такі заходи:

- Продовження імплементації IMDG Code [12].
- Доповнення Закону «Про морські порти України» окремою статтею «Екологічна безпека при обробці небезпечних вантажів», яка б регулювала: вимоги до терміналів; порядок приймання/відправлення вантажів; відповідальність операторів за аварії.
- Впровадження ISGOTT (Міжнародного посібника з безпеки для нафтових танкерів і терміналів) як обов'язкового стандарту для нафтоперевалки.
- Розробка спільних планів ПЛАЗ (вдосконалення типових планів локалізації аварійного забруднення) за участю АМПУ, портових операторів, ДСНС, місцевої влади. Цифровізація: електронні декларації небезпечних вантажів; інтеграція з системою AIS для моніторингу суден; автоматичне сповіщення про ризики на основі штучного інтелекту.

Для їх мінімізації ризиків необхідно спільно: імплементувати IMDG Code та МАРПОЛ; створити сучасну правову екологічну базу для

портової діяльності; інтегрувати вимоги Зеленого курсу ЄС. Доцільно враховувати останні зміни у законодавстві (постанова КМУ № 1186 від 23.12.2015 р. у чинній редакції 2024 р., наказ Морської адміністрації № 386 від 13.12.2024 р.), які деталізують вимоги до ліцензування перевезення небезпечних вантажів морським транспортом.

Тільки так Україна зможе перетворити свої морські порти з потенційних джерел екологічних загроз на безпечні, екологічно відповідні логістичні центри європейського рівня.

Література:

1. Circ/1216. Guidelines for the development of port facility security plans for dangerous goods : ІМО, 2004.

2. Балобанов А. О. Науково-практична характеристика міжнародно-правових документів щодо транспортування небезпечних вантажів морським транспортом. *Вісник Одеського національного морського університету*. 2021. № 2. С. 45–53.

3. Балобанов О. О., Допілка В. О. Особливості правового регулювання перевезення небезпечних вантажів. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету, Серія : Право*. 2024. № 85, ч. 4. С. 202–208.

4. Балобанов О. О., Допілка В. О. транспортна логістика та особливості обслуговування небезпечних вантажів. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету, Серія : Право*. 2024. № 85 ч. 5. С. 206–212.

5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.

6. Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74) : укладена в Лондоні 1 листоп. 1974 р. URL: <https://imo.org>

7. Мельник Т. І. Правові засади екологічної безпеки при морських перевезеннях небезпечних вантажів. *Юридичний вісник*. 2023. № 4. С. 38–44.

8. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78) : укладена в Лондоні 2 листоп. 1973 р. URL: <https://imo.org>

9. Міжнародний морський кодекс з перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code) : вид. 41–22. Лондон : ІМО, 2023. 2 т.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-31>

**MINE HAZARDS IN THE BLACK SEA:
MODERN CHALLENGES AND TECHNOLOGIES**

**МІННА НЕБЕЗПЕКА В ЧОРНОМУ МОРІ:
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ**

Vinichenko Olena Vitaliivna

*Student of the Faculty of Law
National University
“Odesa Maritime Academy”
Odesa, Ukraine*

Вініченко Олена Віталіївна

*здобувач вищої освіти
факультету права
Національний університет
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

На сьогоднішній день, Чорне море відіграє важливу роль як стратегічний транспортно-економічний центр і забезпечує сполучення між Європейським континентом, Кавказом і країнами Близького Сходу. З початку повномасштабного вторгнення росії в Україну, ситуація з приводу морської безпеки в цьому районі значно ускладнилась. Мінування морських акваторій спричинило серйозні загрози для морських перевезень, експорту українського зерна, функціонування портів і постачання енергоносіїв.

Мінна загроза суттєво вплинула на зниження обсягів морських перевезень у Чорному морі. Спираючись на оцінки аналітичних установ, у 2023–2024 роках вантажообіг українських портів скоротився більше ніж вдвічі порівняно з показниками до початку повномасштабного вторгнення росії на територію України. Підвищення страхових ставок для суден, які заходять до українських портів, спричинило зростання витрат на логістику на 20–30%. До того ж, блокування окремих морських маршрутів ускладнило вихід українських товарів на міжнародні ринки та посилило навантаження на наземні транспортні шляхи [3].

Мінна небезпека також перетворилась на засіб гібридного тиску з боку росії, спрямованого на порушення стабільності регіональної торгівлі та перешкодження судноплавству. Це породжує нові виклики для НАТО, Європейського Союзу та країн чорноморського регіону, які змушені активізувати співпрацю в сфері морської безпеки. Формування коаліції з розмінування акваторії Чорного моря за участі України, Туреччини, Болгарії та Румунії свідчить про спільну готовність регіону до консолідованої відповіді на загальні загрози [4].

Сфера розмінування стрімко розвивається завдяки впровадженню новітніх технологій. Застосування безпілотних підводних апаратів (UUV), автономних надводних платформ (USV) та розумних гідролокаційних систем дає змогу ефективно виявляти й знешкоджувати морські міни з мінімальним ризиком для особового складу. Такі технології вже активно використовуються у військово-морських силах Великої Британії, Нідерландів і Туреччини. [6,8]

Україна також розпочала інтеграцію цих рішень у власну систему морської безпеки, зокрема в межах співпраці з країнами НАТО. До 2026 року очікується запуск спільних ініціатив із виробництва безпілотних тральних систем і комплексів підводного спостереження. [5, 9].

Регулювання мінної активності в акваторії Чорного моря здійснюється відповідно до норм міжнародного гуманітарного та морського права, однак їхнє ефективне застосування в умовах збройного протистояння залишається складним. Виникає потреба у створенні регіонального механізму для обміну інформацією про мінну обстановку, який би був узгоджений із системами Європейського агентства з морської безпеки (EMSA) та інтегрований у програми НАТО з моніторингу морських загроз.

Висновки. Мінна загроза в акваторії Чорного моря становить не лише військову, а й серйозну економічну та геополітичну проблему, що впливає на загальну стабільність європейського континенту. Її нейтралізація вимагає узгоджених зусиль країн регіону, впровадження передових технологій у сфері розмінування та модернізації міжнародних механізмів морського управління.

Фінансування заходів із забезпечення морської безпеки, впровадження цифрових систем навігаційного контролю та розвиток спільних аналітичних платформ можуть стати основою для відновлення безпечного судноплавства та сталого економічного зростання в Балто-Чорноморському регіоні.

Література:

1. Підсумки Sea-Breeze-2025: українські кораблі, нові технології та безпека на Чорному морі. *Суспільне Одеса*. URL: <https://suspinle.media/odesa/1076549-pidsumki-sea-breeze-2025-ukrainski-korabli-novi-tehnologii-ta-bezpeka-na-cornomu-mori/>
2. Україна отримає кораблі від НАТО: у ВМС розповіли деталі. *Gazeta.ua*. URL: https://gazeta.ua/articles/world-life/_ukrayina-otrimaye-korabli-vid-nato-u-vms-rozpozvili-detali/1178068
3. Cargo Handling Volumes In Ports Of Pivdennyi, Chornomorsk, And Odesa In 2024 Announced. *Centre for Transport Strategies*. URL:

https://en.cfts.org.ua/news/cargo_handling_volumes_in_ports_of_pivdennyi_chornomorsk_and_odesa_in_2024_announced

4. Demining Black Sea: Turkey, Bulgaria and Romania sign agreement. *Ukrainska Pravda*. URL: <https://www.pravda.com.ua/eng/news/2024/01/11/7436780/>

5. Euronaval 2024 – SLAMF programme: the future of French Navy’s mine warfare capabilities. *European Defence Review On-Line*. URL: <https://www.edrmagazine.eu/slamf-programme-the-future-of-french-navys-mine-warfare-capabilities>

6. Meet Turkey’s Indigenous Unmanned Surface Vessels. *ORYX*. URL: <https://www.oryxspioenkop.com/2022/10/meet-turkiyes-indigenous-unmanned.html>

7. Ministry of Defence. Desider an inside look at defence equipment & support. July, 2025. 200 pages. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/688b90dc5612925da6a94dea/desider_-_issue_200__July_2025.pdf

8. UK MoD Seeking UUV for Mine Warfare Missions from USV. *GE Aerospace*. URL: <https://www.navalnews.com/naval-news/2020/07/uk-mod-seeking-uuv-for-mine-warfare-missions-from-usv/>

9. Unmanned Innovations in Belgian & Dutch Mine Countermeasure Systems. *Unmanned Systems Technology*. URL: <https://www.unmannedsystemstechnology.com/feature/unmanned-innovations-in-belgian-dutch-mine-warfare-systems>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-32>

**WATER POLICE IN UKRAINE AND INTERACTION
WITH PATROL POLICE AND PATROL POLICE RESPONSE
SECTORS: REGULATORY AND LEGAL FRAMEWORK
AND CURRENT PRACTICAL ISSUES**

**ПОЛІЦІЯ НА ВОДІ В УКРАЇНІ ТА ВЗАЄМОДІЯ
ІЗ ПАТРУЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ ТА СЕКТОРАМИ РЕАГУВАННЯ
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ: НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ
ТА АКТУАЛЬНІ ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ**

Drach Vladislav Maksymovych

*Cadet at the Faculty of Training
Specialists for Pre-trial Investigation
Bodies of the National Police
of Ukraine
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Драч Владислав Максимович

*курсант факультету підготовки
фахівців для органів досудового
розслідування Національної поліції
України
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Водні ресурси України мають стратегічне екологічне, економічне й безпекове значення. Розгалужена мережа річок, водосховищ, лиманів і морського узбережжя формує численні ризики, пов'язані з правопорушеннями у водному середовищі, порушенням правил судноплавства, браконьєрством, аварійними ситуаціями та загрозами для життя й здоров'я людей. У цих умовах діяльність поліції на воді є важливою складовою системи забезпечення публічної безпеки. Попри підвищену увагу до розвитку правоохоронних органів, водна поліція стикається з низкою структурних і практичних проблем, що актуалізує необхідність комплексного дослідження її діяльності та перспектив модернізації.

Нормативно-правові засади діяльності поліції на воді ґрунтуються на Законі України «Про Національну поліцію», відповідно до якого водна поліція функціонує у складі спеціалізованого Управління авіації та поліції на воді. Регулювання її діяльності здійснюється Конституцією України, законами та підзаконними актами МВС, правилами використання маломірних суден, природоохоронним і екологічним законодавством, а також нормами адміністративного й кримінального права. Відсутність єдиного комплексного закону про водну поліцію

призводить до фрагментарності регулювання та створює колізії у взаємодії з іншими державними структурами.

Організаційна структура підрозділів поліції на воді формується в регіонах з активним використанням водних об'єктів. Серед основних функцій цих підрозділів – забезпечення громадського порядку та безпеки на водних шляхах, контроль за експлуатацією маломірних суден, протидія браконьєрству, участь у пошуково-рятувальних операціях, охорона інфраструктурних об'єктів та протидія злочинності у прибережних зонах. Реалізація цих завдань потребує належного забезпечення технікою, професійної підготовки та ефективної координації з іншими підрозділами Національної поліції.

Важливою складовою функціонування водної поліції є її взаємодія з патрульною поліцією та секторами реагування патрульної поліції (СРПП). Спільна діяльність цих підрозділів забезпечує комплексний контроль як на водних об'єктах, так і на прилеглих до них територіях. Патрульна поліція відповідає за дорожній контроль уздовж прибережних зон, фіксацію правопорушень, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху поблизу гідротехнічних споруд, реагування на виклики громадян та забезпечення правопорядку у місцях масового відпочинку на воді. СРПП здійснюють реагування на повідомлення про злочини й події у сільській місцевості та на територіях громад, що охоплюють водні об'єкти, забезпечують переслідування та затримання правопорушників, у тому числі тих, які можуть переміщуватися водними шляхами. Координація між патрульною поліцією, СРПП та підрозділами поліції на воді відбувається через спільні оперативні наради, взаємообмін інформацією, узгодження маршрутів патрулювання, а також спільні операції, спрямовані на протидію браконьєрству, виявлення незаконного транспортування вантажів, перевірку суден і забезпечення правопорядку в прибережних рекреаційних зонах.

Серед практичних проблем, що впливають на ефективність роботи водної поліції, ключовими є застаріле матеріально-технічне забезпечення, обмеженість плавзасобів, нестача навігаційних систем, тепловізорів та засобів зв'язку. Кадровий дефіцит та потреба у високо-спеціалізованій підготовці співробітників також значно знижують ефективність реагування. Зростання браконьєрства, складність документування правопорушень і недосконалість правового регулювання створюють додаткові виклики у забезпеченні законності на водоймах. Ускладнює діяльність і недостатня інтегрованість інформаційних систем та нечіткість алгоритмів взаємодії між Національною поліцією, Держприкордонслужбою, ДСНС, рибним патрулем та екологічною інспекцією.

Узагальнюючи, можна зазначити, що поліція на воді є важливим елементом системи забезпечення публічної безпеки на водних об'єктах України. Проте ефективність її діяльності залежить не лише від внутрішньої організації та ресурсного забезпечення, а й від якісної взаємодії з патрульною поліцією та СРПП, які значно підсилюють можливості моніторингу, реагування та профілактики правопорушень у прибережних районах. Модернізація технічного оснащення, удосконалення професійної підготовки, оновлення законодавчої бази та формування інтегрованої моделі міжвідомчої взаємодії сприятимуть створенню сучасної системи водної безпеки та підвищенню рівня захищеності населення і природних ресурсів.

Література:

1. Constitution of Ukraine: Law of Ukraine dated June 28, 1996. *Information from the Verkhovna Rada of Ukraine*. 1996. No. 30. Art. 141.
2. On the National Police: Law of Ukraine dated July 2, 2015, No. 580-VIII. *Information from the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2015. No. 40–41. Art. 379.
3. On Approval of the Regulations on the Ministry of Internal Affairs of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 28, 2015, No. 878. *Government Courier*. 2015.
4. On approval of the Rules for the use of small (small) vessels on water bodies of Ukraine: Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated 10.05.1999. No. 239.
5. On approval of the Procedure for interaction between the National Police, the State Border Guard Service, the State Emergency Service, and the fish protection patrols in ensuring safety on the water: joint order of the Ministry of Internal Affairs, the State Border Guard Service, the State Emergency Service, and the State Agency for Fisheries dated June 15, 2020, No. 472/515/423/71.
6. Bandurka O. M., Bechko R. O. Legal and organizational foundations of the activities of the National Police of Ukraine. Kharkiv : Kharkiv National University of Internal Affairs, 2020. 312 p.
7. Gumenyuk O. V. Administrative and legal regulation of safety on water bodies in Ukraine. *Legal Scientific Journal*. 2021. No. 2. P. 45–53.
8. Klymenko I. O. Organization of public safety and order at water bodies. *Bulletin of the National Academy of Internal Affairs*. 2019. No. 3. P. 112–118.
9. Kornienko M. V., Tarasenko O. S. Interaction of National Police units in the field of water safety. *Law Forum*. 2020. No. 2. Pp. 87–95.
10. Mykhailenko P. P. Administrative and legal means of combating poaching on water bodies. *Law and Society*. 2021. No. 4. Pp. 213–219.

11. National Police of Ukraine. Aviation and Water Police Department: official materials and activity reports. Kyiv, 2023. 54 p.

12. Sytnik O. M. Interagency cooperation in the field of water resources protection: problems and prospects. *Public Administration: Theory and Practice*. 2018. No. 1. P. 97–103.

13. Tarasenko L. S. Problems of regulatory and legal support for the activities of specialized police units in Ukraine. *Scientific Bulletin of the Ministry of Internal Affairs*. 2020. No. 1. P. 58–64.

14. Shvets D. V. Organizational and tactical principles of the water police: current status and prospects. *Bulletin of the KNUVS*. 2022. No. 2. Pp. 134–142.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-33>

INNOVATIONS IN MANAGEMENT AND INTERNAL CONTROL AS A FACTOR IN ENHANCING THE RESILIENCE OF MARITIME INFRASTRUCTURE UNDER HYBRID THREATS

ІННОВАЦІЇ В УПРАВЛІННІ ТА ВНУТРІШНЬОМУ КОНТРОЛІ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ СТІЙКОСТІ МОРСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ГІБРИДНИХ ЗАГРОЗ

Dulina Oksana Vasylivna

*PhD in Law, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Public Administration
and Regionalism
Odesa Polytechnic National University
Odesa, Ukraine*

Дуліна Оксана Василівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри публічного
управління та регіоналістики
Національний університет
«Одеська політехніка»
м. Одеса, Україна*

Морська інфраструктура держав Балто-Чорноморського регіону перебуває у зоні підвищених ризиків через поєднання військових, кібернетичних, екологічних та інформаційних загроз. Гібридний характер сучасних атак, від кібервтручань у системи навігації до блокування логістичних шляхів і дезінформації, потребує нових підходів до управління та внутрішнього контролю. У цих умовах інноваційні механізми контролю стають ключовим інструментом підвищення стійкості морської інфраструктури та забезпечення її безпечного функціонування.

Сучасні дослідження підкреслюють, що внутрішній контроль у морській сфері трансформується з традиційного аудиту у комплексну, цифрову систему управління ризиками. Використання технологій AI, Big Data, IoT, SCADA/ICS та автоматизованих систем моніторингу дозволяє завчасно виявляти відхилення, прогнозувати кіберінциденти, ідентифікувати екологічні загрози та забезпечувати безперервність критичних процесів портів і морських коридорів.

Управлінські інновації передбачають застосування ризик-орієнтованих моделей контролю, динамічних процедур реагування та інтеграцію ESG-критеріїв у політику розвитку морської інфраструктури. Особлива увага приділяється забезпеченню інформаційної стійкості: захисту навігаційних систем, логістичних платформ, електронних реєстрів та каналів комунікації. Внутрішній контроль виконує функцію не лише виявлення порушень, але й формування культури безпеки, підзвітності та інноваційних рішень у сфері управління.

Для України впровадження інновацій у системи внутрішнього контролю морської інфраструктури є критично важливим у контексті гібридної війни, загроз портам Чорного моря та завдань відновлення транспортно-логістичного потенціалу. Впровадження нових управлінських практик, цифрових технологій, систем раннього попередження та колаборації між учасниками ланцюга постачання дозволяє швидко реагувати на ризики, підвищувати адаптивність і забезпечувати безперервність операцій. Відтак інновації у морському секторі мають розглядатися не як периферійний інструмент модернізації, а як стратегічний чинник адаптації портів і логістичних систем до зовнішніх ризиків [1].

Стійкість морських ланцюгів постачання значною мірою визначається здатністю логістичної системи передбачати можливі порушення та ефективно реагувати на кризові ситуації, що дозволяє підтримувати безперервність і надійність морських перевезень [2]. Цифрові платформи, системи багаторівневого контролю та інструменти швидкого реагування на порушення виконують ключову роль у підтриманні безперервності логістичних процесів. У цьому контексті внутрішній контроль постає як механізм, що забезпечує точність даних, безпеку інформаційних потоків та інтеграцію моніторингових рішень у процеси управління ризиками. Таким чином, внутрішній контроль стає основою стійкості морських ланцюгів постачання, невід'ємного елементу інфраструктурної безпеки.

Сучасні дослідження поглиблюють розуміння того, як інноваційні технології забезпечують високу стійкість морської логістики. У науковій літературі описано концептуальні підходи, що поєднують цифровізацію, управління складними ризиками та адаптивність інформаційних

систем. Особливий акцент робиться на ролі даних, інтегрованих систем контролю та кіберзахисту, які виступають ключовими умовами ефективного функціонування морської інфраструктури [3]. Підкреслюється, що в умовах гібридних загроз, таких як кібератаки, інформаційні впливи та порушення логістичних процесів, внутрішній контроль повинен еволюціонувати у бік автоматизованих та інтегрованих рішень. Саме за таких умов забезпечується висока стійкість морських ланцюгів постачання [4].

Огляд сучасних досліджень показує, що провідну роль у підвищенні стійкості морських систем відіграють три групи цифрових інновацій, ефективність яких проявляється лише за умови їх взаємопов'язаної інтеграції у процеси управління та внутрішнього контролю. Йдеться про цифровий моніторинг, автоматизований обмін даними та моделювання за допомогою цифрових двійників. Їх застосування дозволяє одночасно досягти кількох критично важливих цілей: зниження витрат і ресурсних втрат, мінімізації екологічного впливу, підвищення точності планування, зміцнення кіберстійкості та зростання довіри між усіма учасниками морської інфраструктурної екосистеми [5]. Саме завдяки таким інноваціям внутрішній контроль набуває проактивного характеру й стає ключовим механізмом забезпечення стійкості морської інфраструктури до гібридних впливів

Морська інфраструктура держав Балто-Чорноморського регіону перебуває у зоні підвищених ризиків через поєднання військових, кібернетичних, екологічних та інформаційних загроз. Гібридний характер сучасних атак, від кібервтручань у навігаційні системи до блокування логістичних шляхів і дезінформаційних впливів, потребує нових підходів до управління та внутрішнього контролю. У цих умовах управлінські інновації та механізми внутрішнього контролю стають ключовим інструментом підвищення стійкості морської інфраструктури та забезпечення її безпечного функціонування. Уніфікація контрольних процедур та їх гармонізація зі світовими стандартами сприяє зміцненню міжнародної співпраці та узгодженню з вимогами НАТО, ЄС і Міжнародної морської організації.

Цифрові технології відіграють провідну роль у зміцненні стійкості морської інфраструктури, оскільки саме вони визначають нові стандарти функціонування портів і морських логістичних систем. Сучасний порт перестає бути лише місцем фізичного перевантаження вантажів, він трансформується у багаторівневий цифровий вузол, що інтегрує взаємодію перевізників, операторів інфраструктури, вантажовласників, митних служб, фінансових установ та страхових компаній. Така цифрова інтеграція створює основу стійкості морської інфраструктури

в безпековому, економічному, екологічному та інформаційному вимірах, що є особливо важливим в умовах гібридних загроз.

Література:

1. Acciaro, M., & Sys, C. (2020). Innovation in the maritime sector: aligning strategy with outcomes. *Maritime Policy & Management*, 47, 1045–1063. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1737335>
2. Guo, X., Lang, X., Yuan, Y., Tong, L., Shen, B., Long, T., & Mao, W. (2024). Energy management system for hybrid ship: Status and perspectives. *Ocean Engineering*. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2024.118638>
3. Vaca-Cabrero, J., Rastrojo, J., González-Cancelas, N., & Camarero-Orive, A. (2025). Enhancing Sustainability in Port Infrastructure Through Innovation: A Case Study of the Spanish Port system. *Sustainability*. <https://doi.org/10.3390/su17062593>
4. Liu, J., Wu, J., & Gong, Y. (2023). Maritime supply chain resilience: From concept to practice. *Comput. Ind. Eng.*, 182, 109366. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2023.109366>.
5. Шапошніков Д. Комплексна інтеграція цифрових технологій у забезпеченні стійкості морських ланцюгів постачання. *Сталий розвиток економіки*. 2025. № 4 (55) С. 383–388. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-55-52>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-34>

**THE EU BLACK SEA STRATEGY AS A TOOL FOR SHAPING
REGIONAL SECURITY: ANALYSIS OF APPROACHES
TO CONTAINING RUSSIA**

**ЧОРНОМОРСЬКА СТРАТЕГІЯ ЄС ЯК ІНСТРУМЕНТ
ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ:
АНАЛІЗ ПІДХОДІВ ДО СТРИМУВАННЯ РОСІЇ**

Kurepin Vyacheslav Nikolaevich

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor of the Department
of Vocational Training Methodology
Mykolaiv National Agrarian University
Mykolaiv, Ukraine*

Курепін Вячеслав

Миколайович

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри методики
професійного навчання
Миколаївський національний
аграрний університет
м. Миколаїв, Україна*

Позиція більшості дослідників та аналітиків щодо стратегічної ініціативи Європейського Союзу «Стратегічний підхід до безпеки в Чорному морі» характеризується одностайністю. Констатується, що ЄС демонструє небажання взяти на себе реальну відповідальність за забезпечення безпеки в Чорноморському регіоні, а його неспроможність протистояти російській загрозі є очевидною. У нинішньому вигляді стратегія залишається переважно декларативним документом, який не створює дієвих механізмів впливу на регіональну безпекову архітектуру.

Водночас Європейський Союз зберігає потенціал для корекції ситуації. Це вимагає передусім усвідомлення факту, що російська федерація веде агресивну війну проти України та системно підриває міжнародно-правовий порядок у Чорноморсько-Азовському водному просторі, а також переходу від декларативних формулювань до практичних дій. За відсутності таких кроків нові європейські стратегічні ініціативи ризикують знову перетворитися на сукупність нереалістичних очікувань, позбавлених шансів на практичну імплементацію.

На думку практиків, стратегія має амбітну назву, однак фактично позбавлена життєздатних механізмів реалізації інтересів європейських держав у Чорноморському регіоні. У документі окреслено шість пріоритетних напрямів: поглиблення співробітництва між державами регіону, охорона довкілля та збереження біорізноманіття, розвиток «блакитної економіки», цифрова трансформація, спільне управління

ризиками та посилення інституційної спроможності. Центральним меседжем визначено забезпечення стабільності та інклюзивності, уникнення створення розмежувальних ліній [1, с. 251].

Такий гуманітарно-економічний фокус не враховує фактичний стан війни та перетворення Чорного моря на простір активних бойових дій. Занепокоєння викликає акцент на інклюзивному діалозі, що фактично передбачає залучення росії до співпраці, незважаючи на те, що саме вона виступає агресором і ключовим фактором стратегічної дестабілізації регіону. Подібний підхід є не лише політичною помилкою, а й морально проблематичним, оскільки підриває довіру до Європейського Союзу як суб'єкта безпекової політики.

У стратегії офіційно задекларовано намір запровадити три флагманські ініціативи, призначені розкрити потенціал Чорноморського регіону для зростання та водночас забезпечити реагування на актуальні безпекові виклики. До спектру сучасних загроз у Чорноморському просторі віднесено пряму військову агресію проти України, кібератаки, терористичну діяльність та нелегальну міграцію. Ефективна протидія цим явищам передбачає зміцнення оборонного потенціалу, поглиблення міжнародної координації у сфері боротьби з тероризмом [2, с. 45] та забезпечення кібербезпеки, а також захист ключових морських комунікацій та пов'язаних із ними економічних інтересів.

Ініціатива з морської безпеки Чорного моря передбачає створення Чорноморського хабу морської безпеки, призначеного забезпечити комплексне зміцнення захищеності мореплавства, охорону критично важливої морської інфраструктури та збереження морського середовища. Передбачається також активізація регіональної взаємодії у сфері розмінування та запобігання екологічним та безпековим ризикам у морському просторі [3, с. 181].

Програма розвитку інфраструктурної інтеграції корелює з розширеною мережею транс'європейських транспортних, енергетичних та цифрових коридорів та зорієнтована на формування відповідних інфраструктурних мереж. Реалізація цієї програми має забезпечити повніше використання потенціалу Чорноморського регіону як стратегічного транзитного коридору між Європою та Центральною Азією через Південний Кавказ, що, у свою чергу, стимулюватиме економічний розвиток та підвищення конкурентоспроможності регіону.

Підвищення спроможності прибережних держав та секторів «блакитної економіки» сприятиме подоланню наслідків воєнно спричинених екологічних руйнувань [4, с. 63], адаптації до кліматичних ризиків та ефективного використання можливостей для сталого розвитку Чорноморського регіону. У цьому контексті стратегія окреслює три пріоритетні завдання. По-перше, здійснення системного розмінування

морських акваторій, які зазнали інтенсивного мінування з боку російської федерації. По-друге, протидію діяльності російського «тіньового флоту», що порушує санкційні обмеження та забезпечує транспортування нафти та озброєння поза міжнародним контролем. По-третє, гарантування свободи мореплавства, зокрема підтримання функціонування гуманітарних коридорів із українських портів як критично важливого елементу регіональної безпеки та продовольчої стабільності.

Йдеться, по суті, про концепцію поствоєнної стабілізації Чорноморського регіону, а не про комплексну протидію російській військовій агресії, яка ще довго залишатиметься ключовим фактором деструкції регіональної безпеки. Певним позитивним аспектом є те, що стратегія передбачає розбудову інфраструктури подвійного призначення: мостів, портів, логістичних хабів та аеродромів, здатних забезпечити оперативне переміщення військової техніки, особового складу та матеріально-технічних засобів у разі ескалації.

Для України це може означати прискорення транспортування західної військової допомоги, зокрема важкої техніки, боєприпасів та засобів протиповітряної оборони, через чорноморські логістичні вузли, зокрема Одесу, Ізмаїл, що потенційно підвищує оперативну спроможність країни в умовах триваючої агресії.

Ще один важливий аспект стосується контролю за власністю на об'єкти критичної інфраструктури [5, с. 374]. Йдеться про недопущення ситуацій, коли стратегічні порти, аеропорти чи логістичні центри переходять у володіння юридичних осіб, пов'язаних із ворожими державами або структур із подвійною підпорядкованістю. Такий підхід узгоджується з оновленою безпековою парадигмою Європейського Союзу [6, с. 269], відповідно до якої економічні зв'язки та інвестиційні процеси можуть становити потенційну загрозу, якщо не супроводжуються поглибленою контррозвідальною оцінкою.

Стратегія прямо визначає безпеку України як невід'ємну складову стабільності Чорноморського регіону. Це свідчить про політичне визнання провідної ролі України в архітектурі європейської та регіональної безпеки. Окремо згадується можливість використання Центру морської безпеки для моніторингу виконання умов потенційного перемир'я, що фактично вказує на готовність ЄС відігравати роль у майбутніх механізмах миротворчого або гарантійного характеру.

Констатуємо, Чорноморська стратегія Європейського Союзу має потенціал стати важливим інструментом формування нової системи регіональної безпеки, проте її ефективність значною мірою залежатиме від здатності ЄС перейти від декларативних намірів до практичних дій. Визначені механізми співпраці, розвитку інфраструктури, охорони морського середовища та підвищення стійкості прибережних держав

створюють підґрунтя для комплексного підходу до стабілізації Чорноморського простору. Водночас стратегія демонструє обмежену увагу до ключового чинника дестабілізації, російської агресії, що зумовлює необхідність перегляду безпекових пріоритетів та посилення компонентів стримування.

Література:

1. Bakhishova S. Аналіз негативних чинників воєнних дій щодо ушкодження екосистем України. *Ekologia i racjonalne zarzadzanie przyrodą: edukacja, nauka i praktyka [Zasób elektroniczny]* : materiały z międzynarodowej konferencji naukowo-praktycznej (Łomża – Żytomierz, 15.11.2023 r.). Łomża : MANS w Łomży, 2023. С. 246–255. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/16199>.

2. Іваненко В. С. Фактори вразливості об'єктів перед терористичними нападами та шляхи їх подолання. *Problems of Emergency Situations* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Черкаси, 14 травня 2025 р. Черкаси : Національний університет цивільного захисту України, 2025. С. 44–46. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/21484>.

3. Іваненко В. С. Протимінна діяльність в рамках процесу посередництва: плюси і мінуси. *Цивільний захист в умовах війни* : збірник тез доповідей І міжнар. наук.-практ. конф., м. Львів, 17–18 квітня 2025 р. Львів : ЛДУ БЖД, 2025. С 181–182. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/21164>

4. Курепін В. М., Бацуровська І. В. Еколого-економічний баланс на Кінбурні: обставини заповідної території довоєнного, воєнного та поствоєнного часу (in English). *Modern Economics*. 2023. № 42(2023). С. 62–69. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V42\(2023\)-09](https://doi.org/10.31521/modecon.V42(2023)-09).

5. Курепін В. М., Іваненко В. С. Цивільний захист: надзвичайні ситуації мирного та воєнного часу. Частина 1. Надзвичайні ситуації природного характеру: дії населення при загрозі та у разі виникнення надзвичайних ситуацій : навчальний посібник для здобувачів першого (бакалаврського) та другого (магістерського) рівня вищої освіти денної та заочної форм здобуття вищої освіти. Миколаїв : МНАУ, 2025. 429 с. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/22035>

6. Іваненко В. С. Екологія та війна, погляд через минуле у майбутнє, глобальні виклики, загрози. *Ekologia i racjonalne zarzadzanie przyrodą: edukacja, nauka i praktyka [Zasób elektroniczny]* : materiały z międzynarodowej konferencji naukowo-praktycznej (Łomża – Żytomierz, 15.11.2023 r.). Łomża : MANS w Łomży, 2023. С. 265–275. URL: <https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/16200>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-35>

**INVOLVEMENT OF PRIVATE DETECTIVE, SECURITY,
AND MILITARY STRUCTURES IN ENSURING SECURITY
IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

**ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНИХ ДЕТЕКТИВНИХ, ОХОРОННИХ
ТА ВОЄННИХ СТРУКТУР ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ**

Chornyi Victor Anatolyevich

*Postgraduate Student at the Department
of Criminal Law, Criminal Procedure
and Criminalistics
Institute of Economics and Law
Classic Private University
Zaporizhzhia, Ukraine*

Чорний Віктор Анатолійович

*аспірант кафедри кримінального
права, процесу та криміналістики
Інститут економіки та права
Класичного приватного
університету
м. Запоріжжя, Україна*

За участі представників Польщі, України, Фінляндії та країн Балтії, 1919-го року було створено Балто-Чорноморський Союз з метою взаємної інтеграції економічних комплексів, проведення спільної зовнішньої політики, забезпечення загальної взаємної підтримки. Головною ідеєю було забезпечення вільного шляху від Балтійського до Чорного морів, відтворення історичного шляху «із варяг в греки».

Цей проект, не був реалізований. Значний вплив на його призупинення мала експансія Росії на Захід та створення Радянського Союзу (до складу якого увійшли Україна та Білорусь, а згодом Литва, Латвія та Естонія) вплив Німеччини, яка відновившись після поразки у Першій світовій війні, прагнула домінування в Європі, націоналістично-реваншистські прагнення польського уряду щодо відновлення Речі Посполитої, загальний спротив західноєвропейських держав. Наприкінці ХХ століття, після розпаду СРСР, частина країн, що входили до його складу або перебували під його впливом («країни соцтабору»), прагнучі надійного утвердження економічної та політичної незалежності від Росії та надійного воєнного захисту, віддали перевагу приєднанню до вже існуючих оборонних та геополітичних союзів – НАТО та ЄС [1].

Не зважаючи на зазначене, ідея Балто-Чорноморського Союзу не тільки не втратила актуальності, а навпаки, з огляду на останні події першої чверті ХХІ століття набула нового наповнення та сенсу.

Для України розвиток союзу Балто-Чорноморських країн має вирішальне значення. Крім суто політичних переваг, в економічній

площині, Балто-Чорноморський Союз міг би стати центральним елементом співробітництва та зв'язку Півдня і Півночі, Сходу і Заходу. Географічне розташування України відводить їй ключову роль у реалізації подібних проектів [2]. Частково вони вже знайшли своє втілення у запровадженні залізничного вантажного сполучення між Туреччиною та Литвою, шляхом запуску контейнерного поїзду «Балтика – Україна» (ZUBR), що курсує між портами Клайпеда та Одеса і вантажного поїзду комбінованого типу «VikingTrain». Планується створення інтермодального маршруту Швеція – Туреччина. В подальшому, із залученням до транспортних коридорів портів Грузії, «VikingTrain» обслуговуватиме і Каспійський регіон [3].

З огляду на зазначене постає питання забезпечення безпеки інфраструктурних об'єктів Балто-Чорноморського регіону. Найбільш вразливими серед них залишаються морські порти, які відіграють провідну роль у транспортному обслуговуванні зазначених торгових шляхів.

Законом України «Про критичну інфраструктуру», транспортне забезпечення віднесено до життєво-важливих функцій, порушення яких призводить до негативних наслідків для національної безпеки України [4]. Під час застосування режиму воєнного стану, правове регулювання охорони об'єктів критичної інфраструктури здійснюється законами України «Про правовий режим воєнного стану», «Про правовий режим надзвичайного стану», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» та «Про оборону України», в мирний час, який за нашим глибоким переконанням невдовзі настане – Законом України «Про критичну інфраструктуру». Таке розділення законодавчих актів, що забезпечують регулювання суспільних відносин в сфері захисту об'єктів критичної інфраструктури вельми умовне. Адже, згідно Закону України «Про правовий режим воєнного стану», військові адміністрації, під час своєї діяльності, керуються, окрім іншого, Законом України «Про критичну інфраструктуру» [5]. Таким чином, положення Закону України «Про критичну інфраструктуру» застосовні і під час дії воєнного стану. Однією з засад на яких ґрунтується державна політика у сфері захисту об'єктів критичної інфраструктури є запровадження державно-приватного партнерства [4].

З огляду на зазначене, на законодавчому рівні передбачена можливість залучення до забезпечення захисту об'єктів критичної інфраструктури суб'єктів господарювання недержавної форми власності. До таких суб'єктів відносяться: приватні детективи та детективні агентства, приватні охоронні та воєнні компанії. Перш за все захист об'єктів критичної інфраструктури полягає у їх надійній охороні, яка забезпечується здійсненням патрулювання території, відеомоніторингу, організації контрольно-пропускного режиму тощо. Міжнародний

досвід свідчить про все більше залучення до здійснення цих заходів приватних компаній. Крім того, за потреби, вони можуть бути залучені і до більш значущих і активних заходів, таких як відбиття збройного нападу на охоронювані об'єкти або їх звільнення у разі захоплення та ін.

Виконання цих функцій, до недавнього часу покладалось виключно на спеціально утворені державні підрозділи спеціального призначення. Останніми роками до здійснення подібних заходів все частіше залучаються приватні організації. Було б помилкою вважати, що до послуг приватних військово-охоронних компаній (далі – ПВОК) та детективних агентств вдаються виключно суб'єкти приватної форми власності. Навпаки, найбільшими замовниками ПВОК є уряди держав – 62% легальних контрактів, в той час, як на долю комерційних суб'єктів припадає лише 29%. Решта приходиться на фізичних осіб та некомерційні неурядові організації [6]. Перелік послуг, які пропонують ПВОК доволі широкий: охорона, експлуатація бойових комплексів спеціального призначення, захист дипломатичних представництв та персоналу, морських суден від нападу піратів, доставка критично важливих вантажів (медикаменти, провізія, паливо) для цивільного населення в зону бойових дій, евакуація мирних жителів, захоплення та утримання окремих об'єктів, або навпаки, їх звільнення, розмінування тощо.

В країнах з вільним обігом зброї (США) здійснення зазначених функцій недержавними суб'єктами взагалі не викликає будь-якого непорозуміння або відторгнення. Дещо інша ситуація склалась в пострадянських країнах, та тих, що тривалий час перебували у соцтаборі, де аутсорсинг зазначених функцій, більшістю громадян, сприймається з недовірою.

Крім того, звернення до послуг таких компаній стикається з рядом юридичних труднощів, серед яких перше місце посідає відсутність належного правового регулювання їх діяльності. Також, прямо постає питання збереження монополії держави на насильство. Правова неясність статусу ПВОК, відсутність засобів та методів контролю за їх діяльністю спричиняє низку негативних наслідків: зловживання повноваженнями, в т.ч. і правом на застосування зброї, порушення прав людини, скоєння воєнних злочинів, порушення звичаїв війни тощо [6].

З метою часткового задоволення потреби у юридичній визначеності щодо легалізації існування та діяльності, зазначених воєнізованих структур, у 2008 році представники 17 держав узгодили «Документ Монтре» [7], який став своєрідним путівником для урядів з питань законодавчого регулювання діяльності ПВОК.

В Україні суспільні відносини в сфері надання подібних послуг недержавними організаціями та приватними особами регламентуються лише Законом України «Про охоронну діяльність» [8]. Що стосується

регулювання приватної детективної діяльності, протягом останніх двох десятиліть парламентарієодноразово намагались прийняти законодавчий акт, що регламентував би означену діяльність. Всі поривання виявились невдалими. Спроби врегулювання діяльності приватних воєнних компаній, до недавнього часу, взагалі не здійснювались. Лише у 2024 році було зареєстровано законопроект 11214 «Про міжнародні оборонні компанії», який вже більше року знаходиться на опрацюванні [9].

Таким чином, залучення ПВОК до забезпечення безпеки об'єктів критичної інфраструктури, в т.ч морських портів, залізничних перегонів тощо, в Україні на цілком легальній законодавчій основі, наразі неможливе. З метою підвищення безпеки у Балто-Чорноморському регіоні, Україні слід відмовитись від стереотипів давнини та здійснити рішучий крок в напрямку законодавчого регламентування діяльності приватних компаній, що надаватимуть воєнні послуги.

Література:

1. Волович О. Балто-Чорноморський союз: перспективи реалізації. *Незалежний аналітичний центр геополітичних досліджень «Борисфен Інтел»*. URL: https://bintel.org.ua/nash_archiv/archiv-regioni/archiv-yevropa/archiv-insha-yevropa/volodich-balto/
2. Клиненко О. В., Матійчик Я. П. Балто-Чорноморський союз (БЧС). *Енциклопедія Сучасної України* / редкол. : І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.]. К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2003. URL: <https://esu.com.ua/article-40182>
3. Viking train turns face to Caucasus. Rail Turkey En. Turkish railway journal and review. URL: <https://railturkey.org/2015/10/14/viking-train-turns-face-to-caucasus/>
4. Про критичну інфраструктуру : Закон України від 16.11.2021 р. № 1882-IX. *РАДА. Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#top>
5. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2012 року № 389-VIII. *РАДА. Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
6. Градецький А. В., Градецька Н. М., Ярема В. В. Приватні військові та охоронні компанії як міжнародна правова проблема сучасності. *Право та державне управління* : збірник наукових праць / [за ред. О.В. Покатаєвої]. Запоріжжя : КПУ, № 1. 2025. URL: <https://elar-kingu.kyiv.ua/items/6b7b5734-e70c-4eda-8240-6245ca37f46c>
7. Посібник для держав з питань законодавчого регулювання приватних військових та охоронних компаній. *Женевський центр демократичного контролю над збройними силами (DCAF)*. URL:

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/
https://www.montreuxdocument.org/pdf/Legislative-Guidance-Toolkit_uk.pdf

8. Про охоронну діяльність : Закон України від 26 березня 2012 року № 4616-VI. *РАДА. Верховна Рада України. Законодавство України.* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4616-17#Text>

9. Проект Закону про міжнародні оборонні компанії від 26.04.2024 року. *РАДА. Верховна Рада України. Законодавство України.* URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/pubFile/2337654>

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-36>

**HOW THE CORPS OF ROYAL ENGINEERS SUPPORTS
MARITIME SECURITY: SELECTED ASPECTS
OF THE MILITARY ENGINEERING FORMATIONS
OF PARTNER NATIONS**

**ЯК КОРПУС КОРОЛІВСЬКИХ БРИТАНСЬКИХ ІНЖЕНЕРІВ
ПІДТРИМУЄ БЕЗПЕКУ НА МОРІ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ
ДІЯЛЬНОСТІ ВІЙСЬКОВИХ ФОРМУВАНЬ КРАЇН-ПАРТНЕРІВ**

**Yemelianova Svitlana
Mykolaivna**

*Officer of the Research Department
Research Center
Dnipro, Ukraine*

**Ємел'янова Світлана
Миколаївна**

*офіцер відділу досліджень
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Bondar Viktor Yuriyovych

*Deputy Head of the Research
Department
Research Center
Dnipro, Ukraine*

<https://orcid.org/0009-0004-8286-4060>

Бондар Віктор Юрійович

*заступник начальника відділу
досліджень
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Svietlichnyi Igor Valeriyovych

*PhD student,
Head of the Research Department
Research Center
Dnipro, Ukraine*

<https://orcid.org/0000-0001-7328-548X>
Researcher ID: LFU-5714-2024

Светлічний Ігор Валерійович

*аспірант,
начальник відділу досліджень
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Повномасштабна збройна агресія рф проти України породжує нові виклики та обумовлює необхідність інноваційних трансформацій, включаючи застосування досвіду функціонування військових формувань країн-партнерів.

Корпус Королівських інженерів Британської Армії або Корпус Королівських британських інженерів (англ. – Royal Engineers), історія та функціонування якого малодосліджені в українському науковому дискурсі, відіграє важливу роль у підтримці безпеки на морі, а саме забезпечує порти й гавані, переправи, інженерні водні операції та інфраструктуру, критичну для морських операцій, хоча і не відповідає за морську безпеку в цілому – ця роль більше притаманна у теперішній час Королівському флоту британської армії [1]. Розглянемо детальніше зв'язок Корпусу Королівських британських інженерів із морем, підтримкою безпеки та окреслимо роль та місце Корпусу у сфері морської безпеки.

Корпус Королівських британських інженерів (далі – Корпус) створювався як інженерний корпус сухопутних військ Британської армії для забезпечення військової інженерної та технічної підтримки іншим складовим сил оборони включно з підтримкою військових операцій на узбережжі, у портах і на морі [2]. Історично підрозділи Корпусу утримували морські бази та інші споруди на морі, функціонували в корабельних доках та займалися будівництвом портових споруд і причалів, пов'язаних з безпекою морських шляхів. Портовий підрозділ Корпусу (Ports Section Royal Engineers) відповідав за будівництво, експлуатацію й технічне утримання портів і гаваней, також утримував спеціалізовані судна (буксири, днопоглиблювачі) для підтримки безпечної роботи портів, від яких залежить морська безпека [3].

Під час Першої та Другої світових воєн інженери Корпусу проектували та керували будівництвом військових портів й штучних гаваней (Richborough та частково Mulberry harbours в Нормандії), забезпечуючи можливість безпечної висадки сил союзників, перевалки вантажів і стійкість морських ланцюгів постачання в бойових умовах [4]. З тих часів і до сьогодні Корпус підтримує і експлуатує великий спектр мостових і понтонно-поромних систем, включно з наплавними мостами й поромами, які дають змогу військам та техніці форсувати річки й прибережні водні рубежі, що критично важливо для доступу до узбережжя й маневрування в прибережній зоні [5]. У теперішній час Корпус має інженерний батальйон, який використовує нове покоління наплавних мостових систем на заміну застарілим. Такі системи посилюють здатність швидко розгортати водні переправи сил країн-партнерів [6]. В Україні подібні мости функціонують та забезпечують потреби складових сил оборони, до прикладу, наплавний залізничний міст НЖМ-56 та новітня розробка УНМ-100 [7].

У складі інженерних військ британської армії історично існували підрозділи, що займалися мінними загородженнями й протимінним захистом (submarine mining service), а також роботою з підводною інфра-

структурою, що напряму впливає на безпеку портів та водних шляхів [8]. Інженерні підводні підрозділи багатьох сучасних армій світу (включно з українськими фахівцями Держспецтрансслужби) виконують підводну розвідку, розмінування, розчищення шляхів та гідротехнічні роботи. У британському контексті чимало завдань підводного проти-мінного захисту виконують спеціалізовані підрозділи Королівського флоту (clearance divers), при цьому інженери Корпусу взаємодіють із ними, забезпечуючи функціонування інфраструктури [9].

Розглянемо детальніше діяльність Корпусу в контекст морської безпеки. Офіційна військова доктрина Великої Британії виділяє серед завдань морських сил наступні: бойові дії, морську безпеку та «defense engagement». В цій концепції інженерні підрозділи, включно з Корпусом, забезпечують створення, захист і відновлення портової, прибережної та транспортної інфраструктури, необхідної для свободи судноплавства й розгортання інших складових сил оборони [10].

За підготовку інженерних спеціалістів відповідає група шкіл британської армії (Royal School of Military Engineering), в якій функціонують підрозділи для навчання саперів, вибухотехніків, інженерів-механіків, спеціалістів з експлуатації техніки, а також фахівців зі службових тварин (військові службові собаки). Навчання в цих військових школах включає підготовку до складних завдань, зокрема інженерного забезпечення водних перешкод, критичної інфраструктури й забезпечення сумісності з союзниками (НАТО), що дозволяє Корпусу ефективно підтримувати морські та прибережні операції в межах об'єднаних сил. В контексті розвитку української військової освіти доцільно зауважити, що цей державний навчальний заклад функціонує в партнерстві з приватними компаніями: наприклад, Babcock International, Pearson TQ (<https://www.babcockinternational.com/case-study/defencetrainingsme/>). Подібна практика відмічена авторами при дослідженні функціонування Корпусу інженерів Армії США [9; 10].

Підсумовуючи, зазначимо, що, аналізуючи досвід Корпусу Королівських інженерів, ми дійшли висновку про доцільність посилення підготовки українських спеціалізованих морських, портових, понтонно-мостових та підводних підрозділів, функціонування яких забезпечує Держспецтрансслужба [11]. Крім цього, на думку авторів, слід інтегрувати відповідну підготовку інженерів до системи української військової освіти, спираючись на досвід та найкращі практики військових формувань країн-партнерів.

Література:

1. Military Engineering: The Role of The Royal Engineers. Institution of Civil Engineers [Електронний ресурс]. URL: <https://www.ice.org.uk/>

what-is-civil-engineering/infrastructure-projects/military-engineering-the-royal-engineers (дата звернення: 21.11.2025).

2. Boost for British Armed Forces as UK and Germany sign major contract for next-generation bridging equipment. GOV.UK. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.gov.uk/government/news/boost-for-british-armed-forces-as-uk-and-germany-sign-major-contract-for-next-generation-bridging-equipment> (дата звернення: 21.11.2025).

3. PORT and INLAND WATERWAY UNITS ROYAL ENGINEERS. WW2Talk Forum. [Електронний ресурс]. URL: <https://ww2talk.com/index.php?threads/port-and-inland-waterway-units-royal-engineers.23779/> (дата звернення: 21.11.2025).

4. Military & Naval Diving. Minewarfare & Clearance Diving Officers' Association (MCDOA). [Електронний ресурс]. URL: https://www.mcdoa.org.uk/Military_and_Naval_Diving.htm (дата звернення: 21.11.2025).

5. The Clearance Diver. Royal Navy Clearance Divers Association. URL: <https://www.rncda.com/history-cd/> (дата звернення: 21.11.2025).

6. Joint Doctrine Publication 0–10: UK Maritime Power. Ministry of Defence, UK. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a82af8840f0b6230269c2b6/doctrine_uk_maritime_power_jdp_0_10.pdf (дата звернення: 21.11.2025).

7. Хоменко Є. В., Светлічний І. В., Чеханюк Б. Є., Бондар В. Ю. Історичний розвиток корпусу інженерів армії США. *Міжнародний науковий журнал Наука онлайн*. 2025. № 2 (лютий). С. 6–21. DOI: <http://dx.doi.org/10.25313/2524-2695-2025-2-06-21> URL: <https://nauka-online.com/publications/other/2025/2/06-21/>

8. Краснов Р. В., Шумлянський С. В., Светлічний І. В. Використання штучного інтелекту у військовій галузі: ризики та загрози для особового складу. *Human rights and public governance : Scientific monograph*. Riga, Latvia : Baltija Publishing, 2025. 772 с. С. 356–376. <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-608-9-19>.

9. Хоменко Є. В., Чеханюк Б. Є., Нестеров Д. Ю., Светлічний І. В. Виклики та перспективи підготовки військових кадрів та організації наукової роботи у Державній спеціальній службі транспорту: досвід Корпусу інженерів армії США. *Можливості України щодо реалізації програми сталого розвитку в умовах повномасштабної збройної агресії* : кол. моногр. Baltija Publishing. м. Рига, Латвія 2025. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-570-9-17/>

10. Нестеров Д. Ю., Примаченко В. Ф., Хоменко Є. В., Светлічний І. В., Бесараб П. М. Освітня та наукова діяльність як засіб модернізації військової інституції: досвід Корпусу інженерів. *Модернізація вищої освіти України в контексті глобалізації* : кол.

моногр. Кам'янець-Подільський. Подільський Державний Університет. Рига, Латвія : Baltija Publishing, 2025. С. 75–84. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-560-0-35>

11. Хоменко Є. В., Бондар В. Ю., Светлічний І. В., Шумлянський С. В. Перспективи розвитку наукової і науково-технічної діяльності в Держспецтрансслужбі та окремі вектори змін. *V Всеукраїнський форум судових експертів*: збірник матеріалів. Львів, 6 червня 2025 р. Одеса : Юридика, 2025. С. 490–493. URL: https://ondise.minjust.gov.ua/wp-content/uploads/2025/08/forum_ondise_law__2025.pdf

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-37>

PROBLEMS OF PROTECTING SEAPORTS – IMPORTANT OBJECTS OF NATIONAL SECURITY

ПРОБЛЕМИ ЗАХИСТУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ – ВАЖЛИВИХ ОБ’ЄКТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

Bavchenkova Iryna Yurievna

*Higher education student
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Бавченкова Ірина Юрійвна

*здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Skryl Sergii Anatoliyovych

*Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of State and Legal Disciplines
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Скриль Сергій Анатолійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри державно-правових
дисциплін
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морські порти традиційно виступають ключовими елементами національної безпеки держав, оскільки забезпечують зовнішньоекономічні зв'язки, транспортну логістику, військово-морську присутність та формують критичну інфраструктуру, уразливу до гібридних загроз. У контексті глобальної нестабільності та актуалізації воєнних ризиків у Чорноморському регіоні морські порти України набули стратегічного значення, ставши одночасно і центрами економічної активності, і потенційними цілями для військових ударів, диверсій, кібернападів, підривних операцій та блокади з боку держав-агресорів. Тому їхня охорона розглядається не лише як питання транспортної безпеки, а як пріоритет національної оборонної політики, що має узгоджуватися з міжнародними та регіональними стандартами захисту портової інфраструктури.

Регіональна специфіка Чорного моря, що характеризується високим рівнем милітаризації, агресивними діями РФ, наявністю мінної небезпеки та періодичним блокуванням судноплавства, зумовлює необхідність посилення нормативної бази та інституційних механізмів охорони морських портів. Відповідно до Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), який є обов'язковим для України як члена Міжнародної морської організації (ІМО), держави зобов'язані запроваджувати комплексну систему оцінки загроз, захисту доступу, контролю безпеки, реагування на інциденти, взаємодії з розвідувальними органами та координації дій між службами безпеки [1]. Ключовою особливістю українських портів є необхідність адаптувати норми ISPS Code до умов воєнного стану, що передбачає підвищення рівня охорони, запровадження режимних обмежень, посилений контроль вантажів і персоналу, а також інтеграцію з військовими структурами.

Україна значно модернізувала нормативно-правове регулювання захисту морських портів після 2014 року, коли частина портової інфраструктури була окупована, а доступ до окремих акваторій – обмежений. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» та підзаконні акти Міністерства інфраструктури закріплюють вимоги до охорони портових засобів, включно з розробленням планів охорони, діями офіцерів охорони порту, впровадженням систем технічного спостереження та взаємодією з Морською охороною ДПСУ [2]. Водночас сучасна безпекова ситуація вимагає переходу від формальної імплементації міжнародних стандартів до створення інтегрованої системи захисту портів, що враховує енергетичні, військові, екологічні та кіберзагрози.

Одним із ключових напрямів захисту портів у регіональному вимірі є забезпечення їхнього функціонування як об'єктів критичної інфраструктури. Закон України «Про критичну інфраструктуру» відносить морські порти до об'єктів першої категорії, що потребують посиленого захисту та державного контролю [3]. Стандарти ЄС та НАТО сформували сучасну концепцію багаторівневої охорони портових кластерів (multi-layered port security), яка передбачає комплексну взаємодію між військовими, правоохоронними та цивільними структурами. Регіональні стандарти ЄС (зокрема Директива 2005/65/ЄС про посилення портової безпеки) встановлюють вимоги до інфраструктурного укріплення, біометричної ідентифікації, контролю доступу, технічного моніторингу, спостереження за акваторією та реагування на диверсійні загрози [4]. У контексті інтеграції України до ЄС та адаптації до норм НАТО ці стандарти відіграють ключову роль у розбудові національної моделі безпеки портів.

Окреме місце займає захист портів від кіберзагроз, які стали одним з основних інструментів гібридної агресії. Кібернапади здатні паралізувати логістичні процеси, навігаційні системи, вантажний облік, системи контролю руху суден та автоматизовані термінальні комплекси. Європейське агентство з кібербезпеки ENISA, а також НАТО у своїй Cyber Defence Policy визначають порти як критично вразливі об'єкти у сфері кіберзахисту, що потребують спеціальних протоколів безпеки, аудитів ризиків та систем раннього виявлення кіберінцидентів. Українські порти поступово впроваджують такі стандарти, інтегруючи системи захисту з національною мережею кібербезпеки, однак повномасштабна війна продемонструвала масштабність загроз і необхідність подальшої модернізації.

Серед головних викликів у Чорноморському регіоні залишається мінна небезпека, яка безпосередньо впливає на роботу портів і судноплавних маршрутів. Згідно з оцінками НАТО, мінування акваторій є однією з форм гібридної блокади, що здатна паралізувати економічну діяльність прибережних держав. Стандарти НАТО з протимінної діяльності (MCM Standards) передбачають використання автономних підводних апаратів, дистанційно керованих платформ, спеціалізованих кораблів та спільних операцій зі знешкодження мін. В свою чергу, Україна активно імплементує ці стандарти у межах співпраці з партнерами, що необхідно для відновлення безпечного судноплавства в портових акваторіях.

Важливим аспектом регіональної безпеки port security є захист енергетичної інфраструктури, включно з припортовими нафтотерміналами, газовими терміналами, причалами подвійного призначення та підводними кабелями, які часто стають об'єктами диверсій. ЄС та НАТО наголошують на потребі створення системи захисту морських комунікацій (Maritime Critical Lines of Communication Protection) та впровадження комплексного моніторингу підводної інфраструктури [5]. Для України це актуально через постійні атаки російських безпілотних літальних і морських апаратів, які спрямовані на руйнування експорту та логістичних ланцюгів.

У межах регіональних стандартів захисту важливе місце посідає також екологічна безпека портів. Міжнародна конвенція MARPOL та регламенти ІМО вимагають забезпечення контролю над забрудненням морського середовища, запобігання техногенним аваріям, утилізації відходів, контролю за небезпечними вантажами та дотримання екологічних протоколів при аваріях. В умовах війни екологічні ризики посилюються, оскільки атаки на портові об'єкти здатні спричинити розливи нафти, руйнування резервуарів та тривале забруднення прибережних

зон. Відповідність регіональним нормам екологічної безпеки стає частиною політики національної оборони.

Тому, захист морських портів як об'єктів національної безпеки вимагає гармонізації українського законодавства з міжнародними, європейськими та натовськими стандартами, формування системи багаторівневого реагування, посилення технічного оснащення, цифрової модернізації та міжвідомчої взаємодії. У Чорноморському регіоні безпекова ситуація доводить, що порти залишаються ключовим фактором економічної стабільності та оборонної стійкості, а їхній захист є критично важливим у структурі національної безпеки України. Впровадження регіональних стандартів не лише підвищує стійкість портової інфраструктури, а й формує передумови для інтеграції України до європейського та євроатлантичного безпекового простору.

Література:

1. International ship suppliers & services association: *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. URL: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2020/09/ISPS-Code-ISSA-Guidelines-Aug-2016.pdf>
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 04.08.2015 р. № 1054-IX. *Відомості Верховної Ради*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
3. Про критичну інфраструктуру: Закон України від 17.03.2021 р. № 1882-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2023, № 5, ст. 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20>
4. EU Directive 2005/65/EC on enhancing port security. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2005/65/oj/eng>
5. Maritime security centre of excellence: *Maritime critical infrastructure protection (mcip)*. 2023. URL: <https://www.marseccoe.org/wp-content/uploads/2023/10/Maritime-Critical-Infrastructure-Protection-.pdf>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-38>

THE LIABILITY FOR SMUGGLING UNDER THE DRAFT OF THE CRIMINAL CODE OF UKRAINE

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КОНТРАБАНДУ У ПРОЄКТІ КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

**Balobanova Daria
Oleksandrivna**

*Doctor of Law, Professor,
Professor of the Department
of Criminal Law Discipline
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

**Балобанова Дар'я
Олександрівна**

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

Робочою групою з реформування кримінального права, яка діє в межах Комісії з питань правової реформи, утвореної Указом Президента України від 07.08.2019 р., на розгляд професійної спільноти постійно вноситься проєкт Кримінального кодексу України. Остання редакція була запропонована станом на 15.10.2025 р. [1]. Повністю підтримуючи роботу цієї групи та висловлюючи їм вдячність за їх титанічну працю, враховуючи тематичну спрямованість наукового заходу, вважаємо за потрібне зупинитися на баченні положень, що стосуються протидії контрабанді.

Відповідальність за контрабанду в проєкті КК передбачена в Книзі 6 Особливої частини «Кримінальні правопорушення проти економіки», а саме у Розділі 6.3 «Кримінальні правопорушення проти фінансів». На думку авторів проєкту контрабанду слід відносити до злочинів 3 ступеня (нетяжкий злочин).

Контрабандою визнається переміщення товарів у значному розмірі через митний кордон України: 1) без передбаченого законом декларування, 2) поза митним контролем, 3) з приховуванням від митного контролю.

Підвищувати тяжкість контрабанди мають вчинення відповідного злочину: 1) щодо товарів у великому розмірі; 2) щодо підакцизних товарів; 3) у складі простої групи; 4) з використанням службових повноважень чи професійних обов'язків або пов'язаних із ними можливостей (на 1 ступінь); 2) щодо товарів в особливо великому розмірі (на 2 ступені).

Значний розмір контрабанди має становити вартість предмету контрабанди, яка в п'ятсот і більше разів перевищує розмір розрахункової одиниці; великий розмір – в п'ять тисяч і більше разів перевищує розмір розрахункової одиниці; особливо великий розмір – в п'ятдесят тисяч і більше разів перевищує розмір розрахункової одиниці. Така розрахункова одиниця визначається в ст. 1.1.2 та дорівнює 1/30 розміру мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня року, в якому було вчинене кримінальне правопорушення. Отже, якщо взяти до прикладу мінімальну заробітну плату в Україні в 2025 р., то отримуємо: значний розмір контрабанди був би 133 500 грн; великий розмір – 1 335 000 грн; особливо великий розмір – 13 350 000 грн.

Порівняння з відповідними положеннями чинного КК України дозволяє зробити наступні висновки:

1. Наявність в проєкті однієї статті, в якій встановлюється відповідальність за контрабанду. В чинному КК України, з порушенням правил законодавчої техніки, відповідальність за контрабанду міститься в статтях: ст. 201 «Контрабанда культурних цінностей та зброї», ст. 201¹ «Контрабанда лісоматеріалів та цінних порід дерев», ст. 201³ «Контрабанда товарів», ст. 201⁴ «Контрабанда підакцизних товарів», а також ст. 305 «Контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів». Неможна не підтримати позицію розробників проєкту, які відмовилися від спеціальних норм на користь єдиної загальної норми. Слід зазначити, що контрабанда підакцизних товарів за проєктом розглядається як злочин підвищеної тяжкості (кваліфікований склад кримінального правопорушення), тоді як чинний КК України містить спеціальний норму.

2. Враховуючи, що за проєктом КК України предметом контрабанди можуть бути виключно товари (чинне законодавство містить різні визначення товарів, але можна спертися на таке, що закріплене в Митному кодексі України: товари – будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які законом поширено режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, а також електроенергія, що переміщується лініями електропередачі (п. 57 ст. 4 МК) [2]), контрабанда обґрунтовано віднесена до кримінальних правопорушень проти економіки та такого її елемента, як фінанси. В чинному КК України місце контрабанди визначено серед кримінальних правопорушень у сфері господарської діяльності, хоча навряд чи її можна визнати об'єктом, наприклад, контрабанди зброї чи інших предметів, обмежених чи вилучених з обігу;

3. Контрабанда визначена в проєкті як переміщення товарів у значному розмірі через митний кордон України: 1) без передбаченого

законом декларування, 2) поза митним контролем, 3) з приховуванням від митного контролю. Способи переміщення «поза митним контролем» та «з приховуванням від митного контролю» співпадають з чинним КК України та є усталеними для розуміння контрабанди у вітчизняному законодавстві та практиці. Викликає запитання доцільність виокремлення способу «без передбаченого законом декларування», який традиційно вважається одним з різновидів переміщення «з приховуванням від митного контролю».

4. Мінімальна вартість контрабандних товарів (якщо мова не йде про особливі предмети) за чинним КК України та проектом розрізняється більш ніж в 50 разів.

5. Контрабанда за проектом є злочином 3 ступеня, тобто за відсутності ознак, які підвищують чи знижують їх тяжкість, за їх вчинення має бути призначене покарання у виді обмеження свободи від 3 до 4 років або строкове ув'язнення від 3 до 4 років. За чинним КК України за контрабанду товарів передбачено покарання у виді штрафу від десяти тисяч до двадцяти п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Але за такої відмінності в суворості покарань проект відносить контрабанду до нетяжких злочинів, а чинний КК – до тяжких. Звісно така видова належність тягне за собою відповідні правові наслідки.

Отже, можна зробити висновок, що те, як вирішується питання про кримінальну відповідальність за контрабанду у проекті КК України, в цілому заслуговує на підтримку, з огляду на доцільність та правила законодавчої техніки.

Література:

1. Текст проекту нового Кримінального кодексу України станом на 15.10.2025 р. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2025/11/12/00-kontrolnuj-proyekt-kk-15-10-2025-eksperty-frn.pdf> (дата звернення 15.11.2025).

2. Митний кодекс України від 13.03.2013 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 15.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-39>

**CRIMINAL AND LEGAL ASPECTS OF THE ACTIVITIES
OF THE MARITIME GUARD OF THE STATE BORDER SERVICE
OF UKRAINE**

**КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКОЇ
ОХОРОНИ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

Dobrovolska Oksana Olegivna
Student
Institute of Law and Security
Scientific Supervisor: Sainchyn Serhii
Oleksandrovyich
Ph.D., Senior Lecturer
at the Department
of Criminal Law Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine

Добровольська Оксана
Олегівна
здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Науковий керівник: Сاینчин Сергій
Олександрович
кандидат юридичних наук, старший
викладач кафедри кримінально-
правових дисциплін
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна

Морська охорона Державної прикордонної служби України (ДПСУ) є спеціалізованим правоохоронним органом, який забезпечує охорону морського кордону, безпеку судноплавства, протидію контрабанді, браконьєрству та іншим злочинам у морських просторах України. Її діяльність має важливий кримінально-правовий аспект, оскільки підрозділи морської охорони виявляють, фіксують та передають до слідчих органів інформацію про злочини, передбачені Кримінальним кодексом України, зокрема незаконне переправлення осіб через державний кордон (ст. 332 ККУ), контрабанду (ст. 201 ККУ), порушення правил міжнародного мореплавства (ст. 334 ККУ), браконьєрство (ст. 249 ККУ) та злочини воєнного характеру (ст. 438, 441 ККУ) [1, 2].

Правовий статус морської охорони визначається Конституцією України та Законом України «Про Державну прикордонну службу України», який надає підрозділам право здійснювати затримання порушників, огляд суден, застосування фізичної сили, спеціальних засобів та зброї у межах закону [4]. Кримінальний процесуальний кодекс України наділяє морську охорону повноваженнями збирання доказів, проведення слідчих дій та притягнення порушників до відповідальності [1, 4].

У довоєнний період значну увагу приділяли запобіганню контрабанді та браконьєрству. Так, у 2018 році морська охорона затримала російське рибальське судно «Норд» біля берегів Криму за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію. Капітан та екіпаж були обвинувачені за ч. 2 ст. 332-1 ККУ, а судно арештоване як речовий доказ, що продемонструвало складність правової кваліфікації морських порушень у зоні окупованого Криму [3, 7]. Інший показовий кейс – затримання турецького судна «Yasa Jupiter» у 2019 році у порту Одеси за перевезення обладнання для будівництва Керченського мосту, що порушувало суверенітет України; розслідування проводилося за ст. 332-1 та 438 ККУ [3]. У довоєнний період морська охорона також системно фіксувала спроби контрабанди підакцизних товарів і заборонених вантажів через Чорне та Азовське море [1, 3].

З початком повномасштабного вторгнення Російської Федерації у 2022 році діяльність морської охорони значно активізувалася у воєнних умовах. Підрозділи здійснюють контроль морських комунікацій, охорону портів, ескорту гуманітарних конвоїв та протидію диверсійно-розвідувальним групам противника [6]. Атака на острів Зміїний у перші дні війни стала символічним прикладом героїчної оборони українських прикордонників, коли російський військовий корабель атакував гарнізон морської охорони ДПСУ, який відмовився здаватися [6, 7]. Морська охорона також документує воєнні злочини РФ: обстріли цивільних суден, блокаду портів та мінування підходів до них [6]. Кримінальна кваліфікація цих дій проводиться за ст. 438 та 441 ККУ, що підкреслює поєднання правоохоронної та воєнної функцій морської охорони.

Під час воєнного стану особливо показовим став інцидент із затриманням російського безпілотного судна-развідника у Чорному морі в червні 2022 року. Морська охорона ДПСУ виявила дрон-баржу, яка намагалася провести розвідувальну операцію біля узбережжя Одещини для подальшого постачання боєприпасів і техніки російським підрозділам. Судно було зупинено та оглянуто, а зібрані матеріали стали основою для відкриття кримінального провадження за статтями 438 і 201 КК України (порушення законів та звичаїв війни і контрабанда озброєння) [1, 2]. Цей кейс ілюструє, як Морська охорона поєднує прикордонну та кримінально-правову функції у воєнний час, забезпечуючи документування загроз на морі та притягнення порушників до відповідальності.

Правомірність застосування фізичної сили та зброї співробітниками морської охорони регламентується Законом України «Про Державну прикордонну службу України» та інструкціями ДПСУ [4]. Судова практика підтверджує, що застосування зброї допускається лише при

дотриманні принципів необхідності, пропорційності та крайньої потреби [7]. В умовах воєнного стану ці критерії розширюються відповідно до міжнародного гуманітарного права, дозволяючи застосовувати зброю проти ворожих військових об'єктів та комбатантів [5].

Ефективна кримінально-правова діяльність морської охорони неможлива без взаємодії з іншими правоохоронними органами. Морська охорона тісно співпрацює зі Службою безпеки України, Національною поліцією, Державною митною службою та Військово-Морськими Силами для спільного виявлення порушень, огляду суден та затримання порушників [1, 3, 4, 8]. Під час воєнного стану така взаємодія дозволяє протидіяти спробам незаконного переміщення вантажів подвійного призначення, контрабанді зброї та диверсіям.

Співробітники морської охорони несуть кримінальну відповідальність за перевищення влади, зловживання повноваженнями та корупційні діяння (ст. 364, 365, 368 ККУ) [2, 3]. Процесуальні аспекти розслідування морських злочинів включають фіксацію доказів у морських умовах, використання супутникових систем та радіолокації, а також залучення експертів з морського права і навігації [7]. Під час воєнного стану морська охорона бере участь у збиранні доказів для міжнародних судових органів, включаючи Міжнародний кримінальний суд, документуючи напади РФ на цивільні судна та інфраструктуру [5, 7].

Міжнародні аспекти діяльності морської охорони регламентуються Конвенцією ООН з морського права (UNCLOS, 1982), SOLAS (1988) та Конвенцією про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства (1988), що встановлюють права держави на охорону морських просторів, боротьбу з піратством і контрабандою, а також право переслідування суден-порушників по гарячих слідах [5].

Таким чином, кримінально-правові аспекти діяльності Морської охорони ДПСУ охоплюють виявлення злочинів, документування та притягнення до відповідальності порушників, а також взаємодію з національними та міжнародними органами. У сучасних умовах воєнної агресії РФ значення цих аспектів значно зросло, адже морська охорона стала ключовим елементом захисту державного суверенітету, безпеки морських комунікацій та кримінально-правового забезпечення національної оборони.

Література:

1. Державна прикордонна служба України. Офіційний сайт. <https://dpsu.gov.ua>
2. Кримінальний кодекс України. *ВВР*. 2001, № 25–26, ст. 131. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

3. Державна прикордонна служба України. «Річний звіт про діяльність Морської охорони», 2023. *Звіт публікується на офіційному сайті ДПСУ.* <https://dpsu.gov.ua>

4. Закон України «Про Державну прикордонну службу України» № 661-IV від 3 квітня 2003 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15>

5. Закон України «Про приєднання України до Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» № 761-XIV від 03 червня 1999 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/761-14>

6. ДПСУ. «Морська охорона у 2023 році: підсумки служби та результати операцій у Чорному морі», 2024. *Звіт публікується на офіційному сайті ДПСУ.* <https://dpsu.gov.ua>

7. Верховний Суд України. «Практика застосування кримінальної відповідальності та правомірності дій прикордонників», 2017–2019. *Огляд судової практики доступний у Єдиному державному реєстрі судових рішень (за ключовими словами).*

8. Кабінет Міністрів України. Розпорядження «Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами України на період до 2025 року та затвердження плану заходів щодо її реалізації» № 1184-р від 24 листопада 2021 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1184-2021-%D1%80>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-40>

PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF A MECHANISM FOR COUNTERING TERRORISM AT SEA

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕХАНІЗМУ ПРОТИДІЇ ТЕРОРИЗМУ НА МОРІ

**Pomaza-Ponomarenko Alina
Leonidivna**

*Doctor of Public Administration,
Professor, Head of the Research
Laboratory for the Study
of Management Problems in the Field
of Civil Defence
National University of Civil Defence
of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

**Помаза-Пономаренко Аліна
Леонідівна**

*доктор наук з державного
управління, професор,
завідувач науково-дослідної
лабораторії з дослідження проблем
управління у сфері цивільного
захисту
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Taraduda Dmytro Vitaliyovych

*Candidate of Technical Sciences,
Associate Professor,
Professor of the Department
of Management of Civil Protection
Units of the Institute
of Postgraduate Education
Lviv State University of Life Safety
Lviv, Ukraine*

Тарадуда Дмитро Віталійович

*кандидат технічних наук, доцент,
професор кафедри управління
діяльністю підрозділів цивільного
захисту інституту післядипломної
освіти
Львівський державний університет
безпеки життєдіяльності
м. Львів, Україна*

Балтійське та Чорне моря формують стратегічний геополітичний простір, який поєднує Північну та Східну Європу, забезпечує транзит енергоресурсів, функціонування портової інфраструктури НАТО та ЄС, а також критичні підводні кабелі й трубопроводи. Після 2022 року (через повномасштабну агресію РФ проти України) Балто-Чорноморський регіон став центром гібридних загроз, диверсій і терористичної активності, що робить питання морської безпеки особливо актуальним.

Морська безпека є ключовим компонентом загальної національної та регіональної безпеки. Для країн Балтійського та Чорноморського регіонів, де морські коридори є важливими для енергетики, торгівлі й логістики, ризик терористичних і асиметричних атак на морі має серйозні економічні та гуманітарні наслідки. Соціально-політична

турбулентність, гібридні загрози й зростання транснаціональних злочинних мереж ускладнюють традиційні підходи до протидії їхній діяльності [1–2]. З огляду на це виникає потреба в адаптації й посиленні механізмів боротьби з тероризмом на морі, зокрема, через підвищення інтеграції зусиль прикордонних служб, берегової охорони, розвідувальних органів, цивільних інститутів та ін. [там само]. При цьому слід зважати на те, що Балто-Чорноморський регіон (далі – БЧР) відзначається низкою відмінних ознак: перетин інтересів ЄС, НАТО і позаальянсових акторів (зокрема, України), а також різний рівень ресурсного забезпечення у країнах, які входять до цього регіону. Крім того, до цього списку можна додати значну кількість портових переважень, високу щільність цивільного судноплавства, наявність важливих енергетичних об'єктів (нафтогазових терміналів, трубопроводів), а також транзит військових і торгових маршрутів.

Морський тероризм у БЧР проявляється не стільки у класичній формі (піратство, захоплення суден), скільки у гібридних атаках на критичну морську інфраструктуру, транспортні коридори та військово-морські об'єкти. Його ключові ознаки у БЧР такі: 1) застосування високотехнологічних БПЛА й надводних безпілотних катерів; 2) атаки на підводні інфраструктурні об'єкти (газогони, енергокабелі, трансбалтійські лінії зв'язку); 3) блокування торговельного судноплавства як елемент політичного тиску; 4) використання «сірих зон» морського права для проведення операцій під фальшивим прапором; 5) інформаційно-психологічні операції із залякування цивільного судноплавства. Збройна агресія РФ проти України спричинила появу низки нових терористичних загроз: 1) обстріли українських портів Одеси, Чорноморська та ін.; 2) атаки на цивільні зернові судна; 3) мінування акваторій та використання дрейфуючих мін; 4) блокування торговельних шляхів у порушення Конвенції ООН з морського права.

З метою реагування на такі інциденти в БЧР доцільно видається необхідність щодо створення Єдиного Балто-Чорноморського Центру Морської Антитерористичної Взаємодії. Уважаємо, що зазначений центр може виконувати такі функції: координації розвіданих; оперативного реагування на підводні інциденти; технічної експертизи атак на інфраструктуру; розробки стандартів морської безпеки в напрямку протидії терористичній діяльності. Крім того, перед вказаним центром стоїть завдання щодо створення спільного хмарного датацентру для обміну даними, застосування алгоритмів ШІ для виявлення аномалій у поведінці суден і забезпеченні захисту від GPS/AIS-спуфінгу.

У продовження відзначимо, що окремий напрямок протидії тероризму на морі є забезпечення розвитку протимінної й антидиверсійної інфраструктури. У Чорному морі необхідно зреалізувати таке: розгор-

нути мережу протимінних бар'єрів; застосовувати безпілотні системи для контролю потоків і портів; упровадити модульні системи акустичного моніторингу. Щодо Балтійського моря, то вважаємо, що в його межах слід посилити захист підводних кабелів та енергетичних ліній, створити спільні патрульні групи Фінляндії, Швеції, Данії та Польщі. Крім того, доцільно забезпечувати розвиток спільних навчань і підготовки кадрів у сфері антитерористичної діяльності. Власне, існує необхідність у проведенні регулярних антитерористичних навчань «Baltic-Shield» і «Black Sea Guard», а також підготовці фахівців із підводної протидиверсійної боротьби.

Отже, БЧР є однією з найбільш вибухонебезпечних зон Європи щодо терористичних і проксітерористичних (гібридних) загроз на морі. У сучасних умовах саме морська інфраструктура – порти, підводні кабелі, енергетичні коридори – стає об'єктом першочергової уваги агресивних акторів, насамперед РФ. Існуючі механізми протидії є недостатньо інтегрованими, фрагментованими й ослабленими правовими прогалинами. З огляду на це вважаємо, що перспективним є створення комплексної міждержавної системи реагування, яка об'єднає технологічні, правові, військово-морські та розвідувальні спроможності країн Балтійського та Чорного морів. Без формування єдиної регіональної архітектури безпеки неможливо гарантувати захист критичної інфраструктури та забезпечити стабільність морських комунікацій у найближчі десятиліття.

Література:

1. Помаза-Пономаренко А. Л. Протидія тероризму як напрям гарантування системи національної безпеки: тренди та механізми. *Економіка, управління та адміністрування*. 2025. № 2(112). С. 187–193.
2. Помаза-Пономаренко А. Л., Тарадуда Д. В. Інституційні механізми протидії терористичній діяльності та забезпечення системи безпеки. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2025. № 10. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/7756/7886>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-41>

**ORGANIZED CRIME AS A THREAT TO THE MARITIME
SECURITY OF THE BLACK SEA REGION:
LEGAL AND ETHICAL ASPECTS**

**ОРГАНІЗОВАНА ЗЛОЧИННІСТЬ ЯК ЗАГРОЗА МОРСЬКІЙ
БЕЗПЕЦІ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ:
ПРАВОВІ ТА ЕТИЧНІ АСПЕКТИ**

**Tolmachevska Yelizaveta
Serhiivna**

*Student
Institute of Law and Security
Scientific Supervisor: Sainchyn Serhii
Oleksandrovych
Ph.D., Senior Lecturer
at the Department
of Criminal Law Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

**Толмачевська Єлизавета
Сергіївна**

*здобувач вищої освіти
Інститут права та безпеки
Науковий керівник: Сاینчин Сергій
Олександрович
кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри
кримінально-правових дисциплін
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морська безпека є одним із ключових чинників національної безпеки України, з огляду на стратегічне значення Чорного моря як транспортного, енергетичного та геополітичного вузла. Відповідно до *Морської доктрини України на період до 2035 року* [1], морська діяльність має важливе значення для економічного розвитку держави, реалізації її транзитного потенціалу, енергетичної незалежності та зміцнення позицій у системі міжнародної морської політики. Проте останні десятиліття позначені активізацією загроз, серед яких – організована злочинність, що дедалі більше впливає на стан морської безпеки як України, так і всього Чорноморського регіону.

Організована злочинність проявляється у вигляді контрабанди, торгівлі людьми, незаконного обігу зброї та наркотиків, а також у співпраці злочинних структур із корумпованими представниками влади. Такі явища послаблюють державний контроль над прибережними територіями, підривають міжнародне співробітництво та створюють серйозні виклики для регіональної стабільності.

Чорноморський регіон традиційно розглядається як зона стратегічного перетину інтересів Європи, Кавказу та Близького Сходу. В умо-

вах загострення міжнародної напруженості, спричиненої агресивною політикою Російської Федерації, він став ареною як військових, так і нелегальних економічних процесів. Як зазначає *Морська доктрина України* [1], національні інтереси у Чорноморсько-Азовському басейні включають захист суверенітету, безпечне судноплавство, охорону морських ресурсів і розвиток міжнародного співробітництва.

Водночас, за спостереженнями аналітиків [2; 3], слабкість інституційних структур окремих чорноморських держав створює передумови для поширення нелегальних схем морської діяльності. Серед основних загроз виділяються міжнародна організована злочинність, наркоторгівля, торгівля людьми, контрабанда та незаконне рибальство. Як свідчить аналітична карта загроз морській безпеці України [3], саме ці чинники, поряд із мілітаризацією регіону та неконтрольованим видобутком біоресурсів, формують основу сучасних викликів у Чорному морі.

Нормативно-правове забезпечення морської безпеки України ґрунтується на міжнародних і національних документах. Центральне місце серед них посідає *Конвенція ООН з морського права (1982 р.)*, положення якої регламентують питання судноплавства, охорони морського середовища, боротьби з піратством і незаконною діяльністю у відкритому морі.

В Україні питання боротьби з нелегальним виловом, контрабандою та порушенням екологічних норм визначені у *Законі України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів»* [4]. Документ встановлює правові засади використання та охорони біоресурсів, відповідальність за браконьєрство і недобросовісну морську діяльність, що є важливим компонентом протидії кримінальним загрозам.

На міжнародному рівні Європейський Союз розвиває низку ініціатив, спрямованих на формування єдиного безпекового простору. Зокрема, *Black Sea Synergy* [5] та *Європейська політика сусідства* [6] створюють основу для інтегрованого управління безпековими процесами в Чорноморському регіоні. У рамках *Стратегії ЄС для Дунайського регіону* [7], *Інтегрованої морської політики* [8] та *Стратегії морської безпеки ЄС* [9] передбачено розвиток транскордонного моніторингу, обмін розвідувальними даними та вдосконалення контролю за судноплавством.

Рада ЄС у Висновках 2019 року [10] наголосила на необхідності дотримання принципів міжнародного права, зокрема суверенітету, територіальної цілісності та свободи навігації, що прямо стосується запобігання злочинним проявам у морських просторах. Проте, як зазначає Yazgan [11], без конкретних механізмів реалізації політичні ініціативи залишаються декларативними.

Забезпечення безпеки на морі неможливе без урахування етичних вимірів, зокрема поваги до прав людини, екологічної відповідальності та справедливості у використанні морських ресурсів. Організована злочинність у морській сфері призводить до серйозних гуманітарних порушень – від торгівлі людьми до трудової експлуатації рибалок і моряків.

Етична відповідальність держави полягає у забезпеченні балансу між економічною вигодою та збереженням морських екосистем. Як підкреслюють Burkinskyi і Stepanova [3], національні інтереси України включають екологічну безпеку, охорону морського біорізноманіття та раціональне використання природних ресурсів. Зловживання цими ресурсами, у тому числі шляхом незаконного видобутку або забруднення акваторій, не лише підриває економічну стабільність, але й створює етичну кризу у сфері відповідального управління морськими просторами.

Україна активно залучена до регіональних форматів безпекової взаємодії. Як зазначає Снігір [12], у межах співпраці з ЄС формуються безпекові сегменти чорноморської політики, які спрямовані на протидію транснаціональним загрозам. Важливим напрямом є партнерство України та Туреччини, яке, за оцінками Ахмедової [13], виступає ключовим чинником стабільності у регіоні.

Після 2014 року, внаслідок анексії Криму, стратегічне партнерство між Києвом і Анкарою набуло нового змісту. За аналітичними висновками Воротнюк [14] та офіційними даними Посольства України в Туреччині [15], країни координують дії у сфері боротьби з тероризмом, сепаратизмом та організованою злочинністю. Важливим кроком у цьому напрямку стала *Спільна декларація дев'ятого засідання Стратегічної ради високого рівня між Україною та Туреччиною* [16], що закріпила зобов'язання щодо зміцнення співпраці у морській безпеці та боротьбі з нелегальними морськими потоками.

Отже, організована злочинність становить одну з найсерйозніших загроз морській безпеці Чорноморського регіону. Вона підриває економічну стабільність, провокує екологічні ризики, посилює нелегальні міграційні процеси та створює потенціал для військових провокацій. Протидія цій загрозі потребує комплексного підходу, який поєднує правові, інституційні та етичні інструменти.

Для України ключовими завданнями є вдосконалення нормативно-правової бази, інтеграція до європейських систем морського моніторингу, активна участь у міжнародних програмах безпеки та посилення регіональної взаємодії з державами-партнерами. Етична складова морської безпеки має стати орієнтиром у державній політиці – адже

лише відповідальне управління морським простором може забезпечити мир, стабільність і сталий розвиток у Чорноморському регіоні.

Література:

1. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовт. 2009 р. № 1307. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
2. Филипенко А. О., Баришникова В. В., Степанова К. Є. Щодо стратегічних пріоритетів морської реалізації потенціалу України. Одеса : Регіон. філіал Нац. ін-ту стратег. досліджень, 2012. 84 с.
3. Burkinskyi B., Stepanova K. National Maritime Interests of Ukraine in the Black Sea – Azov Basin. *Economics. Ecology. Socium*. 2017. № 1. С. 12–23.
4. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів : Закон України від 8 лип. 2011 р. № 3677-VI. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17#Text>
5. European Union External Action. *Black Sea Synergy*. 2019. URL: <https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/black-sea-synergy/346>
6. European Union External Action. European Neighbourhood Policy (ENP). 2021. URL: <https://eeas.europa.eu/diplomatic-network/european-neighbourhood-policy-enp/330>
7. European Commission. The EU Strategy for the Danube Region. 2011. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC0715>
8. European Parliament. Integrated Maritime Policy of the European Union. 2019. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union>
9. European Commission. The EU Maritime Security Strategy Action Plan 2020 Implementation Report. 2020. URL: https://file:///C:/Users/111/Downloads/eumss-factsheet-swd-2020-252_en.pdf
10. Council of the European Union. *Council Conclusions on the EU's Engagement to the Black Sea Regional Cooperation*. 2019. URL: <https://www.consilium.europa.eu/media/39779/st10219-en19.pdf>
11. Yazgan H. Black Sea Synergy: Success or Failure for the European Union? *Marmara University Journal of Political Science*. 2017. Vol. 5. Special Issue. P. 67–78. URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/301433>
12. Снігір О. В. Відносини України та ЄС у контексті формування безпекового сегмента чорноморської політики Євросоюзу. *Стратегічні пріоритети*. 2008. № 3(8). С. 192–201.

13. Akhmedova E. The Importance of the Black Sea Security Cooperation between the Republic of Turkey and Ukraine and the European Union Black Sea Synergy Security System. *Актуальні проблеми політики*. 2020. № 64 (2019). С. 168–179.

14. Vorotnyuk M. *Foreign Policy Audit: Ukraine – Turkey*. Discussion paper. Kyiv : Institute of World Policy, 2016. 32 p.

15. Посольство України в Турецькій Республіці. Україна та Туреччина поглиблюватимуть стратегічне партнерство задля безпеки в Чорноморському регіоні – підсумки зустрічі президентів. 2016. URL: <https://turkey.mfa.gov.ua/news/45522-ukrajina-ta-turechchina-pogliblyuvatimuty-strategichne-partnerstvo-zadlya-bezpeki-v-chornomorsykomu-regioni-pidsumki-zustrichi-prezidentiv>

16. President of Ukraine. *Joint Declaration of the 9th Meeting of the High-Level Strategic Council between Ukraine and the Republic of Turkey*. 2021. URL: <https://www.president.gov.ua/en/news/spilna-deklaraciya-devyatogo-zasidannya-strategichnoyi-radi-67909>

RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-42>

SOME ASPECTS OF PROTECTION OF CIVIL RIGHTS OF SEAMEN UNDER MARTIAL STATE IN UKRAINE (USING THE EXAMPLE OF WILLS CERTIFICATE)

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ЦИВІЛЬНИХ ПРАВ МОРЯКІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ (НА ПРИКЛАДІ ПОСВІДЧЕННЯ ЗАПОВІТІВ)

Dolynska Mariia Stepanivna

*Doctor of Law, Professor,
Professor of the Department
of Economic and Legal Disciplines
Lviv State University of Internal Affairs
Lviv, Ukraine*

Долинська Марія Степанівна

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри господарсько-
правових дисциплін
Львівський державний університет
внутрішніх справ
м. Львів, Україна*

Війна в Україні привели до значного збільшення кількості захисників та захисниць держави, які потребують захисту своїх цивільних прав та інтересів.

Станом на лютий 2022 року органами, уповноваженими на вчинення нотаріальних дій в державі є державні та приватні нотаріуси, посадові особи органів місцевого самоврядування сільських населених пунктів, а за кордоном – консульські установи та дипломатичні представництва України.

Окрім того, статтю 1252 Цивільного кодексу України [1] та статтею 40 Закону України «Про нотаріат» [2] визначено перелік посадових та службових осіб, уповноважених посвідчувати прирівняні до нотаріальних заповіти, за виключення секретних. В тому числі: заповіти моряків, які перебувають на лікуванні у лікарні, госпіталі, іншому стаціонарному закладі охорони здоров'я – посвідчуються головними лікарями, їх заступниками з медичної частини або черговими лікарями цих лікарень, госпіталів, інших стаціонарних закладів охорони здоров'я; заповіти моряків, які перебувають під час плавання на морських, річкових суднах, що ходять під прапором України –

посвідчуються капітанами цих суден; заповіти в тому числі моряків, в пунктах дислокації військових частин, з'єднань, установ, військово-навчальних закладів, де немає нотаріусів чи посадових осіб органів місцевого самоврядування.

Однак, під час воєнних дій, моряки здійснюють захист держави не лише на морі, у внутрішніх водах України, але й на суходолі, тому може також виникнути потреба у посвідченні заповітів.

В основному актами Кабінету Міністрів України врегульовано питання діяльності нотаріату в умовах воєнного стану в державі. Стосовно теми дослідження вважаємо за доцільне виокремити: Постановою Кабінету Міністрів від 28.02.2022 р. № 164 «Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану» [3].

Постанова Кабінету Міністрів України № 209 від 06.03.2022 р. [4] передбачає: «в умовах воєнного стану військовослужбовці Збройних Сил, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, а також працівники правоохоронних (спеціальних) органів, органів цивільного захисту, які залучаються до здійснення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії іноземної держави, вправі посвідчити заповіти [4].

На думку О. Кухарєва, що відбулося розширення переліку осіб, що наділені правом посвідчувати заповіти [5].

Постановою Кабінету Міністрів від 19.04.2022 р. № 480 [6], зобов'язано осіб, уповноважених на посвідчення прирівняних до нотаріальних заповітів в умовах воєнного стану, укладати їх згідно з вимогами Порядку посвідчення заповітів і довіреностей, що прирівнюються до нотаріально посвідчених.

Вважаємо, що нових осіб, які вправі скласти заповіти в умовах воєнного стану, доцільно виокремити у три окремі групи: 1. Військовослужбовці (в тому числі моряки) Збройних Сил, інших утворених відповідно до законів військових формувань. 2. Працівники правоохоронних (спеціальних) органів, органів цивільного захисту, які залучаються до здійснення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії іноземної держави. 3. Військовополонені [7, с. 29–30].

Суб'єктами, які вправі посвідчувати заповіти від вищевказаних осіб, в тому числі моряків, в умовах воєнного стану є: командир (начальник) або уповноважена таким командиром (начальником) особа Збройних Сил (в тому числі Військово-Морських Сил), інших утворених відповідно до законів військових формувань, а також правоохоронних (спеціальних) органів, органів цивільного захисту, які залучаються до здійснення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії іноземної держави; начальник

табору (установи, де створено діляницю) для військовополонених [7, с. 30].

Законодавством, незалежно від суб'єкта уповноваженого, на посвідчення заповіту (нотаріуса, посадової особи органу місцевого самоврядування, відповідної посадової чи службової особи, в тому числі командира (начальника) або уповноважена таким командиром (начальником) особи) встановлено загальні вимоги до укладення та посвідчення заповітів [8, р. 81]. Зокрема, це регулюється Цивільним кодексом України [1], Законом України «Про нотаріат» [2], Порядком посвідчення заповітів і довіреностей, що прирівнюються до нотаріально посвідчених [9], а також іншими актами держави.

Основне призначення заповіту: визначити спадкоємців на майно. Заповідач вправі обирати спадкоємців самостійно, незалежно від того, чи входять вони до кола спадкоємців за законом, тих які не входять до цього кола, інших учасників цивільних відносин [10, с. 13]. Наголошуємо, що посвідчення заповіту через представників не допускається.

Вважаємо, що командир (начальник) вправі уповноважити посвідчувати прирівняні до нотаріальних заповіти особи, яка має певні навички щодо правильності складання та оформлення заповітів.

Особливістю посвідчення вищевказаними органами заповітів є те, що вони посвідчуються у присутності двох свідків. Згідно з ст. 1253 Цивільного кодексу [1] свідком заповіту може бути фізична особа, що має повну цивільну дієздатність. У тексті заповіту зазначаються відомості про особи свідків, прізвище, ім'я та по батькові кожного, дати їх народження, реквізити паспортів чи інших документів, на підставі яких встановлено особу. Свідки зобов'язані прочитати заповіт вголос та проставити на ньому підписи [10, с. 12].

О. Є. Кухарев стверджує, що «свідки мають засвідчити, що заповідач на момент складення та посвідчення заповіту: розумів значення своїх дій та міг керувати ними; висловив свою істинну волю та до нього не застосовувався психічний або фізичний вплив»... [11, с. 109].

Процес посвідчення заповіту згідно Постанови № 164 складається з трьох етапів: складання та засвідчення такого заповіту; передача одного примірника складеного заповіту через відповідні органи нотаріусу/державній нотаріальній конторі на реєстрацію в Спадковому реєстрі, що є електронним доказом його укладення; передача на тимчасове зберігання до відповідного нотаріального архіву протягом трьох місяців після припинення або скасування воєнного стану [12, с. 170].

Більш детально порядок посвідчення прирівняних до нотаріальних заповітів під час воєнного стану в Україні із зразками документів автором відображено у двох довідниках: «Порядок посвідчення

довіреностей та заповітів, прирівняних до нотаріально посвідчених [13] та «Порядок посвідчення заповітів, прирівняних до нотаріальних заповітів» [14].

Правильність укладення новими квазінотаріальними органами заповітів, сприятиме ефективному захисту інтересів спадкоємців [15, с. 105].

Отже, під час воєнного стану в Україні надано право посвідчувати прирівнювані до нотаріальних заповіти більш широкому колу посадових осіб військових формувань держави, які беруть безпосередню участь у захисті держави. Це є одним із важливих способів захисту прав та законних інтересів захисників та захисниць нашої держави, зокрема, моряків.

Література:

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
2. Про нотаріат : Закон України від 02.09.1993 р. № 3425-ХП. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3425-12>
3. Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2022 року № 164. *Урядовий кур'єр* від 28.02.2022. № 43.
4. Деякі питання державної реєстрації та функціонування єдиних та державних реєстрів, держателем яких є Міністерство юстиції, в умовах воєнного стану: постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 року № 209. *Урядовий кур'єр* від 06.03.2022. № 49.
5. Кухарев Олександр. Проблеми здійснення спадкових прав в умовах воєнного стану. 7 жовтня 2022 року. URL: <https://sud.ua/uk/news/blog/251193-problemi-zdiysnennya-spadkovikh-prav-v-umovakh-voynnogo-stanu>
6. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо діяльності нотаріусів та функціонування єдиних та державних реєстрів, держателем яких є Міністерство юстиції, в умовах воєнного стану : постанова Кабінету Міністрів України від 19.04.2022 року № 480. *Урядовий кур'єр* від 27.04.2022. № 96.
7. Долинська М. С. Деякі аспекти захисту цивільних прав військовослужбовців збройних сил України в умовах воєнного стану. Проблеми забезпечення прав і свобод людини : зб. матеріалів ІХ Міжнар. наук.- практ. конф. (Луцьк, 9 груд. 2022 р.) / уклад. Л. М. Джурак. Луцьк : Вежа-Друк, 2022. С. 29–32.
8. Dolynska Mariia. Theoretical-legal and applied aspects of the notarial procedure concerning the certification of wills / *Development trends in legal science and practice: the experience of countries of Eastern Europe*

and prospects of Ukraine: monograph / edited by authors. Riga, Latvia : «Baltija Publishing», 2018. P. 62–84.

9. Про порядок посвідчення заповітів і довіреностей, що прирівнюються до нотаріально посвідчених : постанова Кабінету Міністрів України від 15.06.1994 р. № 419 (у редакції постанови від 06.07.2006 р. № 940). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/419-94-%D0%BF#Text>

10. Долинська М. С. Актуальні питання посвідчення заповітів в Україні. *Життя і право*. 2004. № 4. С. 11–16.

11. Кухарев О. Є. Спадкове право України : навч.-практ. посіб. К. : Алерта ; ЦУЛ, 2011. 221 с.

12. Долинська М. Заповіт як підстава спадкування під час воєнного стану в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2023. № 78. Частина 1. С. 166–171.

13. Долинська М. С. Порядок посвідчення довіреностей та заповітів, прирівняних до нотаріально посвідчених : довідник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2023. 184 с.

14. Долинська М. С. Порядок посвідчення заповітів, прирівняних до нотаріально посвідчених : довідник. Львів : Галицька видавнича спілка, 2024. 48 с.

15. Маковій В. П., Якимець О. І., Книш З. І. Правове регулювання спадкових відносин під час воєнного стану. *Вісник ХНУВС*. 2022. № 4 (99). С. 93–107.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-43>

**FAIR TREATMENT OF SEAFARERS DETAINED
IN CONNECTION WITH ALLEGED CRIMES:
ANALYSIS OF THE ILO/IMO GUIDELINES**

**НАЛЕЖНЕ ПОВОДЖЕННЯ ІЗ МОРЯКАМИ, ЗАТРИМАНИМИ
У ЗВ'ЯЗКУ З ПІДОЗРОЮ У ВЧИНЕННІ ЗЛОЧИНІВ:
АНАЛІЗ КЕРІВНИХ ПРИНЦИПІВ МОП/ММО**

Yedeliev Roman Serhiiovych

*PhD, Associate Professor
of International Law Department
Educational and Scientific Institute
of International Relations
Taras Shevchenko National
University of Kyiv
Kyiv, Ukraine*

Єделєв Роман Сергійович

*кандидат юридичних наук, доцент
кафедри міжнародного права
Навчально-наукового інституту
міжнародних відносин
Київського національного
університету імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Глобалізація морських перевезень зумовила різке зростання кількості ситуацій, коли моряки опиняються в юрисдикції іноземних держав і стають об'єктом кримінальних проваджень. Явище «криміналізації моряків» супроводжується численними порушеннями прав людини: необґрунтованим затриманням, відсутністю доступу до адвоката й перекладача, порушенням права на репатріацію, невиплатою заробітної плати тощо [1, с. 443].

На своєму третьому засіданні 24–26 листопада 2024 року Спільна тристороння робоча група Міжнародної організації праці та Міжнародної морської організації затвердила Керівні принципи щодо належного поводження з моряками, затриманими у зв'язку з підозрою у вчиненні злочинів (далі – Керівні принципи), які системно окреслюють стандарти належного поводження з такими моряками та розподіляють обов'язки між портовою/прибережною державою, державою прапора, державою громадянства моряка та судовласником [2].

Мета доповіді – проаналізувати зміст Керівних принципів крізь призму забезпечення прав затриманих моряків та окреслити можливі напрями імплементації цих стандартів у національне законодавство.

Керівні принципи побудовано на основі вже існуючих міжнародних актів у сфері прав людини: Загальної декларації прав людини, Міжнародного пакту про громадянські і політичні права, Мінімальних стандартних правил ООН щодо поводження з в'язнями (Правила Нельсона Мандели), Бангкокських правил, Віденської конвенції про

консульські зносини. Керівні принципи тісно пов'язані з положеннями Конвенції про морську працю (далі – Конвенція МОП), Конвенції ООН з морського права та Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства. Вони не створюють нових прав для моряків, а конкретизують механізми реалізації вже гарантованих прав у специфічній ситуації – кримінального переслідування моряків в іноземній юрисдикції.

Керівні принципи не є юридично обов'язковими й не підлягають ратифікації, але виступають орієнтиром для формування політики, законодавства та адміністративної практики щодо поводження з моряками, затриманими за підозрою у вчиненні злочинів. Маючи характер м'якого права, їх значення посилюється тим, що документ ухвалений двома спеціалізованими установами ООН і спирається на вже чинні договірні зобов'язання держав.

У Керівних принципах моряки визнаються «особливою категорією працівників», для яких характерна колізія кількох юрисдикцій (держава прапора, держава порту, держави транзиту, держава громадянства тощо). Це обумовлює їхню підвищену вразливість і потребу у спеціальних гарантіях.

Під справедливим поводженням із моряками розуміється ставлення до них з повагою, недопущення дискримінації, забезпечення фізичного та психічного благополуччя та повний комплекс процесуальних та соціально-економічних гарантій під час розслідування та затримання. До таких гарантій належать, зокрема: заборона свавільного затримання та утримання під вартою лише з огляду на статус моряка або капітана судна; презумпція невинуватості; забезпечення доступу до адвоката й перекладача, права не свідчити проти себе та права мовчати; право на повідомлення консульських органів; належні умови утримання; збереження трудових прав.

Керівні принципи прямо закликають держави уникати криміналізації моряків і визнають, що члени екіпажу можуть несвідомо опинитися втягнутими у кримінальну діяльність. Наголошується на необхідності ретельно оцінити докази та специфіку роботи моряків до висування обвинувачень.

Держава порту, що розслідує справу та затримує моряка, повинна оперативно повідомити консульські установи держави його громадянства та держави прапора, роз'яснити моряку зрозумілою мовою причини затримання й обвинувачення, забезпечити доступ до обраного адвоката та перекладача, гарантувати конфіденційне спілкування із захисником і якнайшвидше провести слідчі дії, за можливості використовуючи письмові чи дистанційні показання, щоб мінімізувати потребу у фізичній присутності моряка в цій юрисдикції. Держава порту має забезпечити затриманим морякам належне житло, харчу-

вання, воду, одяг і медичну допомогу, а також доступ до послуг, які підтримують їхнє психічне здоров'я, включно з допомогою благодійних та профспілкових організацій моряків. При цьому слід враховувати гендерні аспекти, релігійні потреби, культурні особливості, зокрема щодо харчування.

Керівні принципи зобов'язують державу порту максимально використовувати альтернативи триманню під вартою, забезпечити право моряка на судовий перегляд законності затримання, дотримуватися роздільного тримання підозрюваних і засуджених та, щойно участь моряка у слідчих діях більше не потрібна, дозволити йому репатріацію або повернення на судно за рахунок судовласника відповідно до вимог Конвенції МОП. Усі дії правоохоронних органів мають здійснюватися без дискримінації, а щодо жінок-моряків – із урахуванням гендерно чутливого підходу.

Держава прапора, виконуючи зобов'язання за Конвенцією з морського права, повинна активно захищати права моряків на суднах під її прапором, координуватися з іншими державами й судовласником, контролювати виплату зарплати та належні умови тримання, забезпечувати правову допомогу, переклад, репатріацію за потреби та недопущення репресій. Держава громадянства моряка зобов'язана здійснювати консульський захист, стежити за умовами утримання і станом здоров'я, організувати репатріацію, інформувати сім'ю та включати положення Керівних принципів у підготовку моряків.

Керівні принципи зобов'язують судовласників дотримуватися «нульової толерантності» до репресій, співпрацювати з державами та зберігати докази, продовжувати виплату зарплати й забезпечувати утримання та медичну допомогу затриманим морякам, організувати їхню репатріацію

Морякам рекомендується знати й наполягати на своїх правах (правова допомога, перекладач, мовчання, консульський захист, зв'язок із сім'єю), повідомляти про порушення, користуватися підтримкою консула, судовласника й профспілок, вимагати належних умов утримання та своєчасної репатріації.

Практичне значення Керівних принципів полягає в тому, що вони дають деталізовану «карту обов'язків» для держав і судовласників. Їх імплементація може здійснюватися через удосконалення вимог кримінального процесу (спеціальні гарантії для іноземних моряків, обов'язок оперативно повідомляти консулів і державу прапора, ширше застосування альтернатив триманню під вартою); адаптацію законодавства про працю моряків із прямим відсиланням до Конвенції МОП і Керівних принципів (заробітна плата, репатріація, побутові умови, медична допомога затриманим); розроблення інструкцій для прикор-

донників, морської адміністрації, правоохоронних органів і консулів (алгоритми комунікації між державами); підвищення обізнаності моряків (навчальні програми, передвізні брифінги, колективні договори); а також розвиток співпраці з профспілками й благодійними організаціями, які першими дізнаються про затримання та підтримують сім'ї моряків.

Керівні принципи істотно посилюють захисний потенціал існуючих міжнародно-правових норм. Вони систематизують та конкретизують права моряків як особливо вразливої категорії працівників; чітко розподіляють відповідальність між державою порту, державою прапора, державою громадянства моряка та судовласником; акцентують на необхідності запобігання криміналізації моряків та забезпечення справедливого, неупередженого і своєчасного розслідування; поєднують процесуальні гарантії (право на захист, на справедливий суд, на консульський захист) із соціально-економічними правами (заробітна плата, умови проживання, медична допомога, репатріація). Імплементация цих стандартів у національне законодавство й практику, а також їхнє належне врахування судовласниками та самими моряками, здатні суттєво знизити масштаби порушень прав людини в морському секторі й забезпечити реальне, а не декларативне, належне поводження з моряками у випадку їхнього затримання у зв'язку з підозрою у вчиненні злочинів.

Література:

1. Kirby S. The Continuing Criminalization of Seafarers: Where To Go From Here? *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives*. 2012. P. 443–463. URL: https://doi.org/10.1163/9789004202443_022 (дата звернення: 20.11.2025).

2. Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes. Third meeting of the Joint ILO–IMO Tripartite Working Group to identify and address seafarers' issues and the human element (Geneva, 26–28 November 2024). *International Labour Organization*. URL: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-06/Guidelines%20on%20Fair%20Treatment%20of%20Seafarers%20Detained%20in%20Connection%20with%20Alleged%20Crimes.pdf> (дата звернення: 20.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-44>

**EXERCISE OF SEAFARERS' RIGHTS IN INHERITANCE
MATTERS UNDER MARTIAL LAW**

**РЕАЛІЗАЦІЯ ПРАВ МОРЯКІВ У СПАДКОВИХ ВІДНОСИНАХ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Makovii Viktor Petrovich

*Candidate of Legal Sciences, Professor,
Head of the Department
of Civil Law Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Маковій Віктор Петрович

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

Сутність морської безпеки безпосередньо відображена у природі національної безпеки як рівня захищеності державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз, що детермінована у положеннях Закону України «Про національну безпеку України». Оскільки у наведеному нормативно-правовому акті національні інтереси з поміж інших налічують життєво важливі інтереси людини, безпечні умови її життєдіяльності та добробут, то фактично релевантні приватні інтереси є об'єктом відповідних суспільних відносин в якості предмету правового регулювання нормативного матеріалу, що забезпечує національну безпеку.

Хоча ст. 3 Закону України «Про національну безпеку України» серед напрямів державної політики у сфері національної безпеки і оборони не визначає прямо морську безпеку, однак системно-структурне тлумачення положень вказаного нормативно-правового акту надає можливість поширити перелік таких напрямів у вказаній статті також і морською безпекою. Підтверджує висловлене також і безпосереднє визначення морської безпеки у Стратегії морської безпеки України, затвердженій Указом Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024, під якою розуміється захищеність національних інтересів України на морі від наявних та потенційних загроз, а також забезпечення сталого розвитку України як морської та річкової держави. Тобто, фактично мова йде про проєкцію змісту національної безпеки на територіальну реалізацію таких заходів – межі державного суверенітету на морі.

Моряки виступають в якості спеціальних суб'єктів наведених суспільних відносин й захист їх прав та інтересів є важливою складовою морської безпеки. З урахуванням п. 13 Стратегії морської безпеки України об'єктом правового регулювання нормативних приписів даного нормативно-правового акта є саме суспільні відносин за участі моряків, які є громадянами України.

В умовах воєнного стану питання захисту інтересів моряків у розрізі реалізації змісту заходів із забезпечення морської безпеки України включають нормотворчу діяльність, у тому числі при врегулюванні правового статусу моряків як сучасників спадкових відносин.

Оскільки реалізація правосуб'єктності громадян України в рамках здійснення права на працю на морських судах пов'язане з певною винятковістю у здійсненні права на спадкування та на визначення правової долі майна на випадок смерті, то спеціальне законодавство містить специфіку вчинення кола квазінотаріальних дій, які реалізуються уповноваженими на те іншими посадовими, службовими особами, уповноваженими учиняти дії, прирівняними до нотаріально посвідчених. В умовах війни виникає коло обставин, які своєю екстраординарністю впливають на правовий режим спадкового процесу. Українське законодавство зазнало певних трансформацій саме у зв'язку з введенням правового режиму воєнного стану, які покликані забезпечити публічний правопорядок в цій частині суспільних відносин, у тому числі й за участі категорії осіб, які розглянуті в даній роботі.

Серед правових інститутів спадкового права, які зазнали змін в умовах воєнного стану, зокрема за участі моряків, необхідно відзначити інститути: місце відкриття спадщини, час відкриття спадщини, строк прийняття спадщини, спадкування права на земельну ділянку, спадкування права на відшкодування збитків та отримання компенсації, відумерлість спадщини.

Зокрема, в межах актуалізації положень спадкового права щодо визначення темпоральних меж реалізації права на прийняття спадщини окремі новелізації нормативного масиву відзначені як такі, що не відповідають основним засадам правотворення та взятим Україною зобов'язанням перед світовою спільнотою як учасниці відповідних релевантних міжнародних договорів.

Так, слушно доведено невідповідність окремих положень постанови Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2022 року № 164 «Деякі питання нотаріату в умовах воєнного стану» вимогам ст. 3 Конвенції захист прав людини і основоположних свобод в частині забезпечення реалізації принципу юридичної визначеності, що є предметом розгляду Європейського суду з прав людини. З огляду на непередбачуваність та екстраординарність самого юридичного факту умов воєнного

положення, спричиненого війною, вказано на доречність використання терміну «додатковий» строк у наведеному нормативному акті на противагу «подовженому» чи «поновленому» строку. Висловлена думка щодо узгодження правового регулювання спадкових відносин у цій частині між ЦК України і вказаним підзаконним нормативно-правовим актом [1, с. 106].

Цікавим є підхід законодавця щодо розмежування понять «державна реєстрація смерті», «час відкриття спадщини», «день смерті спадкодавця», «день оголошення спадкодавця померлим», «день реєстрації смерті», який відображено у положеннях п. 20 Прикінцевих та перехідних положень ЦК України. Фактично екстраординарними обставинами, які спонукають до застосування саме визначеного у розглянутих положеннях ЦК України процедур спадкування, є реєстрація факту смерті фізичної особи, яка відбулася пізніше одного місяця з дня смерті такої особи або дня, з якого її оголошено померлою. У розрізі наведених законодавчих змін фактично маємо справу з розмежуванням екстраординарного моменту початку перебігу строку прийняття спадщини, яким за екстраординарних умов, обтяжених дією воєнного стану, є день реєстрації смерті та звичайного моменту початку перебігу строку прийняття спадщини, яким за звичайних умов, не обтяжених дією воєнного стану, є саме день смерті спадкодавця.

Аналіз предикатної конструкції, яка відображена у проаналізованих положеннях цивільного законодавства, свідчить про виключну процедуру перебігу строку прийняття спадщини, яка реалізована у відкладальній обставині або у зупиненні чи перериванні строку на період дії відповідних обставин. Законодавцем визначено, що за наведених умов часом відкриття спадщини залишається передбачена ч. 2 ст. 1220 ЦК України дефініція дня смерті особи чи дня, з якого вона оголошується померлою. Разом з тим, строк прийняття спадщини починає перебіг з моменту державної реєстрації смерті особи.

Чи варто у такому випадку говорити про зупинення чи переривання наведеної часової категорії? Вочевидь ні, оскільки законодавець чітко визначає початок перебігу строку прийняття спадщини саме з моменту державної реєстрації смерті особи. Про зупинення чи переривання, з огляду на аналогію застосування наведених категорій у положеннях ст. ст. 263, 264 ЦК України щодо позовної давності, мова може йти лише у випадку, коли такий строк вже почав перебіг й настали обставини, які впливають на накопичення юридичного складу, необхідного для настання відповідних правових наслідків.

Відкладальна обставина у застосуванні часових обмежень здійснення цивільних прав та виконання цивільних обов'язків пов'язана з певними обставинами, які безпосередньо впливають на можливість

початку накопичення юридичного складу, який має релевантне правове значення для настання передбачених нормами правових наслідків. У даному випадку, часові межі перебігу строку прийняття спадщини фактично визначають границі реалізації можливої поведінки спадкоємців щодо прийняття спадщини шляхом вчинення відповідної поведінки.

В рамках звичайного, не обтяженого воєнним станом, правового режиму маємо строк прийняття спадщини загальний та додатковий, який надається судом у порядку ст. 1272 ЦК України, й є формою реагування встановленого правопорядку на певні обставини, які не надали можливості певному спадкоємцю реалізувати право на прийняття спадщини в межах загального строку. Оскільки відкладальна обставина – це та обставина, яка має неодмінно настати, то у договірних відносинах сторони використовують її в якості умови, що спричиняє сплив строку договору. Подібна аналогія наявна й щодо розглянутого випадку екстраординарного порядку перебігу строку прийняття спадщини, коли державна реєстрація смерті відбулася пізніше ніж через місяць з дня фактичної чи презумованої смерті особи. За такого розуміння природи перебігу строку прийняття спадщини відпадає потреба виходити за межі сприйняття даної темпоральної категорії у контексті ст. 1270 ЦК України.

Викладені міркування набувають додаткового забарвлення, коли мова йде про застосування викладених норм до членів екіпажу судна, оскільки наведений екстраординарний порядок в межах воєнного стану застосовується також і щодо цих осіб, незалежно від місця перебування. Наскільки такий підхід відповідає інтересам публічного правопорядку та інтересам спадкоємців? Вочевидь, введення додаткових правових режимів, у тому числі з огляду на екстраординарність у змісті накопиченого юридичного складу, не завжди матиме позитивне правозастосування, що потребує зваженого підходу.

Подібні міркування варті уваги й щодо застосування решти новел спадкового права в межах правового режиму воєнного стану, зокрема щодо участі у відповідних відносинах членів екіпажів морських суден. Дане питання потребує подальшого вивчення, особливо з огляду на складне структурування відповідних суспільних відносин під кутом зору норм міжнародного приватного права.

Література:

1. Маковій В. П., Якимець О. І., Книш З. І. Правове регулювання спадкових відносин під час воєнного стану. *Вісник ХНУВС*. 2022. № 4 (99). С. 93–107.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-45>

LEGAL REGULATION OF SEAFARERS' RIGHTS DURING MILITARY THREATS AND MARITIME BLOCKADES

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВ МОРЯКІВ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВОЇ ЗАГРОЗИ ТА БЛОКУВАННЯ МОРСЬКИХ ШЛЯХІВ

Perunova Olena Nikolaevna

*Candidate of Juridical Sciences,
Docent,
Associate Professor of Accounting
and Taxation
Kharkiv National Automobile
and Highway University
Kharkiv, Ukraine*

Перунова Олена Миколаївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри обліку
і оподаткування
Харківський національний
автомобільно-дорожній університет
м. Харків, Україна*

Сучасна морська галузь функціонує в умовах постійного зростання військових ризиків, гібридних загроз та цілеспрямованих дій, спрямованих на порушення свободи судноплавства. Екіпажі торговельних суден дедалі частіше опиняються у с ситуаціях, коли їх особиста безпека, трудові гарантії та можливість повернення додому безпосередньо залежать від розвитку військово-політичної обстановки. На відміну від інших категорій працівників, моряки не мають швидкого доступу до засобів евакуації та змушені перебувати на борту до моменту отримання дозволу на вихід із небезпечної акваторії або заходів в безпечний порт.

У таких умовах дотримання прав моряків набуває характеру не лише гуманітарного обов'язку, але й ключового елемента забезпечення морс якої безпеки . Порушення соціальних та трудових прав екіпажу прямо впливає на рівень ризиків під час навігації: професійне вигорання, стрес, психоемоційне виснаження та перевищення строків роботи створюють передумови до аварійності, збоїв в управлінні судном та зниження загальної стійкості системи морської безпеки.

Так, Конвенція про працю в морському судноплавстві від 2006 року (MLC 2006), Конвенція SOLAS, Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) та інші міжнародно правові джерела права формують певні загальні стандарти захисту моряків. Проте, слід зазначити, що більша частина цих актів були розроблені для умов мирного часу та не враховують специфіку воєнних загроз чи блокування морських шляхів. Саме тому виникає потреба у ґрунтовному аналізі наявних прогалин та

визначенні шляхів удосконалення механізмів правового захисту екіпажів у кризових ситуаціях.

Отже, у міжнародному праві моряки розглядаються як професійна група з особливими умовами праці та підвищеною вразливістю до ризиків. Їх права повинні охоплювати наступні положення: трудові гарантії (умови договору, тривалість роботи та відпочинку, справедлива оплата); соціальні права (медичне забезпечення, репатріація, доступ до засобів зв'язку); особисті права (гідність, воля, захист від незаконного затримання); права на безпеку (належне технічне оснащення, інструктаж, захист від загроз на морі).

Так, наприклад MLC 2006 закріплює мінімальні стандарти щодо умов життя і праці на борту, включаючи обов'язок судовласника та держави прапора забезпечити репатріацію моряка у разі надзвичайних обставин або завершення контракту. Але, слід зауважити, що міжнародні пакти не містять достатньо чітких механізмів захисту у разі виникнення збройного конфлікту, ведення бойових дій у морі чи встановлення морської блокади. UNCLOS визначає загальні правила проходів суден, проте практичні гарантії для цивільних екіпажів у небезпечних зонах залишаються недостатньо врегульованими, що створює правову невизначеність [1, 2].

Таким чином, у концептуальному вимірі права моряків потребують розширеного тлумачення та пристосування до реалій військових загроз, коли людська безпека має безумовний пріоритет над економічними або стратегічними інтересами.

В умовах військової ескалації торговельні судна стають об'єктами підвищеного ризику. До найбільш небезпечних факторів належать: мінування акваторій, обстріли, атаки безпілотних засобів, затримання суден військовими формуваннями або обмеження навігації на ключових маршрутах. У таких ситуаціях моряки практично позбавлені можливості своєчасно залишити небезпечний район та змушені перебувати в умовах невизначеності.

Зазначимо, що однією з найсерйозніших проблем стає вимушене продовження строків трудового контракту. Через блокування портів або заборону виходу у море судна залишаються на рейді, а екіпажі – на борту, часто упродовж періодів, що значно перевищує норми MLC 2006. Це порушує права на відпочинок, сімейне життя та репатріацію.

Іншим викликом є ризик затримання або захоплення. Під час інтенсивних військових дій судна можуть бути оглянуті або затримані для перевірки, а інколи екіпаж опиняється у фактичному полоні без чітких юридичних підстав. При цьому моряки не мають механізмів оперативного відновлення своїх прав. Проблеми можуть посилюватися у зв'язку з обмеженим доступом до медичної допомоги, інформації та

засобів зв'язку, що створює передумови для психологічного виснаження та підвищує рівень небезпеки під час виконання професійних обов'язків.

Також, у випадку блокади моряки стикаються з тривалим перебуванням на борту без можливості ротації, нестачею продовольства, палива, чистої води. Обмеженим доступом до медичних послуг, загрозами з боку військових сил, що контролюють акваторію. Особливо небезпечною є практика вимушеного утримання екіпажів на судні, коли судно фізично не може покинути порт або зайти в нього. Ці морські блокади можуть фактично паралізувати рух торговельного флоту, піддаючи екіпажі тривалим стражданням і створюючи значні ризики для життя та здоров'я моряків.

Визначимо, що на міжнародному рівні певні інструменти захисту моряків існують, але вони залишаються розпорошеними. Міжнародна морська організація (ІМО) розробляє рекомендації для держав щодо поведінки з екіпажами у кризових умовах, проте їхня юридична сила є обмеженою. Важливу роль відіграє Міжнародна федерація транспортників (ІТФ), яка фіксує випадки порушення прав моряків і сприяє їх правовому захисту. Однак і досі проблемними залишаються питання стосовно оскарження порушень, адже під час воєнних дій доступ до судів та органів контролю ускладнюється, а моряки нерідко не мають можливості скаржитися вчасно.

Таким чином, можна навести деякі пропозиції, щодо вдосконалення правового регулювання по захисту моряків і членів екіпажу: перш за все це створення спеціального міжнародного механізму для захисту моряків у зонах військових загроз, із чіткими правилами евакуації та репарації; уніфікація процедур взаємодії держав прапора та портових держав у разі небезпеки екіпажів; розширення доступу до засобів зв'язку включно з обов'язковим забезпеченням моряків альтернативними каналами комунікацій; посилення відповідності судовласників, які залишають екіпажі у небезпечних районах без належної підтримки.

Дотримання прав моряків в умовах військових загроз та морських блокад є складовою частиною загальної системи морської безпеки. Без належного захисту трудових, соціальних та особистих прав екіпажів неможливо забезпечити стале й безпечне функціонування світової морської логістики.

Отже, сучасні конфлікти демонструють потребу у перегляді існуючих міжнародних стандартів, адже чинні норми не враховують масштабності та інтенсивності сучасних загроз. Захист моряків має стати пріоритетом для держав, судовласників та міжнародних організацій, оскільки саме люди на є центральним елементом морської безпеки.

Література:

1. «Міжнародно-правова база – Конвенція Міжнародної організації праці (MLC) 2006...» [ILO, Maritime Labour Convention? 2006]. С. 128–150. <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention>
2. «Конвенція ООН з морського права (UNCLOS)...» [UN, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982]. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e/pdf.c.202

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-46>

**FAMILY MEDIATION AS A SUPPORT MECHANISM
FOR SEAFARERS AND THEIR FAMILIES IN THE CONTEXT
OF HYBRID WARFARE AND MARITIME SECURITY THREATS**

**СІМЕЙНА МЕДІАЦІЯ ЯК МЕХАНІЗМ ПІДТРИМКИ МОРЯКІВ
І ЇХНІХ РОДИН В УМОВАХ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ
ТА МОРСЬКИХ ЗАГРОЗ**

Serednytska Inha Anatoliivna

*Candidate of Legal Sciences (PhD),
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Civil Law Disciplines
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Середницька Інга

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

Сучасні безпекові процеси в Балто-Чорноморському регіоні характеризуються зростанням гібридних загроз, що поєднують військові дії, інформаційно-психологічний тиск, кібероперації та атаки на критичну морську інфраструктуру України. На цьому тлі ключовою складовою забезпечення морської безпеки виступає людський фактор, зокрема психологічна стійкість військовослужбовців морських сил та стабільність їхніх сімейних систем [1; 2].

Тривале перебування моряків у стані підвищеного ризику, невідзначеності та ізольованості від сім'ї сприяє посиленню стресових реакцій, загостренню конфліктності у взаєминах та формуванню ризиків руйнування сімейних зв'язків. Аналітичні дані щодо емоційної стійкості населення в умовах війни свідчать про зростання потреби

у психологічній підтримці та кризовій комунікації, що також актуалізує необхідність роботи з родинами військовослужбовців [3]. За таких умов підтримка сімей моряків перестає бути виключно соціальним завданням і набуває ознак складової системи національної та морської безпеки України.

Зміна характеру сучасних воєнних загроз актуалізує потребу в інструментах, здатних підтримувати внутрішню стійкість військових родин. Сімейна медіація у цьому контексті розглядається як ефективний механізм превенції та врегулювання конфліктів, оскільки сприяє зниженню емоційного напруження, відновленню комунікації та формуванню адаптивних моделей взаємодії. Закон України «Про медіацію» визначає її як добровільний позасудовий спосіб врегулювання спорів, орієнтований на конструктивний діалог сторін, що робить цей підхід особливо цінним у сімейних ситуаціях, ускладнених воєнними викликами [4; 5].

Для родин військовослужбовців морських сил характерним є комплексний вплив численних стресогенних чинників, пов'язаних зі службовою специфікою та тривалими періодами відсутності військового. Невизначеність, обмеженість комунікації, високий рівень ризику та ізоляція під час виконання завдань формують додаткові психологічні навантаження, що відображаються як на самому військовослужбовцеві, так і на членах його родини. Наукові праці у сфері військової психології підкреслюють, що якість внутрішньосімейної взаємодії суттєво впливає на емоційні та поведінкові реакції військовослужбовця у складних і кризових умовах [1; 2].

У межах такого багаторівневого впливу в родинах моряків формується характерна динаміка «циклічного стресу» – чергування періодів тривалого очікування, загостреної тривоги, коротких повернень додому та повторних відряджень. За умов дестабілізованого інформаційного простору, характерного для гібридної війни, сім'ї стикаються з підвищеним рівнем емоційного виснаження, що підтверджують аналітичні дослідження щодо емоційної стійкості населення у воєнний період [3]. Виснаження, інформаційні атаки та емоційний вакуум сприяють накопиченню напруження, яке нерідко призводить до конфліктів у подружніх та батьківсько-дитячих відносинах.

Питання психологічної підтримки сімей військовослужбовців у період війни набуває пріоритетного значення в сучасних наукових дослідженнях. У літературі наголошується, що члени родин військових потребують структурованої допомоги для зниження рівня тривоги, нормалізації емоційного стану, стабілізації внутрішньосімейної комунікації та запобігання кризовим реакціям. Дослідження також підкреслюють, що ненормовані побутові стресори, поєднані з інформаційною

невизначеністю щодо місцеперебування та умов служби моряка, підсилюють ризик деструктивних моделей поведінки в родині, зокрема уникання діалогу, емоційної відстороненості або, навпаки, гіперконтролю [6].

З огляду на це підтримка родин військовослужбовців виходить за межі суто соціальної сфери, оскільки безпосередньо впливає на загальну стійкість особового складу. Стабільна, емоційно врівноважена родина відіграє роль буфера, здатного знижувати вплив бойових та інформаційно-психологічних стресорів на військовослужбовця. Це підтверджується низкою досліджень, що описують особливості психологічної адаптації військових у тривалих кризових умовах [1; 2].

У сучасних умовах стійкість військовослужбовців морських сил значною мірою залежить від психологічної стабільності та підтримки з боку родини. Військово-психологічні дослідження доводять, що функціонування сімейної системи безпосередньо впливає на поведінкові реакції, емоційну рівновагу та здатність військовослужбовця ухвалювати оперативні рішення у кризових ситуаціях [1; 2]. Забезпечення системної підтримки родин моряків має стратегічне значення для морської безпеки, оскільки стабільне сімейне середовище підсилює психологічну готовність військовослужбовців, знижує вплив бойових та інформаційних стресорів і сприяє ефективному виконанню ними службових завдань у морському операційному просторі.

Сімейна медіація у цьому контексті виступає не лише інструментом врегулювання конфліктів, а й засобом забезпечення стабільності соціального середовища військовослужбовця. У наукових працях підкреслюється, що медіація відновлює комунікацію, сприяє емоційному розвантаженню та попереджає ескалацію конфліктів, що особливо важливо у періоди повернення зі служби чи загострення бойової обстановки [4]. Медіативні методи дозволяють створити середовище, в якому сторони можуть безпечно обговорювати свої переживання, очікування та потреби, що є критичним для збереження сімейної цілісності в умовах воєнних викликів.

Додаткове значення сімейної медіації полягає у її здатності зменшувати вторинні психологічні стресори, які впливають на здатність військовослужбовців виконувати службові обов'язки. Аналітичні дослідження вказують, що стабільне сімейне середовище сприяє кращій адаптації до стресових факторів, підвищує рівень довіри та знижує ризик виникнення гострих психологічних криз [7]. У державах-членах НАТО та їхніх партнерах реалізуються комплексні програми підтримки військових родин, що інтегруються в систему військово-соціальних служб і розглядаються як важлива умова забезпечення боєздатності та виконання завдань збройними силами [8; 9].

Правові засади медіації, закріплені в Законі України «Про медіацію», створюють підґрунтя для впровадження системних механізмів підтримки сімей військовослужбовців. Розширення практики сімейної медіації у військових частинах, центрах психологічної допомоги та соціальних службах дозволяє підвищити загальний рівень психологічної готовності особового складу, що є важливим елементом комплексної системи морської безпеки держави [5].

Отже, підсумовуючи викладене, можна дійти висновків, що застосування сімейної медіації для підтримки моряків та їхніх родин становить актуальний науково-практичний інтерес і потребує поглибленого міждисциплінарного аналізу. Сімейна медіація відіграє ключову роль у підтриманні психологічної рівноваги моряків, забезпечує ефективну комунікацію в родині, знижує вплив психоемоційних загроз і сприяє підвищенню функціональної стійкості військових підрозділів у морському середовищі.

Література:

1. Chorni V. S., Romanyshyn A. M., Ostapchuk O. P., Vavilova N. V. *Psychological Resilience of Ukrainian Military Personnel During the Russian-Ukrainian War: Social Factors. Collection of Scientific Papers of the Center for Military and Strategic Studies*. 2024. No. 2(81). Pp. 139–145.
2. Romanyshyn A. M., Ostapchuk O. P., Chorni V. S., Vavilova N. V. *Resilience of Ukrainian Soldiers: Current Problems of Its Formation and Strengthening. Collection of Scientific Papers of the Center for Military and Strategic Studies*. 2025. No. 2(85). Pp. 134–141.
3. Danylchuk A. *Exhaustion, Stress and the Need for Support: How the Emotional Resilience of Ukrainians Changes During the War. VoxUkraine*. 18 September 2025.
4. Chornopyska V., Chornopyska K. *Family Mediation as a Mode of Resolving Disputes in Family Legal Relations. Bulletin of Lviv Polytechnic National University. Series : Legal Sciences*, 2024, Vol. 11, No. 1(41). Pp. 391–399.
5. *Ukrainian Academy of Mediation. Mediation in Ukraine: Statistics, Analysis and Recommendations in Wartime and the Post-War Period*. 2025.
6. Kravchenko O. *Psychological Support for Military Personnel and Their Families During Wartime. Problems of Military Health Care*. 2023. No. 2. Pp. 56–63.
7. Melnyk O. *Trauma-Informed Approaches in Work with Military Personnel and Their Families. Problems of Psychology*. 2024. No. 2. Pp. 57–66.

8. Living in Our Shoes: Understanding the Needs of UK Armed Forces Families. *Report for the Ministry of Defence and the Department for Education*. London, 2020.

9. A Family Guide to the Military Experience. *Canadian Forces Morale and Welfare Services*. Ottawa, 2016.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-47>

**THE ESSENCE OF AN ADMINISTRATIVE COMPLAINT WITHIN
THE SYSTEM OF ADMINISTRATIVE-LEGAL MEANS
OF PROTECTING THE RIGHTS, FREEDOMS, AND LEGITIMATE
INTERESTS OF INDIVIDUALS UNDER MARTIAL LAW**

**СУТНІСТЬ АДМІНІСТРАТИВНОЇ СКАРГИ У СИСТЕМІ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ СПОСОБІВ ЗАХИСТУ ПРАВ,
СВОБОД І ЗАКОННИХ ІНТЕРЕСІВ ОСІБ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

**Terletskiy Anatolii
Volodimirovich**

*Doctor of Philosophy,
Lecturer at the Department of State
and Legal Disciplines
Odesa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

<https://orcid.org/0009-0000-4767-9768>

**Терлецький Анатолій
Володимирович**

*доктор філософії, викладач кафедри
державно-правових дисциплін
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Сучасна адміністративна юстиція є невід’ємною складовою процесу становлення правової держави, особливо в умовах воєнного стану, коли значна частина повноважень органів публічної влади набуває посиленого значення. Саме адміністративна скарга, як базовий елемент системи адміністративно-правових способів захисту прав і свобод, виконує ключову функцію в забезпеченні законності, справедливості та оперативності реагування на порушення з боку суб’єктів владних повноважень [1].

В умовах воєнного стану актуалізується потреба в ефективному механізмі контролю за діями органів влади, де адміністративна скарга виступає як найоперативніший та найменш витратний спосіб

оскарження незаконних рішень, дій чи бездіяльності. Такий механізм дозволяє не лише поновити порушені права фізичних чи юридичних осіб, але й сприяє підтриманню публічної довіри до державного управління в умовах кризових викликів.

Оскільки в цей період змінюються форми і зміст публічно-управлінських відносин, виникає об'єктивна необхідність дослідження як чинної практики застосування адміністративних скарг, так і перспектив їх розвитку. Отже, адміністративна скарга постає не лише як інструмент індивідуального захисту, а й як важливий чинник стабілізації суспільних процесів в умовах надзвичайної ситуації.

У більшості країн світу на державному рівні гарантується можливість реального здійснення прав та свобод людини і в Україні навіть в умовах воєнного стану держава бере на себе зобов'язання не лише охороняти права і свободи фізичних та юридичних осіб, а й забезпечувати ефективні механізми їхнього юридичного захисту [2, с. 128]. Особливої актуальності в цей період набуває адміністративна скарга як інструмент оперативного реагування на зловживання та протиправні діяння органів публічної влади. Оскільки ймовірність порушення прав в умовах надзвичайних ситуацій зростає, важливим аспектом є наявність ефективного адміністративно-правового засобу, який дозволяє особам самостійно ініціювати механізм відновлення справедливості без необхідності негайного звернення до суду. Адміністративна скарга у цьому контексті виконує роль первинного, доступного та швидкого засобу впливу на неправомірні рішення, дії чи бездіяльність суб'єктів владних повноважень через відновлення становища, що існувало до порушення, припинення незаконних дій або бездіяльності, зміну або припинення правовідносин, що призвели до порушення.

Саме така мета покладається на адміністративну скаргу як ефективний механізм забезпечення прав людини навіть у період воєнного стану, і є елементом адміністративної юстиції, традиційного інструменту захисту суб'єктивних прав фізичних і юридичних осіб, порушених суб'єктами публічної адміністрації. Цей правовий інститут, що виник у межах адміністративно-правової науки, сьогодні виконує ключову демократичну функцію захисту людини від свавілля та зловживань з боку органів влади, особливо в умовах воєнного стану, коли ризики порушення прав значно зростають. Попри ефективність судового захисту, в умовах надзвичайної ситуації виникає необхідність у швидших та доступніших способах вирішення адміністративно-правових спорів. Одним із таких механізмів виступає адміністративна скарга, як елемент правового механізму, який дозволяє особі звернутися до вищого органу чи посадової особи з вимогою перегляду неправомірного рішення, дії або бездіяльності посадовців нижчого

рівня. Законодавство України гарантує кожному право на захист своїх прав і свобод усіма не забороненими законом способами, включно із подачею адміністративної скарги, що демонструє не лише гнучкість адміністративно-правової системи, а й її здатність адаптуватися до нових викликів без втрати ефективності в забезпеченні верховенства права та законності [3, с. 81].

Такий підхід до розуміння адміністративної скарги об'єктивно впливає з положень статті 40 Конституції України [4], яка гарантує кожному право направляти індивідуальні чи колективні письмові звернення або особисто звертатися до органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб з метою захисту своїх прав та законних інтересів. Правове регулювання порядку реалізації цього конституційного права здійснюється Законом України «Про звернення громадян», зокрема, статтею 1 прямо зазначено, що громадяни мають право звертатися, у тому числі зі скаргами, з приводу порушення їх соціально-економічних, політичних, особистих та інших прав і законних інтересів. Цим нормативно-правовим актом встановлюються ключові вимоги до форми й змісту скарги, порядок її подання, терміни розгляду, підстави для відмови у розгляді, а також інші процесуальні аспекти [5].

В умовах воєнного стану ці механізми набувають особливого значення, адже забезпечують можливість громадян своєчасно реагувати на протиправні дії чи бездіяльність з боку суб'єктів публічної влади та домагатися справедливості в адміністративному порядку. Таким чином, адміністративна скарга виступає не лише засобом реалізації конституційного права на звернення, а й одним із головних інструментів попередження та припинення порушень прав людини в умовах надзвичайної суспільно-політичної ситуації.

Важливим етапом у формуванні сучасної системи адміністративно-правового захисту в Україні стало набрання чинності Законом України «Про адміністративну процедуру», який заповнив прогалину у сфері правового регулювання діяльності органів публічної адміністрації щодо розгляду індивідуальних адміністративних справ [6]. Цей Закон спрямований на встановлення чітких та прозорих правил взаємодії суб'єктів владних повноважень із фізичними та юридичними особами в адміністративних провадженнях і забезпечують розгляд і вирішення справ у дусі демократичної та правової держави, на засадах верховенства права, правової визначеності, рівності перед законом та справедливості.

Особливо актуальним цей закон стає в умовах воєнного стану, коли громадяни та юридичні особи потребують чіткого та ефективного механізму адміністративного захисту. У цьому контексті адміністра-

тивна скарга виступає як ключовий інструмент реалізації права особи на справедливе вирішення публічно-правових спорів у межах адміністративної процедури. Наявність єдиних стандартів та вимог до процедурних дій органів влади сприяє зменшенню зловживань, підвищує рівень правової культури та гарантує захист прав навіть у кризових обставинах.

Наявність уніфікованих стандартів і чітких вимог до процедурної діяльності органів виконавчої влади, як це передбачено Законом України «Про адміністративну процедуру» [6], сприяє не лише зменшенню зловживань з боку посадових осіб, але й формуванню правової культури в державному управлінні. Уніфікація адміністративних процедур, як зазначають експерти, є однією з ключових гарантій прав і законних інтересів громадян і бізнесу, адже встановлює чіткі правила взаємодії між владою та особою, що суттєво знижує ймовірність проявів корупції та свавільних рішень.

У межах зазначеного Закону закріплено офіційне визначення поняття «адміністративний акт», закріплено основоположні принципи адміністративної процедури, встановлено строки розгляду звернень, а також передбачено чіткий алгоритм здійснення адміністративного оскарження, що сприяє процесуальній визначеності для заінтересованих осіб та підвищує ефективність захисту прав осіб.

Набрання чинності єдиного кодифікованого нормативно-правового акту, що регламентує адміністративну процедуру, є вагомим кроком на шляху до формування цілісної системи досудового вирішення публічно-правових спорів, що забезпечує належне та обґрунтоване визначення предмета оскарження і, відповідно, дає можливість обрати найдоцільніший спосіб захисту порушених прав та інтересів особи із урахуванням специфіки адміністративного акту, що оскаржується, в умовах воєнного стану.

Таким чином, впровадження сучасних адміністративно-правових механізмів свідчить про системне реформування адміністративного провадження навіть в умовах дії воєнного стану, що, в свою чергу, сприяє підвищенню рівня правової визначеності, зміцненню довіри до публічної адміністрації та забезпеченню ефективних гарантій захисту прав і законних інтересів осіб у період підвищеної суспільно-правової нестабільності.

Література:

1. Будь, О. А. Адміністративне оскарження як форма захисту прав громадян у діяльності Національної поліції України. Захист та дотримання прав громадян органами Національної поліції України в умовах воєнного стану : тези доп. учасників наук.-практ. конф. (м. Вінниця,

7 груд. 2022 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, *Наук. парк «Наука та безпека»*. Вінниця. ХНУВС, 2022. С. 80–82. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f2e328a9-f9b8-4f60-9347-47d821e8a206/content?trackerId=a7ace259e5d07845>

2. Галуцько В., Діхтієвський П., Кузьменко О. та ін. Адміністративне право України. Повний курс. Підручник. Видання четверте. Херсон : *ОЛДИ-ПЛЮС*, 2021. 656 с.

3. Салманова О. Ю., Комзюк А. Т., Гусаров С. М. та ін. Адміністративний процес : навч. посіб. МВС України, Харків. Нац. ун-т внутр. справ. Харків / ХНУВС, 2022. 412 с.

4. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>

5. Про звернення громадян. Закон України від 02.10.1996 № 393/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-%D0%B2%D1%80#Text>

6. Про адміністративну процедуру. Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text>

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-48>

COMMUNICATIVE COMPETENCE AS A COMPONENT OF PROFESSIONAL TRAINING: THE MODERN CONTEXT

КОМУНІКАТИВНА КОМПЕТЕНТНІСТЬ ЯК СКЛАДОВА ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ: СУЧАСНИЙ КОНТЕКСТ

Baltadzhy Polina Mikolaevna

*Candidate of Law, Associate Professor,
Professor at the Department
of State and Legal Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Балтаджи Поліна Миколаївна

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

Aksenova Anastasiia

Oleksandrivna
*Student
Institute of Law and Security
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Аксенова Анастасія

Олександрівна
*Студентка 2 курсу
Інститут права та безпеки
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Неможливо переоцінити роль професійної освіти для ефективного функціонування та сталого розвитку сучасного суспільства. Розвинена система професійної підготовки створює міцний фундамент для соціально-економічного зростання, формування культурно-духовного благополуччя нації та забезпечення стабільності в усіх сферах життя. Вища освіта виступає стратегічним ресурсом, що спрямований на гармонізацію соціального і економічного розвитку, підвищення рівня добробуту громадян та зміцнення позицій країни на міжнародній арені. Саме через розвиток вищої освіти досягається реалізація національних інтересів, зміцнюється авторитет держави в глобальному середовищі, створюються умови для якісного саморозкриття кожної особистості і формування позитивного іміджу держави. Сьогоднішні реалії яскраво демонструють вагомість і значущість якісної професійної підготовки,

зокрема у контексті забезпечення ключових функцій держави. До таких належать оборонні, правоохоронні та миротворчі завдання, що є важливими аспектами національної стратегії розвитку. В сучасних реаліях комунікативна компетентність і навички реагування на конфліктну комунікацію мають стати обов'язковим елементом фахової освіти. Для представників правничих професій це елемент передбачений стандартом освіти, водночас вміння будувати конструктивний діалог, мислити нестандартно, обирати комунікативну стратегію, слухати і чути іншу позицію, ставити запитання, використовувати нейтральну мову, відділяти проблему від людини, факти від емоцій, з повагою ставитись до точки зору опонента, в процесі пошуку оптимального рішення віддавати перевагу рішенням на основі консенсусу, розуміти наслідки ескалації конфліктної комунікації – навички які мають важливе значення не лише для професійного, а й для особистого становлення. Якісна, системна професійної освіти є не лише основою для індивідуального розвитку громадян, але й вирішальним чинником загального прогресу суспільства.

Зі зміною світу змінюються методи і форми навчання, способи подолання конфліктів, формуються нові інститути і техніки, нова культура взаємодії. Медіація, як альтернативний метод вирішення спорів, стає важливим компонентом сучасної фахової освіти. Відповідно до положень Закону України «Про вищу освіту» та освітнього стандарту за спеціальністю 081 «Право», здатність до ефективної комунікації, ведення переговорів, управління конфліктами та впровадження альтернативних способів вирішення суперечок визначена ключовою для фахівців у правничій сфері. Разом з тим, після прийняття Закону України «Про медіацію» у 2021 році і отримання офіційного правового статусу, інститут набув широкої популяризації і став частиною професійних програм правників, соціальних працівників, психологів, військових.

Суттєва роль медіації в юридичній професії полягає у розвитку у майбутніх правників компетенції ефективного й професійного урегулювання конфліктів. Відповідно до положень Закону України «Про медіацію», основна мета цього процесу полягає у сприянні сторонам у досягненні взаємовигідного рішення. Медіація передбачає використання комплексу методик, зокрема комунікативних технік, фасилітаційного підходу, переформулювання, емпатійного слухання, а також аналізу позицій і інтересів зацікавлених сторін. Для сучасного фахівця опанування таких навичок не лише підвищує рівень професійної майстерності, але й робить його спроможним знижувати рівень конфліктності в суспільстві, тим самим сприяючи утвердженню високої правової культури. Особливої уваги, в цьому контексті, потребує

питання підготовки фахівців, професійна роль яких реалізується в процесі комунікативної взаємодії на різних рівнях.

У процесі фахової підготовки необхідно враховувати сучасні європейські стандарти, зокрема норми Європейського Союзу та Ради Європи. Рекомендація Rec(2002)10 акцентує увагу на важливості інтеграції медіаційних механізмів у правові системи держав-членів. В Україні адаптація європейських підходів знаходить своє вираження у реформуванні юридичної освіти, спрямованої на розвиток практичних компетентностей. Це передбачено стандартом вищої освіти, затвердженим Наказом МОН № 1183 від 24 грудня 2019 року. У межах цієї реформи особливий акцент робиться на формуванні навичок ефективної комунікації, вирішення конфліктів та пошуку оптимальних рішень, базованих на забезпеченні балансу інтересів.

Використання медіаційних технік, серед яких активне слухання, постановка відкритих запитань, перефразування, віддзеркалення емоцій та методика розмежування позицій і інтересів, слугує важливим чинником у формуванні професійної компетенції юриста щодо ефективного ведення комунікації у складних обставинах. Застосування цих підходів сприяє зниженню рівня конфліктності, встановленню атмосфери довіри, відновленню порушеної взаємодії та створенню основ для продуктивного діалогу.

Медіація набуває все більшого значення в умовах сучасного реформування судової системи України, особливо враховуючи положення Концепції реформування системи юстиції, яка акцентує увагу на необхідності зменшення навантаження на судові установи шляхом впровадження альтернативних способів вирішення правових спорів. Важливість цього підходу підкріплюється нормами закону України «Про судоустрій і статус суддів», який покладає на суди обов'язок забезпечувати сприятливі умови для досягнення мирного врегулювання конфліктів, стимулюючи сторони до розгляду суперечностей в неконфліктний спосіб. Додатково, процесуальні кодекси України закріплюють законодавчу базу для використання медіації, надаючи сторонам можливість обрати цей механізм у рамках судових процедур. Зокрема, стаття 16 Цивільного процесуального кодексу України прямо передбачає право учасників судового процесу впроваджувати процедуру медіації на будь-якому його етапі, як до винесення рішення судом, так і після його оголошення. Такий підхід спрямований на зниження кількості тривалих і складних розглядів справ, сприяючи більш ефективному використанню ресурсів судової системи та поліпшенню доступу до правосуддя для громадян.

Цінною є інтеграція медіації у кримінальне провадження. Закон України «Про пробацію», Кримінальний процесуальний кодекс

(статті 46, 468–475) та норми ювенальної юстиції передбачають застосування відновного правосуддя, де медіація є ключовим елементом. Мета такого впровадження – ресоціалізації правопорушників, зниження ризику повторного порушення і забезпечення захисту прав.

Аналізуючи стандарти вищої освіти, можемо говорити про своєчасність і важливість включення комунікативної компетентності і як результат розвиток навичок соціальної взаємодії і поведінки в конфліктах. Підготовка орієнтована на формування soft skills для професійної комунікації.

Таким чином, формування комунікативних навичок через знання насамперед технік медіації у професійній підготовці правників є багатогранною та стратегічно значущою. Вона сприяє формуванню навичок побудови конструктивного діалогу, ефективного вирішенню конфліктів, забезпечує відповідність міжнародним стандартам правосуддя та посилює професійну етику. Інтеграція медіаційних практик у навчальний процес є важливим елементом розвитку правової культури і модернізації української освіти.

Література:

1. Про медіацію: Закон України від 16.11.2021 р. № 1875-IX. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1875-20#Text>
2. Діалогічний підхід у професійній підготовці правника. *Вісник Маріупольського державного університету Серія : Право.* 2024. Вип. 28. С. 7–1. <https://doi.org/10.34079/2226-3047-2024-14-28-7-13>
3. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 р. № 1402-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>
4. Закон України «Про вищу освіту» від 01.07.2014 р. № 1556-VII – Про вищу освіту | від 01.07.2014 № 1556-VII.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-49>

**FEATURES OF TRAINING SEARCH AND RESCUE (SAR)
PERSONNEL FOR OPERATIONS IN EXTREME CONDITIONS:
EXPERIENCE OF EVACUATION AND RESCUE OPERATIONS
ORGANIZATION**

**ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛУ СЛУЖБ ПОШУКУ
ТА РЯТУВАННЯ (SAR) ДО ДІЙ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ:
ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ ЕВАКУАЦІЇ ТА РЯТУВАЛЬНИХ
ОПЕРАЦІЙ**

Bychenko Serhii Mykolaiovych

*PhD in History, Associate Professor,
Leading Research Fellow
at the Research Laboratory
for Management Problems
in the Field of Civil Protection
Educational and Scientific Institute
of Civil Protection
National University
of Civil Protection of Ukraine
Cherkasi, Ukraine*

Биченко Сергій

Миколайович
*кандидат історичних наук, доцент,
провідний науковий співробітник
науково-дослідної лабораторії
з дослідження проблем управління
у сфері цивільного захисту
Навчально-наукового інституту
цивільного захисту
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Операції пошуку та рятування (Search and Rescue, SAR) на морі становлять критичний компонент морської безпеки, покликаний рятувати людей у стані надзвичайної ситуації. Ефективне функціонування SAR-рівня забезпечується командною взаємодією усіх відповідальних структур: Центрів координації рятування (RCC), спеціалізованих морських координаторів (SMC), підрозділів ДСНС, екіпажів SAR-одиниць, прикордонників, екіпажів та авіації морської охорони, сил ВМС ЗСУ та міжнародних партнерів. У цьому контексті особливої ваги набуває якісна підготовка особового складу центрів координації рятування (Rescue Coordination Centres, RCC), спеціалізованих морських координаторів (SMC) та екіпажів пошуково-рятувальних одиниць (SAR units).

Забезпечення ефективності SAR в умовах воєнного стану та збройних конфліктів вимагає від персоналу RCC, SMC і SAR-підрозділів високого рівня професійної готовності до дій в екстремальних умовах. Досвід евакуації населення з прибережних районів України, проведення морських рятувальних операцій та захисту портової

інфраструктури під час повномасштабної агресії виявив специфічні ризики та виклики для підготовки фахівців, що забезпечують пошук і рятування на морі [1, 2].

Специфічні ризики для персоналу SAR включають загрозу ракетних і артилерійських ударів по портах, акваторіях та рятувальних суднах; ризик мінування морських шляхів і підходів до портів; необхідність виконання пошуково-рятувальних операцій у районах активних бойових дій; високе психологічне навантаження, пов'язане з роботою під постійною загрозою для життя та із ситуаціями масових людських втрат; складність оперативної координації з військово-морськими силами, прикордонними підрозділами, береговою охороною та міжнародними партнерами. Додатковим чинником ризику є критична залежність результатів SAR від часу реагування: будь-які затримки в розгортанні пошукової операції можуть призвести до загибелі людей унаслідок переохолодження, гіпотермії, утоплення [3].

Центри координації рятування (RCC) відіграють ключову роль у системі SAR, здійснюючи приймання та аналіз сигналів лиха, планування пошукових районів, розрахунок дрейфу, розподіл завдань між наявними SAR-одинацями та призначення спеціалізованих морських координаторів (SMC) для конкретних інцидентів. Ефективність їхньої роботи безпосередньо залежить від рівня підготовки персоналу до роботи з сучасними навігаційними, комунікаційними та інформаційними системами, а також від навичок управління багатоплатформеними операціями (кораблі, катери, вертольоти, БпЛА).

Ключові напрями підготовки та перепідготовки персоналу SAR мають включати:

- тактико-спеціальну підготовку до дій в умовах бойових загроз, з відпрацюванням повного циклу SAR-операцій – від приймання сигналу лиха до евакуації постраждалих у безпечні порти;
- тренування SMC та чергових змін RCC з планування пошуку, оцінки ризиків, швидкого прийняття рішень в умовах невизначеності, інформаційного дефіциту та часових обмежень;
- поглиблену підготовку екіпажів SAR-суден і авіації щодо проведення рятувальних операцій у складних метеоумовах, уночі, при загрозі мінної небезпеки, під впливом вогневих уражень;
- психологічну підготовку персоналу до роботи в екстремальних умовах, з елементами стрес-менеджменту, профілактики професійного вигорання та посттравматичних стресових розладів;
- тренування з взаємодії з військово-морськими силами, береговою охороною, прикордонною службою, портовими операторами та міжнародними SAR-центрами відповідно до вимог Конвенції SOLAS

та Міжнародної аеронавігаційної і морської пошуково-рятувальної настанови (IAMSAR).

Особливу увагу в системі підготовки слід приділяти відпрацюванню дій персоналу SAR стосовно вразливих категорій осіб – дітей, людей похилого віку, осіб з інвалідністю, у тому числі під час масових евакуацій морським транспортом. Це вимагає як спеціалізованих знань (медичних, психологічних), так і адаптованих процедур посадки, розміщення, евакуації та медичної евакуації (MEDEVAC).

Таким чином, ефективна система підготовки та перепідготовки персоналу SAR повинна базуватися на комплексному поєднанні тактико-спеціальної, психологічної та фізичної підготовки, широкому використанні сценарних тренувань і симуляцій, тісній інтеграції з міжнародними стандартами ІМО та кращими практиками країн, що мають розвинені служби пошуку та рятування на морі. Це дозволить підвищити стійкість української системи SAR до викликів воєнного часу та забезпечити максимальне збереження людських життів у морських надзвичайних ситуаціях.

Література:

1. Морські операції пошуку і рятування: управління, планування і координація : монографія / А. І. Головань, А. О. Волошин, І. П. Гончарук, та ін. Одеса : НУ «ОМА», 2023. 200 с.
2. Годованюк С. П. Моделі й методи управління пошуково-рятувальними операціями на морі в умовах невизначеності : дис. д-ра техн. наук. Херсонська державна морська академія, 2019.
3. Гапонов О. О. Правові особливості регулювання морських перевезень в умовах збройного конфлікту в Україні. *Наукові інновації та передові технології. Секція «Право»*. 2024. № 6(34). С. 493–500. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-6\(34\)-493-500](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2024-6(34)-493-500)
4. Achimescu C.-G., Oltean I.-R. The Role of the International Maritime Organization in Securing the Black Sea in the Context of the Russo-Ukrainian War. *Romanian Journal of International Law*. 2023. №. 29. P. 7–21. URL: <https://rrdi.ro/2023/04/30/the-role-of-the-international-maritime-organization-in-securing-the-black-sea-in-the-context-of-the-russo-ukrainian-war/>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-50>

PROBLEMS OF FORMING THE ABILITIES OF MARITIME SPECIALISTS TO MANAGE THE SHIPPING SAFETY SYSTEM

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ЗДАТНОСТІ МОРСЬКИХ ФАХІВЦІВ ДО УПРАВЛІННЯ СИСТЕМОЮ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА

**Danylenko Oleksandr
Borysovych**

*Doctor of Pedagogical
Sciences, Professor,
Head of the Department of Navigation
and Ship Management
Danube Institute of National University
“Odesa Maritime Academy”
Izmail, Ukraine*

**Даниленко Олександр
Борисович**

*доктор педагогічних наук, професор,
завідувач кафедри навігації
і управління судном
Дунайський інститут Національного
університету «Одеська морська
академія»
м. Ізмаїл, Україна*

Сучасний етап розвитку морської галузі України характеризується посиленням вимог до професійної компетентності фахівців морського флоту, зокрема й у забезпеченні безпеки судноплавства. Результати аналізу та узагальнення наукових досліджень останніх років [5–8] доводять, що ефективне управління системою безпеки судноплавства неможливе без сформованої аналітико-прогностичної, когнітивно-управлінської та комунікативно-організаційної готовності майбутніх фахівців. Ключова суперечність полягає між об'єктивною потребою морської галузі у фахівцях, здатних не лише виконувати, а й управляти процесами забезпечення безпеки судноплавства відповідно до концепцій Maritime 4.0 [1], Системи управління безпекою судноплавства (англ. – Safety Management System – SMS) та Управління ресурсами містка (англ. – Bridge Resource Management – BRM) і реальним станом освітньо-професійних програм [9]. У зв'язку з цим особливої актуальності набуває вирішення проблеми формування здатності морських фахівців до управління системою безпеки судноплавства.

Посилення актуальності досліджуваної проблеми зумовлює її недостатню розробленість у педагогічній теорії. Аналіз сучасних наукових джерел [11–23] свідчить, що в компетентнісному вимірі центральним є підхід до безаварійного судноводіння, який інтегрує технічні, організаційні та поведінкові індикатори результативності. Узагальнення цих підходів дає підстави стверджувати, що подальший розвиток професійної підготовки фахівців потребує інтеграції педагогічних, психологічних і технологічних засад формування здатності до управління

системою безпеки судноплавства. Результати узагальнення наукових праць [24; 25] дозволяють зробити висновок, що управління системою безпеки судноплавства – це цілеспрямований, безперервний і адаптивний процес планування, організації, моніторингу, оцінювання та вдосконалення діяльності судна, екіпажу та берегових структур, спрямований на запобігання інцидентам, збереження життя людей і навколишнього середовища, підтримання технічної та операційної надійності судноплавства відповідно до вимог Міжнародного кодексу з управління безпекою, Конвенції STCW [2] та інших міжнародних стандартів. З урахуванням результатів наукових досліджень [12; 16; 17] здатність морських фахівців до управління системою безпеки судноплавства можна визначити як інтегровану професійну характеристику особистості, яка відображає її готовність і спроможність аналізувати, прогнозувати, приймати рішення та організовувати колективні дії для запобігання аварійним ситуаціям, збереження життя людей, технічної надійності судна й охорони морського середовища. Структуру цієї здатності подано у таблиці 1.

Таблиця 1

**Структура здатності морських фахівців
до управління системою безпеки судноплавства**

Компонент здатності	Змістова характеристика	Типові прояви у професійній діяльності	Орієнтовні показники сформованості
1	2	3	4
Когнітивно-аналітичний	Відображає рівень знань про принципи морської безпеки, міжнародні норми і стандарти, структуру системи управління безпекою судноплавства, а також уміння аналізувати ризику і прогнозувати наслідки управлінських рішень.	– аналізує навігаційні, технічні та людські фактори ризику; – використовує дані моніторингу для прогнозування небезпечних ситуацій; – ухвалює рішення на основі аналізу альтернатив.	– повнота і системність знань про безпеку судноплавства; – здатність до аналітичного мислення; – точність і обґрунтованість управлінських рішень.
Організаційно-управлінський	Відображає уміння фахівця планувати, координувати та контролювати діяльність екіпажу, організувати виконання заходів безпеки, забезпечувати оперативну взаємодію між судном і береговими службами.	– організовує взаємодію між членами екіпажу під час вахти або аварійної ситуації; – контролює дотримання процедур безпеки; – забезпечує послідовність дій у кризових умовах.	– злагодженість дій екіпажу; – відповідність управлінських рішень стандартам безпеки; – рівень самостійності в організації роботи команди.

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
Комунікативно-інтерактивний	Характеризує здатність здійснювати професійне спілкування, підтримувати ефективну командну взаємодію, володіти термінологією і фразеологією морських переговорів, урахувуючи багатонаціональний склад екіпажу.	– чітко формулює команди і повідомлення; – використовує стандартизовані фрази морської англійської мови; – підтримує психологічно сприятливу атмосферу взаємодії.	– точність і зрозумілість комунікації; – рівень командної узгодженості; – відсутність комунікативних помилок у критичних ситуаціях.
Ціннісно-мотиваційний	Визначає ставлення фахівця до професійної діяльності, усвідомлення відповідальності за безпеку людей, судна та довкілля, орієнтацію на культуру безпеки і морально-етичні стандарти морської професії.	– демонструє відповідальність за виконання обов'язків; – дотримується етичних норм взаємодії; – ініціює дії, спрямовані на підвищення безпеки.	– вираженість внутрішньої мотивації; – стабільність професійних цінностей; – участь у ініціативах з підвищення безпеки.
Аналітико-прогностичний	Характеризує здатність передбачати розвиток подій, моделювати потенційно небезпечні сценарії, розробляти запобіжні заходи, оцінювати ефективність рішень і вносити корективи до планів дій.	– аналізує інформаційні сигнали і тенденції ситуації; – прогнозує можливі відхилення у системі безпеки; – оцінює наслідки власних і колективних рішень.	– точність прогнозів і своєчасність реагування; – гнучкість мислення; – здатність до самооцінювання та корекції рішень.

Запропонований підхід вже має місце в сучасних закордонних практиках підготовки морських фахівців [26; 27]. Такі приклади демонструють тенденцію до розширення змісту підготовки: від навички «керувати судном» до уміння «керувати безпекою судноплавства» як комплексом заходів.

В Україні провідні морські заклади вищої освіти вже здійснюють відповідні кроки. Наприклад, в Дунайському інституті Національного університету «Одеська морська академія» створено тренажерні комплекси, місткові симулятори, модернізовані навчальні лабораторії, що дозволяють відпрацьовувати ситуації навігації, кризового реагу-

вання, комунікації та управління. Зміст освітніх програм оновлюється так, щоб відповідати міжнародним стандартам безпеки судноплавства, включати модулі з людського чинника, управління містком і ситуаційної обізнаності.

Перспективи подальших досліджень полягають у поглибленому теоретико-методичному обґрунтуванні педагогічних умов і технологій формування здатності фахівців до управління системою безпеки судноплавства. Подальші наукові розвідки мають бути спрямовані на розробку діагностичного інструментарію для оцінювання рівня сформованості цієї здатності, вивчення впливу цифрових технологій (віртуальної та доповненої реальності) на розвиток професійної культури безпеки судноводіїв, а також на адаптацію кращих міжнародних практик до національної системи морської освіти України.

Література:

1. Sullivan B.P., Arias Nava E., Desai S., et al. Defining Maritime 4.0: Reconciling principles, elements and characteristics to support maritime vessel digitalisation. *IET Collaborative Intelligent Manufacturing*. 2021;3:23–36. DOI:10.1049/cim2.12012.

2. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Adopted on 7 July 1978, London; entered into force on 28 April 1984. London : International Maritime Organization, 1978 (As amended). URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx>

3. International Maritime Organization. Recommendations. London : IMO. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/rab/Documents/Recommendations%20Infographic.pdf>

4. International Maritime Organization. IMO Model Courses. – London : IMO. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/pages/ModelCourses.aspx>

5. Головань А. І. Перспективні напрямки та інноваційні підходи управління системою технічного обслуговування вантажних суден. *Transport development*. С. 42–55.

6. Вільський Г., Бень А. Удосконалення інформаційної безпеки субстандартного судноплавства. *Безпека інформації*, 2015. Вип. 21, № 3. С. 309–313.

7. Чимшир В. І., Даниленко О. Б., Шульга Ю. М. Безпека судноплавства на морському та внутрішньому водному транспорті як об'єкт наукових досліджень. *Водний транспорт*, 2023. С. 231–240.

8. Шумілова, К. В., Онищенко, О. А. Фактори впливу на ефективність функціонування системи безпеки судноплавства. *Slovak international scientific journal*. 1(42). С. 31–35.

9. Даниленко О. Б. Неперервна професійна підготовка майбутніх судноводіїв у вищих морських навчальних закладах: теорія і практика : монографія. Запоріжжя : АА Тандем, 2020. 564 с.
10. Allianz Commercial. Casualties – Behavioural and cultural risk still needs addressing. London : Allianz Commercial. URL: <https://www.commercial.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/casualties-behavioral-and-cultural-risk.html>
11. Крамаренко В., Старцев О. Особливості формування в майбутніх фахівців з навігації й управління суднами компетентності безаварійного судноводіння і судноплавства. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : педагогічні науки*, 2023. 35(4), 69–83.
12. Даниленко О. Б. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійної діяльності: результати аналізу практики. *Збірник Запорізького класичного університету*, 2019. 67, 179-183.
13. Погодаєва А. С. Аналіз професійної підготовки фахівців морського профілю з точки зору компетентнісного підходу. *Проблеми сучасної педагогічної освіти. Педагогіка і психологія*. 2013. Вип. 39(4). С. 124–128. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pspo_2013_39%284%29_20
14. Попова Г. В. Симуляційні тренажери в підготовці майбутніх судноводіїв. *Information Technologies in Education*. 2019. № 1 (38). URL: https://rep.ksma.ks.ua/jspui/bitstream/123456789/64/1/Popova_SumylTren.pdf
15. Волошинов С. А. Алгоритмічна підготовка майбутніх судноводіїв з системою візуальної підтримки в умовах інформаційно-комунікаційного педагогічного середовища : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04 / Херсонський держ. ун-т. Херсон, 2012. 20 с.
16. Мусоріна М. О. Формування технічної компетентності майбутніх фахівців судноводіння у процесі навчання технічних дисциплін : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.02. Київ, 2018. 21 с.
17. Шерман М. І., Безбах О. М. Інформаційна культура майбутніх інженерів-судноводіїв як психолого-педагогічний феномен. *Актуальні проблеми державного управління, педагогіки та психології*. Херсон, 2014. Вип. 1 (10). С. 190–193.
18. Смелікова В. Б. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Херсон, 2017. 181 с.
19. Кваченко К. Дослідження проблем системи підготовки фахівців водного та морського транспорту. *Економічний аналіз*. 2012. Вип. 10. Ч. 2. С. 71–74.

20. Герганов Л. Д. Теоретичні і методичні засади професійної підготовки кваліфікованих робітників морського транспорту на виробництві : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Київ, 2016. 485 с.

21. Швецова І. Принципи формування іншомовної комунікативної компетентності фахівців з навігації і управління морськими суднами в умовах неперервної освіти. *ScienceRise : Pedagogical Education*, 2023. 4 (55), 21–27.

22. Ворохобіна Д. Лідерська компетентність фахівців з навігації та управління судном: теоретичні аспекти. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : Педагогічні науки*. 2022. 28(1). 20–33.

23. Діденко О., Ворохобіна Д. Особливості змісту поняття «лідерська компетентність майбутніх фахівців з навігації та управління судном». *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія: педагогічні науки*, 2022. 29(2), 192–207.

24. Шумілова К. В., Онищенко О. А. Фактори впливу на ефективність функціонування системи безпеки судноплавства. *Slovak international scientific journal*. 2020. № 42. С. 31–35.

25. Мельник О. М. Управління подіями та інцидентами в практиці безпеко-орієнтованої експлуатації судна. *Вісник Херсонського національного технічного університету*, 2023. № 2 (85). С. 58–64.

26. World Maritime University. – Malmö: WMU, 1983. URL: <https://www.wmu.se>

27. Maine Maritime Academy. – Castine, ME, USA : Maine Maritime Academy. URL: <https://www.mainemaritime.edu>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-51>

**REGARDING ADMINISTRATIVE AND LEGAL LIABILITY
FOR VIOLATIONS OF STUDENTS' RIGHTS
IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS**

**ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВ СТУДЕНТІВ У НАВЧАЛЬНИХ
ЗАКЛАДАХ**

**Zinukhova Viktoriia
Mykhailivna**

*Ph.D., Teacher of the Department Civil,
Administrative and Financial Law
Institute of Economics and Law
Classic Private University
Zaporizhzhya, Ukraine*

**Зінухова Вікторія
Михайлівна**

*кандидат юридичних наук,
викладач кафедри цивільного,
адміністративного та фінансового
права
Інститут економіки та права
Класичного приватного
університету
м. Запоріжжя, Україна*

Підкреслимо, що забезпечення прав студентів є невід'ємною складовою частиною правової системи будь-якої демократичної держави. Студентам, як учасникам освітнього процесу, гарантується низка прав, що забезпечують їхні можливості для навчання, розвитку та реалізації професійного потенціалу. Проте, нажаль, порушення цих прав у навчальних закладах не є рідкісним явищем. Відтак, питання адміністративно-правової відповідальності за порушення прав студентів набуває важливості, адже це дозволяє створити ефективний механізм захисту прав осіб у сфері освіти.

Студенти мають низку прав, що гарантуються Конституцією України, іншими законодавчими актами, а також міжнародними угодами, учасницею яких є Україна. Зокрема, серед основних прав студентів можна виділити: право на освіту (ст. 53 Конституції України), яке забезпечує доступ до навчання, незалежно від соціального, економічного чи політичного статусу; право на рівні умови для здобуття освіти, що включає забезпечення студентам рівних можливостей в отриманні навчальних послуг, не залежно від їхнього походження, фінансового стану, національної чи релігійної приналежності; право на захист від дискримінації, що включає заборону на застосування будь-якої форми дискримінації за статтю, віком, фізичними можливостями

тощо; право на самовизначення та участь у студентському самоврядуванні тощо [1–2].

Попри існуючі правові норми, порушення прав студентів у навчальних закладах все ж мають місце: недотримання прав на рівність умов навчання. Це може включати випадки, коли навчальний заклад не надає рівних можливостей для всіх студентів, не забезпечує необхідні умови для осіб з інвалідністю або для студентів з обмеженими можливостями; дискримінація за ознакою статі, національності, релігійних переконань тощо. Така дискримінація порушує права студентів на рівність перед законом та в навчальному процесі; порушення прав на захист від неправомірних дій викладачів чи адміністрації. Включає випадки зловживання владою, вимагання хабарів, порушення академічних прав студентів; порушення прав на доступ до інформації. Студенти часто стикаються з обмеженням доступу до необхідної навчальної документації, що порушує їх право на повне інформування про навчальний процес [4].

Взагалі, адміністративно-правова відповідальність є важливим інструментом забезпечення прав студентів. В Україні за порушення прав студентів передбачені різні види адміністративних санкцій. Адміністративна відповідальність може застосовуватись до посадових осіб навчальних закладів, працівників державних органів, що здійснюють контроль за освітньою діяльністю, а також до самих навчальних закладів. Згідно до адміністративного законодавства України, можливі такі санкції: штрафи (як найбільш поширена форма адміністративного покарання, що застосовується до посадових осіб навчальних закладів за порушення прав студентів); попередження (санкція, що може бути застосована до адміністрації навчального закладу у разі порушення прав студентів, якщо порушення не є систематичним) та тимчасове припинення ліцензії на здійснення освітньої діяльності. В найбільш серйозних випадках (коли порушення прав студентів носить системний характер і є грубим), можна застосувати тимчасове припинення ліцензії навчального закладу [3].

Потрібно зазначити, що застосування адміністративних санкцій щодо порушень прав студентів має бути ретельно врегульовано. Важливим аспектом є ефективне здійснення контролю за дотриманням законодавства в освітній сфері. Одним із основних органів, який здійснює контроль за дотриманням прав студентів, є Державна служба якості освіти України. Вона здійснює перевірки освітніх установ, надає консультації щодо прав студентів та може застосовувати санкції до навчальних закладів. Також важливою складовою є впровадження процедур захисту прав студентів. Це можуть бути органи студентського самоврядування, омбудсмени та громадські організації, що

займаються захистом прав людини в сфері освіти. Розвиток адміністративно-правової відповідальності за порушення прав студентів потребує постійного вдосконалення. У зв'язку з цим важливими напрямками є: розширення механізмів адміністративного контролю за діяльністю навчальних закладів; вдосконалення законодавства щодо захисту прав студентів, зокрема в частині боротьби з дискримінацією та порушенням академічних стандартів та підвищення ефективності роботи органів, що здійснюють контроль за дотриманням прав студентів, зокрема через застосування новітніх цифрових технологій для моніторингу освітнього процесу тощо. Адміністративно-правова відповідальність за порушення прав студентів є важливим елементом правового механізму, що сприяє дотриманню прав студентів у навчальних закладах. Проблеми, пов'язані з порушенням прав студентів, потребують не лише адміністративних санкцій, але й постійного вдосконалення контролю та підтримки прав студентів. Тому необхідно забезпечити ефективний механізм захисту прав студентів шляхом удосконалення правової бази та застосування ефективних адміністративних процедур.

Література:

1. Красняков Є. Міжнародні нормативно-правові акти про освіту та їхній вплив на формування державної політики в галузі освіти України. *Комітет з питань освіти, науки та інновацій. Рада. Верховна Рада України*. URL: https://kno.rada.gov.ua/news/Publikatsiji/VI_skl/73183.html
2. Права та обов'язки студента. *Факультет дошкільної та спеціальної освіти*. URL: <https://fdo.udpu.edu.ua/prava-ta-obovyazky-studenta/>
3. Устименко Є. В. Санкції за адміністративним правом України : дис. кан. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2016. 187 с. URL : <https://ekhnuir.karazin.ua/server/api/core/bitstreams/96142aa5-c033-40b0-9b77-eaa4b9a872ab/content>
4. "Я студент": куди звертатися, якщо порушують мої права? *Портал ГУРТ – доступ до актуальних можливостей*. URL: <https://www.gurt.org.ua/news/informator/57949/>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-52>

**PSYCHOLOGICAL RESILIENCE OF MARITIME SECURITY
PERSONNEL UNDER PROLONGED RISKS**

**ПСИХОЛОГІЧНА СТІЙКІСТЬ ПЕРСОНАЛУ МОРСЬКОЇ
БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ТРИВАЛИХ РИЗИКІВ**

Kundenko Iryna Pavlivna

*Master of Psychology,
Practical Psychologist,
Independent Researcher
Vinnytsia, Ukraine*

Кунденко Ірина Павліана

*магістр психології,
практичний психолог,
незалежна дослідниця
м. Вінниця, Україна*

Забезпечення морської безпеки в Балто-Чорноморському регіоні потребує високої точності дій, швидкості реагування, злагодженої командної взаємодії та стабільності персоналу навіть у стані тривалого стресу. Аналіз морських аварій у світі показує, що понад 70% інцидентів пов'язані з людським фактором – помилками уваги, виснаженням, неправильним прийняттям рішень, втратою концентрації та комунікаційними збоями [1; 2; 4]. Щорічні звіти Європейського агентства морської безпеки (EMSA) наголошують, що втома членів екіпажу, перенавантаження, нестача відпочинку та психологічні перевантаження залишаються ключовими ризиками для морських операцій у 2024–2025 роках [2; 3]. Міжнародна морська організація (ІМО) також підкреслює, що стійкість персоналу визначає ефективність виконання завдань та безпеку морських суден у глобальному масштабі [5; 6].

У більшості підготовчих програм персоналу морської безпеки питання психологічної стійкості подається фрагментарно: окремі вправи, короткі лекції або поради. Однак цього недостатньо для підтримки когнітивної точності та працездатності в умовах хронічної загрози, коли нервова система постійно перебуває у стані підвищеної активності, а рівень стресу впливає на фізіологію, мислення, пам'ять та швидкість реакції [9; 10]. Працівники морської безпеки щоденно стикаються з ситуаціями невизначеності, чергуваннями вночі, змінами погоди, високим навантаженням та критичною відповідальністю. За даними сучасних морських досліджень, саме комбінація втоми, стресу та порушення сну найчастіше веде до зниження концентрації та небезпечних помилок [7; 8].

Психічний стан працівника функціонує подібно до системи кровообігу: якщо не контролювати «тиск» (рівень напруги), «насичення киснем» (енергетичний ресурс) та швидкість реакцій («пульс» нервової

системи), виникають небезпечні «тромби» – накопичене виснаження, яке перебиває здатність діяти точно, або «крововиливи» – раптові зриви, імпульсивні рішення чи блокування дій у критичний момент. Саме тому підхід до психологічної стійкості має бути системним і включати кілька взаємопов'язаних рівнів.

Перший рівень – це розуміння працівниками власної фізіології стресу. Знання того, як працює симпатична нервова система, чому знижується концентрація під час тривалого навантаження, як проявляється когнітивна втома або емоційне виснаження, дає можливість вчасно розпізнати небезпечні зміни у власному стані. Дослідження морської інженерії та операційної психології підтверджують, що працівники, які володіють навичками самоспостереження, значно рідше припускаються серйозних помилок [4; 7].

Другий рівень – це набір індивідуальних інструментів саморегуляції. Однієї дихальної вправи недостатньо, оскільки фізіологічні реакції на стрес у різних людей відрізняються. Тому кожен член екіпажу має засвоїти персональний набір технік, які підходять саме йому: методи відновлення концентрації за 30–120 секунд, прийоми зниження симпатичної активації, короткі тілесні протоколи стабілізації, способи повернення уваги після інформаційного перевагання або емоційного «зависання». Такий комплект технік повинен бути частиною навчання, щоб кожен працівник міг швидко «повернутися в контроль» без втрати працездатності та без ризику для операції [9; 11].

Третій рівень – це командний моніторинг та взаємне відстеження станів. У морських екіпажах без належної психологічної взаємодії виснаження одного члена команди швидко перетворюється на операційний ризик для всього екіпажу. Необхідно навчати персонал розпізнавати ранні ознаки втрати концентрації у колеги, своєчасно підтримувати його, коригувати дії без конфліктів та за потреби ініціювати коротку паузу чи перерозподіл навантаження. Міжнародна морська організація (ІМО) у рамках напрямку Human Element підкреслює, що ефективна командна комунікація та взаємодія є ключовими чинниками зниження ризику аварійності та підвищення рівня безпеки судноплавства [5].

Четвертий рівень – це протоколи швидкого відновлення у стані гострого виснаження. Сучасні морські стандарти вимагають наявності чітких алгоритмів, коли працівник відчуває різке падіння ресурсу: що робити у перші хвилини, як відновити когнітивну точність, коли можна повертатися до виконання задач, як запобігти повторному «провалу». Це зменшує ймовірність критичних помилок та дозволяє стабілізувати нервову систему без тривалого відпочинку [6; 8].

П'ятий рівень – це управління персоналом під час хронічного стресу. Керівники повинні знати, як розподіляти навантаження, запобігати накопиченню виснаження, проводити психологічні міні-брифінги та планувати зміни так, щоб зберігати ресурс команди, а не доводити її до межі. Важливою складовою цього рівня є також організація післяінцидентного відновлення: короткі структуровані процедури, спрямовані на стабілізацію стану після критичної події, запобігання емоційним зривам, відновлення когнітивної точності та повернення працівника до контрольованого функціонального стану. Українські дослідження військової психології підтверджують, що належне керування ресурсами персоналу та своєчасне післяінцидентне відновлення значно підвищують рівень стійкості в умовах загрози [12; 13].

Окремим важливим елементом є розвиток емоційного інтелекту та емпатії у членів екіпажу. Вміння правильно реагувати на емоційні стани колег, розуміти психологічні сигнали виснаження, уникати емоційного зараження та водночас підтримувати один одного – це критичні навички, які знижують рівень конфліктності, покращують комунікацію та допомагають стабілізувати колектив у моменти стресу. Емпатія не означає емоційну слабкість – у морському середовищі вона є інструментом безпеки, що запобігає деструктивним реакціям та підтримує професійну рівновагу екіпажу [9; 10].

Системний підхід до психологічної стійкості дозволяє персоналу не лише зберігати працездатність, а й відновлюватися під час самої роботи. Він забезпечує стабільність морських операцій у середовищі, де помилки можуть коштувати життя, а хронічне виснаження є нормою, а не винятком. Упровадження таких програм у Балто-Чорноморському регіоні підвищить рівень безпеки, зменшить кількість аварій та створить новий стандарт психологічного забезпечення морської сфери.

Література:

1. Domínguez-Péry C., Wilkinson S. Reducing maritime accidents in ships by tackling human error. *Journal of Shipping and Trade*. 2021.
2. European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2024. Lisbon: EMSA, 2024.
3. European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2025. Lisbon: EMSA, 2025.
4. Hicketier A.F. An analysis of causes related to human factors in maritime accidents. *International Journal on Marine Engineering*. 2023.
5. International Maritime Organization. Human Element. IMO official website. 2024.

6. International Maritime Organization. IMO targets seafarer fatigue, work and rest hours, and harassment. Press Briefing, 01.07.2025.
7. Ma M. et al. Accident data-driven human fatigue analysis in maritime transportation. *Reliability Engineering & System Safety*. 2023.
8. Rüpke I. et al. Contributing factors of fatigue on seagoing vessels. *Maritime Technology and Research*. 2024.
9. Shportun O.M., Korotcinska Yu. et al. Personality adaptation in young Ukrainians during the war. *Amazonia Investiga*. 2024.
10. Блашкова О.М., Деснова І.С., Пучина О.В. та ін. Психологічні аспекти проектування особистістю власного майбутнього в умовах війни. *Маріуполь : МДУ*, 2025.
11. Колесніченко О. С., Мацегора Я. В., Приходько І. І. Професійно-психологічний тренінг військовослужбовців Національної гвардії України. Харків : НАНГУ, 2019.
12. Пилипчук Я. В. Українська система підготовки військових психологів. *Науковий журнал*. 2024.
13. Чорний В. та ін. Психологічна стійкість військовослужбовців у ході російсько-української війни. *Збірник наукових праць НУОУ*. 2024.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-53>

SUPPORTING THE MENTAL HEALTH OF PUBLIC SERVANTS IN TIMES OF WAR

ПІДТРИМКА МЕНТАЛЬНОГО ЗДОРОВ'Я ПУБЛІЧНИХ СЛУЖБОВЦІВ В УМОВАХ ВІЙНИ

Lykhach Yuliia Yuriivna

*PhD in Public Administration,
Director
High School of Public Governance
Kyiv, Ukraine*

Лихач Юлія Юріївна

*кандидат наук з державного
управління, директор
Вища школа публічного управління
м. Київ, Україна*

Проблема підтримки ментального здоров'я надзвичайно загострилася після початку повномасштабного вторгнення РФ на територію України. Такі чинники, як участь у бойових діях, перебування в прифронтовій зоні та окупації, втрата почуття безпеки внаслідок ракетних обстрілів чи бомбових ударів, невпевненість у майбутньому і тривога за рідних та близьких значно підвищують уразливість громадян до стресу та сприяють поширенню психічних розладів. Це створює серйозні виклики для держави та суспільства, які потребують невідкладного вирішення на рівні державної політики.

За ініціативи першої леді Олени Зеленської з 2023 року в Україні реалізовується Всеукраїнська програма ментального здоров'я «Ти як?». Програма спрямована на розбудову якісної системи надання послуг у сфері психосоціальної підтримки та розвиток культури піклування про ментальне здоров'я. Розробку та впровадження Всеукраїнської програми ментального здоров'я координує Міністерство охорони здоров'я України спільно з Всесвітньою організацією охорони здоров'я та громадською організацією «Безбар'єрність». Майданчиком для розробки та ухвалення рішень з реалізації програми є Міжвідомча координаційна рада при Кабінеті Міністрів України.

Результати соціологічного дослідження «Психічне здоров'я та ставлення українців до психологічної допомоги під час війни» демонструють зниження рівня задоволеності власним психологічним станом, який на початок 2025 року становив 36%. Серед опитаних 83% відчують високий рівень стресу, причому 78% безпосередньо пов'язують це з повномасштабним російським вторгненням. Найбільшими аспектами занепокоєння через війну залишаються безпека близьких (74%) та ризик для життя і можливість отримати травми (54%). Серед опитаних українців продовжують залишатись високими рівні втоми,

напруженості, страху та роздратування. Останнім часом респонденти найчастіше відчували тривожність та напругу (58%), погіршення сну (50%), виснаженість (49%), поганий настрій (49%), емоційну нестабільність (45%) та роздратування чи злість (44%) [1].

Повномасштабне вторгнення РФ стало справжнім випробуванням і для системи державного управління. Україна в надважких умовах тримається завдяки мужності військових і безперервній роботі органів публічної влади. Незважаючи на військові дії, в державі реалізуються євроінтеграційні реформи, надаються послуги, виплачуються зарплати, пенсії, здійснюються соціальні виплати. Це заслуги публічних службовців та показник управлінського потенціалу країни.

Разом з тим, надмірне професійне навантаження, зміни в організації праці, високі вимоги до відповідальності, професіоналізму, постійне відчуття стресу і тривоги призводять до емоційного, розумового та фізичного виснаження публічних службовців.

У цей же час, робота з громадянами в умовах збройного конфлікту вимагає від публічних службовців не лише високого рівня професійної компетентності, а й володіння навичками коректного, людиноцентричного, емпатійного спілкування, здатності надавати допомогу і підтримку людям з повагою до їхньої гідності, відповідно до культурних та соціальних особливостей.

Враховуючи вищезгадане, можна визначити основні компоненти проблеми у сфері психосоціальної підтримки та адаптації публічних службовців:

- недостатня популяризація ментального здоров'я та низька обізнаність щодо його ролі у приватному і професійному житті;
- відсутність в органах публічної влади культури ментального здоров'я на робочому місці та низька доступність для публічних службовців заходів з психосоціальної підтримки та адаптації;
- недостатня увага розвитку психологічної компетентності публічних службовців;
- недостатня координація діяльності органів публічної влади та інших заінтересованих сторін щодо вирішення питань психосоціальної підтримки, адаптації та розвитку психологічної компетентності публічних службовців.

Нові виклики передбачають володіння публічними службовцями психологічною компетентністю, яка дозволяє людині ефективно адаптуватися до сучасних безпекових умов та нових соціально-економічних реалій, краще розуміти себе та інших, мати гармонійні стосунки з оточенням, успішно реалізовувати свій особистісний потенціал, відчувати високий рівень психологічного благополуччя тощо.

На сьогодні психосоціальна підтримка, розвиток психологічної компетентності, адаптація ветеранів/ветеранок до цивільного життя має стати одним із напрямків розвитку організаційної культури органів публічної влади. Така діяльність органів публічної влади має передбачати низку заходів з формування в колективі культури психологічної безпеки на робочому місці, розвитку психологічної компетентності, попередження стресових розладів та професійного вигорання публічних службовців.

З метою вивчення потреб у психосоціальній підтримці, адаптації та розвитку психологічної компетентності 2023 року Вищою школою за підтримки Регіонального фонду «Реформа державного управління у країнах Східного партнерства», GIZ проведено опитування публічних службовців. Дослідження тривало з 13 по 27 грудня 2023 року та участь у ньому взяли 9 843 представники органів публічної влади [2].

Узагальнивши відповіді респондентів, можемо сформулювати перелік найпоширеніших пропозицій щодо покращення психосоціальної підтримки співробітників органу або співробітників, які повернулись з військової служби/стали до роботи після військової служби:

- підготовка та розповсюдження серед працівників рекомендацій щодо поведінки з особами, які отримали травматичний досвід війни: як налагодити роботу з ветеранами, допомогти адаптувати такого співробітника в колективі; психологічна підтримка у спілкуванні ВПО тощо;
- підготовка та надання методичних матеріалів з підтримки ментального здоров'я;
- організація та проведення додаткових навчань/тренінгів з підтримки ментального здоров'я для співробітників органу;
- розробка та реалізація окремих програм для ветеранів/ветеранок, які повернулися на державну службу;
- ініціювання можливості введення у структуру органу посади психолога з метою підтримки психологічного стану колективу та запровадження окремого облаштованого простору (кімнати) для психологічного розвантаження на робочому місці.

Запровадження заходів з психосоціальної підтримки та адаптації на робочому місці сприятиме посиленню корпоративного духу, створенню позитивної підтримуючої організаційної культури, розвитку психологічної компетентності публічних службовців, підвищенню продуктивності діяльності, поліпшенню командної роботи та загальному добробуту працівників. Реалізація цих заходів забезпечить співробітникам відчуття захищеності та сприятиме створенню організаційної культури, де панує підтримка й взаємоповага, є вільний доступ до ресурсів ментальної підтримки тощо.

Література:

1. Українці відчують стрес і тривогу, але обирають конструктивні копінгіві стратегії реагування на ці стани. Програма ментального здоров'я «Ти як?». URL: <https://howareu.com/news/ukrainsi-vidchuvaiut-stres-i-tryvohu-ale-obyraiut-konstruktyvni-kopinhovi-stratehii-reahuvannia-na-tsi-stany>

2. Вища школа вивчила потреби держслужбовців у психосоціалній підтримці. Звіт за результатами опитування. URL: <https://hs.gov.ua/vishha-shkola-vivchila-potrebi-derzhsluzhbovcziv-u-psihosocialnij-pidtrimci/>

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-54>

**MARITIME SECURITY AS A PREREQUISITE FOR TOURISM
RECOVERY IN POST-CONFLICT COUNTRIES:
KEY CHALLENGES AND COMMON FEATURES**

**МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК ПЕРЕДУМОВА ВІДНОВЛЕННЯ
ТУРИЗМУ В ПОСТ-КОНФЛІКТНИХ КРАЇНАХ:
КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ ТА ЗАГАЛЬНІ РИСИ**

Tusha Rafaela

*Student of higher education at Linnaeus University
The Linnaeus University
Kalmar, Kingdom of Sweden
<https://orcid.org/0009-0009-0138-0176>*

Svietlichna Mariia

*Student of higher education at Linnaeus University
The Linnaeus University
Kalmar, Kingdom of Sweden
<https://orcid.org/0009-0003-5331-2876>*

Wijesinghe Sachini

*Student of higher education at Linnaeus University
The Linnaeus University
Kalmar, Kingdom of Sweden
<https://orcid.org/0009-0000-0226-610X>*

Maritime security – including the protection of sea lines of communication, ports and coastlines, demining activities and responses to hybrid threats – is a prerequisite for tourism recovery in conflict and post-conflict regions. The Baltic–Black Sea region, the Eastern Mediterranean (Cyprus) and the Indian Ocean (Sri Lanka) all conceptualise the sea simultaneously as a trade corridor, a security space and a tourism resource; however, armed

conflicts, sea mines, piracy, hybrid attacks and the militarisation of coastal zones reduce the attractiveness of these countries for tourists. In many parts of the world, war or protracted political conflict has undermined the image of destinations as safe resorts, leading to a decline in tourist flows and investment, as well as the destruction of parts of the tourism infrastructure, while at the same time generating demand for “post-conflict” tourism as an instrument of economic recovery.

The key challenges facing such countries or regions include security risks, economic problems (destruction or degradation of tourism infrastructure) and socio-political factors such as the buffer zone in Cyprus, the occupied territories of Ukraine and ethnic tensions in Sri Lanka. Maritime security is therefore a fundamental condition for tourism revival: without guarantees of safe navigation, demined sea areas and the protection of port and coastal infrastructure, it is impossible to generate a stable flow of tourists to the Black Sea, Cyprus or Sri Lanka.

At the same time, tourism in post-conflict states can serve as an instrument of reconstruction and peacebuilding, provided that economic growth is combined with social inclusion. Tourism is an important sector for the economic recovery when it comes to post-conflict regions and it contributes to job creation, new investments and destination branding [1; 2]. The countries that will be analyzed in this study are Cyprus, Ukraine and Sri Lanka, which present post-conflict contexts. Cyprus experienced political division after 1974 (split into middle Cyprus-Turkey) affecting the political governance and destination image [3]. Before the division the Cyprus division, the island had experienced rapid tourism growth, with arrivals from all over the world that increased from 25,700 in 1960 to approximately 264,000 in 1973 (Plan Bleu Regional Activity Centre) [4]. Even though there was a recovery in the southern region of Cyprus, the northern part has remained constrained by the limited recognition of the infrastructure challenges, which highlight the long term impact of the division of tourism productivity [5]. Ukraine, on the other hand, is facing an ongoing war, which has disrupted the infrastructure and the international arrivals, but researchers still believe in the potential for tourism to help in the recovery of both financial and psychological [6]. Sri Lanka recovered from a civil war that lasted for three decades (1983–2009) and later on the Easter attack in 2019 is using tourism as a reconstruction and community empowerment, even though the tourism productivity after the war has been facing challenges of militarisation and local exclusion [7]. This study adopts a productive perspective and will try to examine how tourism contributes to economic recovery and business resilience in post-conflict settings. These three countries were chosen because each one shows a different kind of conflict and recovery or potential recovery. Cyprus has a long-lasting political

divide, Ukraine is in the middle of an active war, and Sri Lanka has ended its civil war but is still facing new problems. Looking at all three helps us compare how tourism recovers at different stages and under different types of government.

In summary, in all of the countries under consideration, dark tourism – understood as visiting places associated with traumatic events and wars – has emerged and continues to develop as a distinct form of tourism. In these contexts, dark tourism functions as a tool both for economic revitalisation and for the construction of collective (national) memory.

It should be noted, however, that the expansion of dark tourism in post-conflict countries generates a number of moral and ethical challenges, which necessitate a specific approach to tourism planning and management. Such an approach is required to maintain a delicate balance between the commercialisation of dark-tourism experiences and the preservation of ethical norms and social sensitivity in post-conflict societies.

References:

1. Fernando, S. (2017) 'The tourism-led development strategy in Sri Lanka'. *Journal of Business and Technology*. 1(1). doi: 10.4038/jbt.v1i1.81.
2. Romanova, A. and McGinley, S. (2025) 'Tourism as a Tool of Recovery of Ukrainian Communities: Economic and Mental Healing', *Socio-Cultural Management Journal*, 8(1). Pp. 4–22. Available at: <http://socio-cultural.knukim.edu.ua/article/view/336350>
3. Jacobson, D., Webster, C., Shapiro, K., Musyck, B. & Orphanides, S. (2015) 'Cyprus settlement: a zero sum game for tourism?'. *European Journal of Tourism Research*, 11. Pp. 21–34. Available at: <https://doras.dcu.ie/20910/> (Accessed: 21 November 2025).
4. Plan Bleu Regional Activity Centre (2002) *Tourism and sustainable development in the Mediterranean region: The case of Cyprus*. Sophia Antipolis: UNEP–Plan Bleu. Available at: https://planbleu.org/sites/default/files/publications/livreblanc_cyp.pdf (Accessed: 21 November 2025).
5. Kliot, N. & Mansfield, Y. (1996) 'The political landscape of partition: The case of Cyprus'. [online] Available at: PII: SO962-6298(96)00020-O [Accessed 21 November 2025].
6. Levvytska, I. et al. (2023) 'Tourist Potential of Ukraine: Challenges and Prospects of the Post-War Time', *Journal of Environmental Management and Tourism*, 14(2), pp. 299–305. doi:10.14505/jemt.v14.2(66).03.
7. Ratnayake, I., & Hapugoda, C. (2016). 'Tourism, reconciliation, and post-war development in Sri Lanka', *Current Issues in Tourism*. 19(4), 373–391. <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1002761>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-55>

**SABOTAGE ACTS OF SHADOW SHIP FLEETS SUPPORTED
BY THE RUSSIAN FEDERATION ON SUBMARINE
INFRASTRUCTURE IN THE BALTIC SEA IN 2023–2025**

Prof. Bernard Wiśniewski

*Director of Center for Research Methodology
in Security Sciences WSB University*

Assoc. Prof. Tomasz Safjański

*Deputy Director of Center for Research
into Cross-Border Security WSB University*

Security studies are characterized by a so-called holistic approach to security, which also takes into account its non-military aspects. Security is currently considered a fundamental need. It is expected that for most humans, the threat of chaos will cause a regression from all higher-order needs to the more powerful need for security. Subversion has always been used when armed confrontation between opposing sides occurs.

It falls within the group of asymmetric operations, defined as those in which there is a disproportion between the warring parties. It encompasses land, air, sea, and cyberspace. Contemporary subversive threats are undergoing changes. These indicate a clear blurring of the lines between classic means of warfare and those that do not fit into the catalog of military methods. This means that effectively countering them and minimizing their effects requires scientific research that also utilizes open sources of information. Due to the benefits of its use, subversion and all its manifestations are being systematically refined.

The Russian aggression on Ukraine has generated a number of new threats not only within Ukraine but also in neighboring countries. Among these is the threat of sabotage of underwater infrastructure in the Baltic Sea. Security issues in the Baltic Sea region are a significant part of the defense doctrine of the Republic of Poland.

A historical and contemporary review of influence operations allows us to conclude that acts of sabotage and diversion against underwater infrastructure in the Baltic Sea are part of the philosophy of operations of the Russian Federation's military and special services, referred to as active measures "aktivka" (rus. активка)¹.

¹ More: M. Galeotti, Chapter 14. Active Measures: Russia's Covert Global Reach [in:] G. P. Herd (ed.) *Russia's Global Reach. A Security and Statecraft Assessment*, https://www.marshallcenter.org/sites/default/files/files/2021-04/Russia%27s_Global_Reach_A_Security_and_Statecraft_Assessment_0.pdf, access 20.09.2025

This concept denotes a set of diverse operational methods and tools used in the past by the Committee for State Security under the Council of Ministers of the USSR, and today primarily by the Federal Security Service of the Russian Federation (FSB), the Main Intelligence Directorate of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation (GRU), and the Foreign Intelligence Service of the Russian Federation (SVR) to conduct influence operations. Active measures are used to destabilize societies, sow chaos and disinformation, support pro-Russian elements, or provoke unrest. Russian military doctrine assumes the use of active measures to attack the West, including sabotage and diversionary acts targeting underwater infrastructure in the Baltic Sea, which are intended to cause panic and social unrest, incite radical sentiment, undermine the professionalism of services (fire brigade, police, counterintelligence), suggest the existence of an internal enemy, and divert attention from other events (e.g., elections, reforms, military operations)².

We can therefore speak of the continuity of sabotage practices from the Soviet era and their adaptation to contemporary operational needs and available tools (cybertechnology, artificial intelligence).

Think-tank analyses³ and pilot research results⁴ indicate an increased number of sabotage and diversion incidents in Europe after 2022 (e.g. arson, cyberattacks, attacks on resources intended for aid to Ukraine, disruption of airport operations by commercial drones).

During VI International Scientific Conference “Maritime Security of the Baltic-Black Sea Region: Challenges and Threats” we present the results of diagnostic research on acts of sabotage using a “shadow fleet” on underwater infrastructure in the Baltic Sea in 2023–2025 as part of the implementation of the Russian Federation’s influence operations, which complement the Russian strategy of sabotage and diversion activities conducted on land, in cyberspace and in airspace.

Since October 2023, Russia has damaged 11 undersea cables and pipelines in the Baltic Sea. In response, NATO launched the *Baltic Sentry* mission, allies began inspecting tankers belonging to the “shadow fleet”, and the EU imposed sanctions on some of them⁵.

² More: J. Darczewska J., P. Żochowski. Środki aktywne. Rosyjski towar eksportowy. Punkt Widzenia nr 64/2017, Ośrodek Studiów Wschodnich, Warsaw 2017.

³ More: M. F. Bukowski. Agents of Chaos: The Shadow Campaign Against the West Cognitive Warfare and Covert Action by Russian and Belarusian Intelligence Service. Casimir Pulaski Foundation, Warsaw 2025; K. Rękawek, J. Lanchès, M. Zotova, D. Bowser, *Russia’s Crime-Terror Nexus : Criminality as a Tool of Hybrid Warfare in Europe*, GLOBSEC Centre for Democracy & Resilience and International Center for Counter-Terrorism, 2025.

⁴ More: T. Safjański, *Podpalenia w ramach operacji wpływu Federacji Rosyjskiej jako zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego*, Zeszyty Naukowe Pro Publico Bono 2025, Fire University in Warsaw, pp. 259–278. DOI:10.5604/01.3001.0055.4383

⁵ F. Bryjka, NATO and the EU Respond to Russian Maritime Sabotage, Bulletin No. 108 (2609), 9 OCTOBER 2025. The Polish Institut of International Affairs.

According to the definition developed by B. Wiśniewski and P. Lubiwski, sabotage is a form of combat against an enemy aimed at hindering the execution of their plans. Sabotage most often involves destroying or damaging important facilities, disrupting economic or political processes, and disrupting the goals of a government or socio-political organization. Sabotage is also used as an element of sabotage. Potential targets for sabotage include critical infrastructure systems and strategic sectors of the economy (e.g., energy and transportation). Military facilities constitute a special group. Sabotage usually takes a disorganized form, making it difficult to identify the perpetrator. It does not require the use of specialized tools to carry out the attack, such as firearms or explosives. A key advantage of this type of activity is extensive knowledge of the target or organization being attacked, often including easy access to them. Access to the facility and good orientation allow for precise planning of actions that take into account the specific nature of the facility and its technical security. Sabotage often involves the creation of pretenses, intended to draw the enemy's attention to random events, if necessary, thereby creating the impression that the sabotage was accidental. Sabotage can be carried out individually or by several people simultaneously. Furthermore, parallel subversion actions can be conducted to achieve a single, shared goal⁶.

The need for diagnosis stems from the difficulties associated with finding points of contact between theory and reality. With all due respect to security organizers, all their actions, even those based on experience, are theoretical in nature, while the solutions implemented and applied can be described as real. This difference creates the need to rationalize existing solutions in order to optimize them. The diagnosis process is carried out to obtain information about (...) the state of the system in terms of its ability to perform required tasks⁷.

Security sciences "have a strong tendency to build their theory on the basis of experience from wars, combat, battles, or exercises – using the method of inductive generalizations. At the same time, due to their praxeological nature, they are relatively flexible and sensitive to scientific and technological progress and socio-political changes"⁸.

<https://www.pism.pl/publications/nato-and-the-eu-respond-to-russian-maritime-sabotage>, access: 01.1.2025.

⁶ Encyklopedia Bezpieczeństwa Narodowego. <https://encyklopedia.revite.pl/articles/view/491>, access: 15.07.2025.

⁷ T. M. Dąbrowski, *Diagnozowanie systemów antropotechnicznych w ujęciu potencjałowo-efektowym*, rozprawa habilitacyjna, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2001. 150 s.

⁸ J. Świniarski, W. Chojnacki, *Bezpieczeństwo jako przedmiot badań wybranych dyscyplin naukowych [w:] Współczesne postrzeganie bezpieczeństwa*, Bielsko-Biała 2006. 278 s.

INVESTMENT LAW IN THE PROTECTION OF HUMAN RIGHTS

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПРАВО В ЗАХИСТІ ПРАВ ЛЮДИНИ

Vasina Anna Oleksandrivna

*3rd year student
Institute of Law and Security
Scientific advisor: Zhuravel Alla
Vasylivna
Candidate of Legal Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of State and Legal Disciplines
Odessa State University
of Internal Affairs
Odessa, Ukraine*

Васіна Анна Олександрівна

*студентка 3 курсу
Інститут права та безпеки
Науковий керівник: Журавель Алла
Василівна
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри державно-правових
дисциплін
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Інвестиції – це будь-які матеріальні або нематеріальні цінності, що вкладаються в підприємницьку чи іншу діяльність, результатом якої є отримання прибутку або досягнення соціального чи екологічного ефекту. До таких цінностей належать грошові кошти, цільові банківські вклади, частки, акції та інші цінні папери, рухоме й нерухоме майно, зокрема будівлі, споруди, майнові права інтелектуальної власності, права користування землею, водними ресурсами, будівлями, спорудами, обладнанням та інші майнові права [1].

Інвестиційне право – це сукупність нормативно-правових актів, які комплексно регулюють суспільні відносини, що виникають у процесі здійснення інвестиційної діяльності. Вони охоплюють реалізацію інвестиційних проектів як національними, так і іноземними інвесторами з метою всебічного задоволення матеріальних та духовних потреб учасників інвестиційних відносин. Інвестиційне право виступає важливим інструментом забезпечення економічних та соціальних прав людини, оскільки створює правові механізми для гарантування безпечної реалізації інвестиційних проектів. Воно регулює відносини між державою, інвесторами та іншими суб'єктами господарювання, встановлюючи прозорі правила для вкладення капіталу, мінімізації ризиків і захисту прав інвесторів.

Традиційно носієм обов'язків у сфері прав людини вважається держава. Спочатку це було зумовлено тим, що саме держава розглядалася як основне джерело потенційних загроз правам і свободам людини, тому саме на неї було покладено обов'язок їх поважати.

Згодом цей підхід до взаємовідносин між людиною та державою, який не втрачає актуальності й нині, був розширений вимогою не лише поважати, а й захищати права людини, у тому числі від посягань третіх осіб, а також забезпечувати їх реалізацію. Таким чином, механізм захисту прав людини сформувався таким чином, що держава водночас є і потенційною загрозою, від якої людина має бути захищена, і головним інструментом, покликаним цей захист гарантувати [2, с. 4].

Розвиток інвестиційної діяльності на території сучасної України розпочався ще в 1992 році з моменту заснування «Української фондової біржі». Проте справжнього поштовху вона набула лише у 2008 році з відкриттям «Української біржі», де, за даними самої компанії, до початку роботи «Української біржі» на жодній із бірж не існувало системи гарантій виконання угод. Біржі функціонували як дошки оголошень або системи обміну повідомленнями. Для приватного інвестора це створювало певні труднощі, пов'язані з додатковими тимчасовими та фінансовими витратами.

До основних чинників, що порушують права інвесторів, належать:

- недотримання інтересів самих інвесторів;
- нестабільність законодавчої бази;
- систематичне порушення прав інвесторів.

У сфері інвестицій важливо залишатися відкритим до змін і активно сприяти їх впровадженню. Таке сприяння особливо необхідне на початкових етапах, зокрема при формуванні інвестиційного клімату, роз'ясненні потенційним внутрішнім інвесторам переваг інвестицій та їх впливу на прибуток. Важливо створювати умови для залучення іноземного інвестиційного капіталу, що будуть вигідні не лише державі, а й інвесторам. Адже жоден інвестор не вкладає кошти туди, де немає гарантії прибутку або існує ризик втрати вкладеного капіталу, що є реальною проблемою, оскільки відповідно до чинного законодавства саме законодавець визначає, у які сфери дозволено інвестувати, а у які – заборонено [3].

Ч. 2 ст. 16 Цивільного кодексу України визначає способи захисту цивільних прав та інтересів, зокрема: визнання права; визнання правочину недійсним; припинення дії, що порушує право; відновлення стану, який існував до порушення; примусове виконання обов'язку в натурі; зміну правовідносин; припинення правовідносин; відшкодування збитків та інших видів майнової шкоди; компенсацію моральної шкоди; визнання незаконними рішень, дій або бездіяльності органів державної влади чи місцевого самоврядування та їхніх посадових осіб. Крім того, суд може забезпечити захист цивільного права або інтересу іншим способом, передбаченим договором або законом. Ч. 2 ст. 20 Господарського кодексу України встановлює право кожного суб'єкта

господарювання на захист своїх прав і законних інтересів та окреслює шляхи такого захисту [4].

Сучасне інвестиційне законодавство передбачає різні способи охорони прав людини, включаючи цивільно-правові та господарсько-правові механізми: відшкодування збитків, примусове виконання обов'язків, захист від незаконних дій органів державної влади та забезпечення реалізації майнових і немайнових прав. Впровадження прозорих правових механізмів інвестиційної діяльності дозволяє громадянам отримувати гарантований доступ до ресурсів, брати участь у прибуткових проектах та захищати свої права у випадку порушень.

Крім того, інвестиційне право сприяє формуванню сприятливого інвестиційного клімату, залученню внутрішніх та іноземних інвестицій, що забезпечує економічну стабільність і розвиток. Отже, виконує важливу функцію у захисті прав людини, забезпечуючи економічні, майнові та соціальні гарантії для громадян та інвесторів. Воно створює правову основу для прозорого та безпечного інвестування, сприяє розвитку підприємницької діяльності та формує механізми ефективного захисту прав у випадку їх порушення.

Література:

1. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вересня 1991 року № 1560-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 47. Ст. 646. (дата звернення: 15.01.2020). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>
2. Уварова О., Буряковська О. Бізнес і права людини : навчальний посібник. К. ; Харків. 2019. 148 с. https://nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/05/III_1.pdf
3. Міропольський В., Козлович Д. Інвестиційна діяльність як фактор реалізації та забезпечення прав людини в Україні. *Юридична клініка «Істина» Дніпропетровського державного університету внутрішні справ*. 2020. <https://legalclinics.in.ua/investytsijna-diyalnist-yak-faktor-realizatsiyi-ta-zabezpechennya-prav-lyudyny-v-ukrayini/>
4. Хрімлі О. Г. Способи захисту прав інвесторів: теоритичні та практичні питання. <https://baas.gov.ua/ua/proekty/articles/h/1504-sposobi-zakhistu-prav-investoriv-teoritichni-ta-praktichni-pitannya.html>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-57>

**ENHANCING FOOD SECURITY
FOR THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

**ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ХАРЧОВОЇ ПРОДУКЦІЇ
ДЛЯ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ**

Verkhivker Yakov Grigorovich

*Doctor of technical sciences, Professor,
Honored Worker of Science
and Technology of Ukraine,
Professor at the Department
of Marketing, Entrepreneurship
and Trade
Odesa National University
of Technology
Odesa, Ukraine*

Верхівкер Яков Григорович

*доктор технічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки
України, професор кафедри
маркетингу, підприємництва
і торгівлі
Одеський національний
технологічний університет
м. Одеса, Україна*

**Pylypenko Liudmyla
Mykolayivna**

*Doctor of technical sciences, Professor,
Honored Worker of Science
and Technology of Ukraine,
Professor at the Department of Food
Chemistry, Expertise and Biotechnology
Odesa National University
of Technology
Odesa, Ukraine*

**Пилипенко Людмила
Миколаївна**

*доктор технічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки
України, професор кафедри харчової
хімії, експертизи та біотехнологій
Одеський національний
технологічний університет
м. Одеса, Україна*

**Myroshnichenko Olena
Mykhailivna**

*PhD, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Wine Technology
and Sensory Analysis
Odesa National University
of Technology
Odesa, Ukraine*

**Мирошніченко Олена
Михайлівна**

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри технології вина
та сенсорного аналізу
Одеський національний
технологічний університет
м. Одеса, Україна*

Безпека харчової продукції складається з ряду основних ознак:
– біологічної безпечності;
– харчової цінності;

– фізіологічної значущості;
– безпечного сучасного пакування при доцільних техніко-економічних показниках її виробництва.

Мета роботи: розробка безпечних стабільних при морських перевезеннях і зберіганні нових фортифікованих видів продукції підвищеної харчової цінності та фізіологічної активності при використанні сучасного споживчого пакування.

Можем використовувати патент на винахід;

1. Патент: 129412 16.04.2025

**СПОСІБ ОДЕРЖАННЯ ЕКСТРУДОВАНОГО ЗЕРНОВОГО
АНТИОКСИДАНТНОГО ПРОДУКТУ**

a2022 02774 від 03.08.2022 р.

Поварова Наталя Миколаївна [UA]

Пилипенко Людмила Миколаївна [UA]

Сердюк Марина Єгорівна [UA]

Крусір Галина Всеволодівна [UA]

Севастьянова Олена Володимирівна

Патент діє

2. Позитивне рішення га видачу патенту від 17.10.2025 р.

**СПОСІБ ОДЕРЖАННЯ КОНДИТЕРСЬКОГО
АНТИОКСИДАНТНОГО ПРОДУКТУ**

a2022 03697 від 04.10.2022 р.

Пилипенко Людмила Миколаївна [UA]

Рогова Наталя Володимирівна [UA]

Килименчук Олена Олександрівна [UA]

Крусір Галина Всеволодівна [UA]

Біленька Ірина Ремівна [UA]

Севастьянова Олена Володимирівна

Патент на винахід Україна, МПК А23G 3/34, 3/48 «Спосіб одержання кондитерського антиоксидантного продукту»; власник Одес. нац. технол. університет. Пилипенко Л.М. та ін. Заявка на винахід № а 2022 03697 Україна, заявл. 04.10.22. (рішення експертизи наводжу нижче).

Безпечна сучасна упаковка та тара для харчових продуктів є актуальною темою для споживачів та виробників, оскільки впливає на якість продукції та здоров'я населення. Упаковка забезпечує процес транспортування, зберігання та продажу, а також захист продукції від забруднень, пошкоджень, втрат. Основні вимоги до споживчої харчової упаковки та тари:

– відповідність обов'язковим санітарно-гігієнічним вимогам, фізіологічна нешкідливість для людини;

- екологічність стосовно навколишнього середовища у процесі використання та утилізації;
- технологічність;
- сумісність: здатність не впливати на властивості упакованої продукції та не поглинати її окремі компоненти;
- міцність до впливу зовнішніх факторів – транспортування, статичні та ударні навантаження, перепад температур та вологості, внутрішнього тиску продукту;
- естетичність: сучасний, яскравий, інформаційний дизайн упаковки є одним із інструментів просування та важливим елементом формування іміджу бренду, конкурентоспроможності;
- зручність використання та практичність.

Вимоги до пакування харчових продуктів регламентовані відповідними нормативними документами – законами, ДСТУ (для різних видів продовольчих товарів чи напівфабрикатів розроблено вимоги до пакування та маркування).

Інформація про упаковку повинна містити:

- найменування упаковки;
- інформацію про призначення упаковки;
- умови зберігання, транспортування, можливість утилізації;
- спосіб обробки (для багатооборотного пакування);
- найменування та місцезнаходження виробника, інформацію для зв'язку з ним;
- найменування та місцезнаходження уповноваженої виробником особи імпортера, інформацію для зв'язку з нею (за їх наявності);
- дату виготовлення (місяць, рік);
- термін зберігання (якщо встановлено виробником).

Маркування, необхідне для ідентифікації матеріалу, з якого виготовлено упаковку, має бути нанесене на саму упаковку у вигляді знаків, написів, піктограм, символів та (або) супровідної документації. У разі відсутності маркування виробник продукції, упаковуючи її, повинен нанести на ярлик (етикетку) маркування, необхідне для ідентифікації матеріалу, з якого зроблено упаковку відповідно до супровідної документації. Інформація має бути викладена державною мовою або мовою, наприклад, держави-члена Європейського Союзу. Крім інформації, що стосується упаковки товару, також має бути поміщена на упаковці маркування і про харчовий продукт, відповідно до нормативного документа на готовий продукт, в якому воно затверджено. Перша та основна вимога до тари: споживча упаковка має бути безпечною. Друге, але не менш суттєве в сучасному світі – упаковка має бути екологічною, тобто не завдавати шкоди навколишньому середовищу. Третє: будь-яка тара має бути надійною, щоб зберігати

товарний вигляд та якість продукції. Основна мета маркування на упаковці – донести до споживачів повну, коректну та достовірну інформацію про використаний пакувальний матеріал. Цей обов'язок ставиться за провину продавця внутрішнім законодавством нашої країни – це закони «Про інформацію для споживачів харчових продуктів», «Про матеріали та предмети, призначені для контакту з харчовими продуктами». Будь-яка харчова упаковка підлягає обов'язковій сертифікації, і тільки після цього вона може використовуватись за прямим призначенням. Основні ризики упаковки:

- хімічна міграція, природне перенесення потенційно шкідливих речовин з пакувального матеріалу в їжу – різні стабілізатори, пластифікатори та антиоксиданти, які, стикаючись з продуктом, проникають у нього;

- мікробіологія: мікроорганізми, паразити, не помітні людському оку, стикаючись з продуктом, проникають всередину нього, отруюючи їжу. Вони можуть жити та розмножуватися всередині продукції;

- фізичні домішки: дрібні уламки скла, а також металевий пил, мікроскопічні частинки бруду та пилу не повинні потрапляти всередину харчової упаковки.

Важливо, щоб пакувальний матеріал сам по собі був хімічно нейтральним, безпечним, досить міцним та цілісним. Він не тільки сам не повинен виробляти шкідливі речовини, а й виступати міцним бар'єром для проникнення ззовні. Безпека, міцність та практичність харчової упаковки – основні якості, які зараз особливо цінуються у світі [2, с. 240–320].

Література:

1. Підприємництво та торгівля у розвитку інноваційно-інвестиційної моделі економіки України XXI сторіччя. Споживча тара для харчових продуктів: сучасний стан та перспективи використання : монографія. Басюркіна Н. Й., Верхівкер Я. Г., Гріщенко А. В., Ласкаєв О. М., Лизогуб А. О., Мартиросян І. А., Мирошніченко О. М., Спаський І. Д., Шишлюк В. Р. ОНТУ. Івано-Франківськ : Голіней О. В., 2025. 323 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-58>

ANALYSIS OF HARMFUL IMPACT ON ENVIRONMENTAL COMPONENTS FROM APPLICATION OF PAINT MATERIALS ON SHIPS OF THE SEA AND RIVER FIREFIGHTING FLEET, DOCK AND PIER ENGINEERING STRUCTURES OF SES OF UKRAINE

АНАЛІЗ АСПЕКТІВ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ КОМПОНЕНТІВ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ВІД НАНЕСЕННЯ ФАРБОФОРМАТОРНИХ МАТЕРІАЛІВ НА СУДНАХ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ПРОТИПОЖЕЖНОГО ФЛОТУ, ДОКОВИХ ТА ПРИЧАЛЬНИХ ІНЖЕНЕРНИХ СПОРУДАХ ДСНС УКРАЇНИ

**Kondratenko Oleksandr
Mykolaiovych**

*DSc(Engineering), Professor,
Professor of the Department of Fire
and Technogenic Safety of Objects
and Technologies
Educational and Scientific Institute
of Fire and Technogenic Safety
Lviv, Ukraine*

**Кондратенко Олександр
Миколайович**

*доктор технічних наук, професор,
професор кафедри пожежної
і техногенної безпеки об'єктів
та технологій
Навчально-науковий інститут
пожежної та техногенної безпеки
м. Львів, Україна*

Kovalenko Oleksii

*Student of Bachelor's degree
of specialty 183 of the Educational
and Scientific Institute of Engineering
and Special Training
National University of Civil Protection
of Ukraine of SES of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

Коваленко Олексій

*студент бакалаврату спеціальності
183 Навчально-наукового інституту
інженерної та спеціальної
підготовки
Національний університет
цивільного захисту України ДСНС
України
м. Черкаси, Україна*

Актуальність теми дослідження зумовлена наступними складовими. Відповідність:

а) Наказу Державної служби України з надзвичайних ситуацій (ДСНС) № 618 від 20.09.2013 р. «Про затвердження Положення про організацію екологічного забезпечення ДСНС» [1];

б) Указу Президента України № 722/2019 від 30.09.2019 р. «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [2];

в) Постанові Кабінету Міністрів України (КМУ) № 476 від 30.04.2024 р. «Про затвердження переліку пріоритетних тематичних напрямків наукових досліджень та науково-технічних розробок на період до 31 грудня року, наступного за припиненням або скасуванням воєнного стану в Україні» [3];

г) Паспорту спеціальності 21.06.01 «Екологічна безпека», затв. Постановою Президії Вищої атестаційної комісії України № 33-07/7 від 04.07.2001 р. [4];

д) Закону України № 3769-IX від 04.06.2024 р. «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового використання рідкого біопалива (біокомпонентів) у транспортному секторі» [5];

е) Стандарту вищої освіти за спеціальністю 183 «Технології захисту навколишнього середовища» третього (освітньо-наукового) рівня в галузі знань 18 «Виробництво та технології», затв. Наказом Міністерства освіти і науки України № 1427 від 23.12.2021 р. [6];

ж) Тематиці наукових досліджень та науково-технічних (експериментальних) розробок на 2025-2029 рр., затв. Наказом Міністерства внутрішніх справ України № 326 від 21.05.2024 р. [7];

з) Кодексу цивільного захисту України в чинній редакції від 12.09.2025, стаття 108 «Присяга військовослужбовця цивільної оборони» [8].

Мета дослідження. Проаналізувати аспекти забруднення компонентів довкілля від виробництва та нанесення лакофарбових матеріалів на судна морського та річкового протипожежного флоту, а також на докові та причальні інженерні споруди ДСНС України.

Результати дослідження. У дослідженні комплексно досліджено проблему забруднення атмосферного повітря та поверхневих водних об'єктів (акваторій річок та морів) при виробництві лакофарбових матеріалів для фарбування кріпильних виробів, зокрема на прикладі підприємства «AMEKS Fastener Technology» та нанесення лакофарбових матеріалів на судна морського та річкового протипожежного флоту, а також на докові та причальні інженерні споруди ДСНС України. Відповідно до Наказу ДСНС України № 432 від 27.06.2013 р. «Про затвердження Інструкції з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України» [9], Наказу Міністерства інфраструктури України № 283 від 07.05.2013 р. «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчення водія маломірного/невеликого судна» [10] та Наказу Міністерства транспорту України № 91 у чинній редакції від 20.12.2022 р. «Про затвердження Правил судноплавства внутрішніми водними шляхами України» [11], ДСНС

Україні з 2025 р. здійснює підготовку фахівців за спеціальністю «Водійці малих моторних суден» на базі Національного університету цивільного захисту України [12]. Виявлено технологічні особливості виробництва, охарактеризовано основні компоненти лакофарбових матеріалів та визначено потенційно небезпечні речовини, що утворюються в результаті цього процесу. Було визначено, що викиди забруднюючих речовин, таких як леткі органічні сполуки, оксиди вуглецю, формальдегід, пилові частинки та діоксид сірки, спричиняють значний негативний вплив на здоров'я населення та компоненти довкілля. Це підтверджується статистикою захворювань, що спостерігаються в промислових зонах. Динаміку екологічного стану м. Києва за останнє десятиліття розглядали на основі офіційних звітів Мінприроди, що дозволило простежити негативні тенденції, зокрема, збільшення кількості перевищень ГДК шкідливих речовин у повітрі. Важливою частиною дослідження стало дослідження існуючих та перспективних методів очищення атмосферного повітря на підприємствах. Було продемонстровано доцільність використання сучасних технологій, таких як каталітичне очищення, електрофільтрація, біофільтрація, методи термічного знезараження, а також наголошено на необхідності поєднання кількох методів для підвищення ефективності.

Висновки. Таким чином, у цьому дослідженні проаналізовано якісні та кількісні показники, що характеризують негативний техногенний вплив на компоненти навколишнього середовища від виробництва та нанесення лакофарбових матеріалів на судна морського та річкового протипожежного флоту, а також на докові та причальні інженерні споруди ДСНС України.

Література:

1. Order of the State Emergency Service of Ukraine No. 618 (with amendments) dated September 20, 2013 «On approval of the Regulations on the organization of environmental support of the State Emergency Service of Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0618388-13#Text>
2. Order of the State Emergency Service of Ukraine № 618 (with amendments) dated September 20, 2013 «On approval of the Regulations on the organization of environmental support of the State Emergency Service of Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>
3. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 476 of 04/30/2024 «On approval of the list of priority thematic areas of scientific research and scientific and technical developments for the period until

December 31 of the year following the termination or abolition of martial law in Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/476-2024-%D0%BF#Text>

4. Specialty passport 21.06.01 «Ecological safety», approved by the Resolution of the Presidium of the Higher Attestation Commission of Ukraine № 33-07/7 dated 04.07.2001. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va7_7330-01#Text

5. Law of Ukraine № 3769-IX dated 04.06.2024 «On Amendments to Certain Laws of Ukraine Regarding the Mandatory Use of Liquid Biofuels (Biocomponents) in the Transport Sector». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3769-20#Text>

6. Standard of higher education in specialty 183 «Environmental Protection Technologies» of the third (educational and scientific) level in the field of knowledge 18 «Production and Technologies», approved by Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine № 1427 dated 12/23/2021. URL: <https://mon.gov.ua/static-objects/mon/sites/1/vishcha-osvita/zatverdzeni%20standarty/2021/12/24/183-Tekhn.zakh.navk.seredovysycha-dokt.filos.pdf>

7. Topics of Scientific Research and Scientific and Technical (Experimental) Developments for 2025-2029, approved by Order of the MIA of Ukraine № 326 dated 21.05.2024. URL: <https://mvs.gov.ua/normativno-pravovi-akti/nakaz-mvs-vid-21052024-326-pro-zatverdzeniia-tematiki-naukovix-doslidzen-i-naukovo-texnicnix-eksperimentalnix-rozrobok-na-2025-2029-roki>

8. Civil Defense Service Oath (Civil Defense Code of Ukraine in the current version of September 12, 2025, Article 108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text>

9. Order of the SES of Ukraine № 432 dated 27.06.2013 «On approval of the Instructions for the operation of vehicles in the bodies and units of the State Emergency Service of Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0432388-13#Text>

10. Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine № 283 dated 07.05.2013 «On approval of the Regulations on the procedure for issuing a certificate of a small/small-sized vessel navigator». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0831-13/en/ed20130507#Text>

11. Order of the Ministry of Transport of Ukraine № 91 in the current version dated 20.12.2022 «On approval of the Rules of navigation on inland waterways of Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04#Text>

12. Training of small motor vessel operators: information message on the official website of the National University of Civil Protection of Ukraine SES of Ukraine. URL: <https://nuczu.edu.ua/ukr/nutszu/arkhiv-novyn/sudnovodiji-malogo-motornogo-sudna>

THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-59>

TECHNICAL EQUIPMENT OF FIRE VESSELS IN MARTIAL ARTS CONDITIONS

ТЕХНІЧНЕ ОСНАЩЕННЯ ПОЖЕЖНИХ СУДЕН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Kovalenko Roman Ivanovych

*PhD, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Engineering and Rescue Machinery
National University
of Civil Defence of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

Коваленко Роман Іванович

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри інженерної
та аварійно-рятувальної техніки
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Fires are a problem not only on land but also on water bodies. This problem has become especially difficult in conditions of martial law, when the enemy attacks port infrastructure facilities and water vessels. Both special ground equipment of emergency and rescue units and water vessels can be involved in extinguishing such fires and eliminating other consequences of enemy shelling. These vessels can be both specialized (fire vessels) and have a dual purpose (for example, tugboats). Given the nature of damage to objects as a result of enemy shelling, there is a need not only to extinguish fires, but also to localize and/or eliminate spills of various substances that can get into the water and thereby cause an ecological disaster [1]. For the successful localization and/or elimination of these spills, water vessels must be equipped with special equipment.

Typically, watercrafts that can provide fire extinguishing function are equipped with fire pumps, gun barrels and necessary fire-technical equipment. In the case of specialized fire vessels, they can also be equipped with foam storage tanks to enable fire extinguishing with air-mechanical foam.

At the same time, in today's conditions, it is important to have equipment on such vessels for localization and/or liquidation of spills of various substances. First of all, we are talking about oil products and other liquid chemicals that are transported by cargo ships and used in industry.

Cases of formation of the specified spills are possible during shelling of port infrastructure facilities and cargo ships. Elimination of the consequences of such shelling, provided that there is no fire on the vessel or no ignition of the substance that has spilled onto the water surface, requires localization of the spill area and elimination of the leak.

In order to carry out spill localization work, it is necessary for vessels to be equipped with boom barriers. Their installation also requires the use of small-sized maneuverable vessels. Elimination of the flow from holes in the hull of vessels is possible using pneumatic bandages and pneumatic wedges. In conditions where the hole appeared due to the ingress of a fragment from the explosion of a military munitions, the area around it has sharp edges, which limits the use of specialized sealing emergency rescue equipment. To prevent damage to pneumatic bandages, special protective capes must be applied to them. There are also known cases when units of emergency and rescue formations specializing in liquidation of chemical accidents independently manufacture or order bandages made of metal. Such technical solutions usually allow avoiding damage to bandages during their installation. Pneumatic wedges, unlike bandages, do not have any protective devices. At the same time, units specializing in extinguishing fires of oil storage facilities in existing conditions have experience in using wedges made of wood. Such wedges can have different shapes. During liquidation of the flow, a wedge of the required shape is selected, and then inserted into the hole and further clogged. The described technical solution does not require large capital investments and at the same time is quite effective. The only problem with this is that the firefighter-rescuer must get to the place from which the flow occurs. Given the overall dimensions of cargo ships, this task can be quite difficult. One way to solve this problem is to equip vessels with climbing equipment, which at the same time requires additional training for personnel.

Constant monitoring of air threats is also important during firefighting and emergency rescue operations at such facilities, because since the beginning of the full-scale invasion, many firefighters and rescuers have died or been injured due to repeated shelling.

Thus, the problem considered in this work is relevant, and its solution requires a comprehensive approach and taking into account the already extensive experience of extinguishing fires and conducting other operational operations by emergency rescue units at various facilities. In addition to scientific, the work also has practical significance. It analyzes certain types of equipment and approaches to its application, which can be used to localize and/or eliminate spills of various substances due to damage caused by shelling of water vessels.

References:

1. Ахметова К. А., Кочмар І. М. Вплив військових дій на водні ресурси України : відновлення довкілля України внаслідок збройної агресії росії : збірник тез доповідей Круглого столу (м. Львів, 17 березня 2023 р.). Львів, 2023. С. 3–5.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-60>

**ORGANIZATIONAL AND TECHNOLOGICAL BASES
OF THE ACTIVITIES OF MARITIME SEARCH AND RESCUE
SERVICES IN THE CONTEXT OF CONTEMPORARY
CHALLENGES**

**ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ
МОРСЬКИХ ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНИХ СЛУЖБ
У КОНТЕКСТІ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ**

**Siemilietov Olexander
Serhiiovych**

*Doctor of Philosophy, Scientific
Research Laboratory for the Study
of Management Problems in the Field
of Civil Protection
National University
of Civil Protection of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

**Семілетов Олександр
Сергійович**

*доктор філософії, старший науковий
співробітник науково-дослідної
лабораторії з дослідження проблем
управління у сфері цивільного
захисту
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Морські пошуково-рятувальні служби (МПРС) є ключовим елементом глобальної системи безпеки на морі. Їхня діяльність спрямована на збереження життя людей, які опинилися у небезпеці під час морських перевезень, рибальства, військових чи наукових експедицій.

Відзначимо про проблемні питання із якими зіштовхнулася Україна та світ а саме: вплив: кліматичні змін, зростання інтенсивності морських перевезень, військові конфлікти та вплив нових технологій а також посилення норм та інших факторів потребують розробку нових норм та права а також адаптації до нових викликів організаційно-правових механізмів щодо функціонування Морських пошуково-рятувальних підрозділів.

Так відповідно до постанови Кабінету міністрів «Про національну систему пошуку і рятування на морі» органами управління з пошуку і рятування на морі є центральні та місцеві органи виконавчої влади а також органи місцевого самоврядування, які безпосередньо беруть участь у діяльності з пошуку і рятуванні на морі за їх згодою, відповідно до додатку 1 постанови КМУ «Про національну систему пошуку і рятування на морі» [2] а саме: ДСНС, Держприкордонслужба, Військово-Морські Сили Збройних Сил, Адміністрація судноплавства, Державіаслужба, МОЗ, МЗС, органи державної влади;

Початок війни спричинив порушення логістичних зв'язків які протягались через всю територію нашої держави як морськими маршрутами так і морським. Україна є найбільшим експортером продукції більшість якої логістично пов'язана через морські маршрути. Але напочатку 2022 року після початку збройної агресії збройних сил рф, ВМС рф провели блокування акваторії Чорного та Азовського морів що призвело до мінування припортової території та повного контролю збоку ворога над судоплавством. Проведення бойових дій призвело до пошкодження та часткового знищення портової інфраструктури пошкодження суден та втрат серед особового складу екіпажів.

Слід відзначити що після встановлення домовленостей було сформовано безпечний контрольований коридор для проведення гуманітарних судів через акваторію. Які час від часу підлягали зриву, перегляду та скасуванню через діяльність збройних сил рф.

Так у зв'язку з небезпекою в акваторії для судів виникає необхідність у перегляді доктрин та дій підрозділів у забезпеченні евакуації уразі пошкодження судна засобам ураження а саме: БПЛА, морськими дронами, морськими мінами та уразі зловживання владою (піратство, корсарство) тощо. або у разі виникнення надзвичайної ситуації.

З метою забезпечення евакуаційних заходів у акваторії початок використання інноваційних засобів порятунку таких як спеціалізовані дрони, безпілотні літальні засоби, засоби моніторингу та обчислення, дозволяють швидко виконувати завдання у різних умовах так наприклад: Pars восьмироторийний безпілотник, призначений для надання допомоги. Під час випробувань 2024 року біля узбережжя ОАЕ він доставила рятувальне кільце потерпаючому за 100 метрів від місця дислокації на узбережжі всього за 22 секунди порівняно з 80 секундами для людського рятувальників на плав засобах.

Завдяки поширенню технічних засобів та безпілотних засобів які дозволяють використовувати огляд у різних спектрах світлового діапазону та високій роздільній здатності ці фактори дають можливість більш вільно та доцільно ширше використовувати час на проведення рятувальної операції.

Що доведено на практиці представниками Британських ВМС у діяльності використання безпілотників у діяльності Берегової охорони та скорочення часу реагування на 30%. Неостанню роль слід відзначити використанню апаратного забезпечення та оновлених супутникових ресурсів які дозволяють швидко та зменшим пошкодженням сигналу точно знаходити місце надзвичайної ситуації та швидко відправити допомогу потерпілому. Використання у роботі штучного інтелекту у поєднанні з іншими технічними засобами дозволяють точніше та швидше отримувати аналіз даних та шляхи розвитку. Але головним питанням застосування технічних-інновацій є простота та надійність перед викликами які поширюються по всьому світу а саме проблемою кібербезпеки, автономності та екологічності.

Висновки. Організаційні та технологічні основи діяльності морських пошуково-рятувальних служб формуються на перетині міжнародного права, державної політики та інноваційних технологій. Що контексті прямого протистояння в умовах бойових дій дуже важко забезпечити без ризику для життя особового складу та евакуацію постраждалих у безпечне місце. Тому застосування безпілотних засобів дозволить виконувати завдання з найменшим ризиком для життя. У контексті сучасних викликів ключовим завданням є створення гнучкої, інтегрованої та технологічно оснащеної системи, здатної оперативно реагувати на надзвичайні ситуації. Подальший розвиток МПРС залежить від міжнародної співпраці, інвестицій у новітні технології та підвищення професійної компетентності персоналу.

Тим не менш, застосування новітніх технологій у рятувальних операціях, хоча й значно полегшує їх проведення, все ж створює нові правові колізії та виклики для діяльності служб. Одним із найважливіших питань є врегулювання використання БПЛА та інших безпілотних систем у міжнародних водах та повітряному просторі. Держави повинні розробляти нормативні акти, які чітко визначатимуть межі відповідальності та захисту прав учасників таких операцій як із засобами конфіденційності та приватності, ліцензуванню.

Література:

1. Панченко І. М., Остапко К. С. Правове регулювання рятувальних операцій на морі: аналіз сучасних тенденцій. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2025. № 49. С. 218–226. URL: <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2025-49-1-218-226> (дата звернення: 21.11.2025).

2. Про Національну систему пошуку і рятування на морі : Постанова Каб. Міністрів України від 06.03.2022 № 227: станом на 13 берез.

2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-п#Text> (дата звернення: 21.11.2025).

3. Technological advancements in maritime search and rescue. *Maritime Tales & Cutting-Edge Sails*. URL: <https://sailorspeaks.com/2025/03/27/technological-advancements-maritime-search-rescue-2025/> (date of access: 17.11.2025).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-61>

THE ROLE OF THE STATE EMERGENCY SERVICE OF UKRAINE IN THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICES

РОЛЬ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ У ФУНКЦІОНУВАННІ МОРСЬКИХ ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНИХ СЛУЖБ

Fedorenko Dmytro Serhiiovich

*Candidate of Historical Sciences,
Associate Professor of the Department
of Fire Tactics and Rescue Operations
Educational and Scientific Institute
of Operational and Rescue Forces
National University
of Civil Defence of Ukraine
Cherkasy, Ukraine*

**Федоренко Дмитро
Сергійович**

*кандидат історичних наук, доцент
кафедри пожежної тактики
та аварійно-рятувальних робіт
Навчально-наукового інституту
оперативно-рятувальних сил
Національний університет
цивільного захисту України
м. Черкаси, Україна*

Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСНС) є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, організовує функціонування єдиної державної системи цивільного захисту (ЄДСЦЗ) та координує залучення аварійно-рятувальних сил різних відомств до ліквідації надзвичайних ситуацій на суходолі й водних об'єктах, включаючи морські акваторії та порти [1].

Організація пошуку і рятування людей на морі в Україні здійснюється в рамках Національної системи пошуку і рятування на морі, створеної постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 227 [2]. Її центральним координатором є казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» (МППС) та Державний

морський рятувально-координаційний центр (ДМРКЦ), які відповідають за проведення пошуково-рятувальних операцій у межах морського пошуково-рятувального району України [2; 3].

Таким чином, ДСНС у морському пошуку й рятуванні не замінює МПРС, а виступає ключовим суб'єктом, сили та засоби якого залучаються до забезпечення безперервної пошуково-рятувальної готовності, ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій та захисту населення у прибережній зоні та акваторіях морських портів.

Відповідно до Кодексу цивільного захисту України ДСНС організовує та здійснює управління ЄДСЦЗ, до складу якої входять функціональні та територіальні підсистеми, у тому числі ті, що діють у галузі морського та річкового транспорту [1]. На рівні підзаконних актів повноваження ДСНС конкретизуються у Положенні про Державну службу України з надзвичайних ситуацій, затверджене постановою Кабінету Міністрів України № 1052, де визначено її роль у організації аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, координації діяльності аварійно-рятувальних служб та взаємодії з іншими органами влади [3].

Специфіку взаємодії ДСНС з морськими пошуково-рятувальними службами визначає Положення про функціональну підсистему запобігання виникненню і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і внутрішньому водному транспорті, в акваторіях морських портів, організації аварійно-рятувальних робіт в акваторіях Чорного та Азовського морів ЄДСЦЗ, затверджене наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 22.09.2023 № 858 [4]. Ця функціональна підсистема об'єднує органи управління та сили транспортної галузі, МПРС і ДСНС для запобігання та реагування на надзвичайні ситуації на морі й у портах, а також для організації пошуково-рятувальних робіт у Чорному та Азовському морях.

Роль ДСНС у функціонуванні морських пошуково-рятувальних служб проявляється у кількох ключових вимірах.

По-перше, ДСНС забезпечує авіаційну складову пошуку і рятування, необхідну для оперативного виявлення потерпілих на морі, доставки рятувальників, евакуації з суден та надання невідкладної медичної допомоги. Спеціальний авіаційний загін оперативно-рятувальної служби цивільного захисту ДСНС експлуатує літаки та гелікоптери, які можуть залучатися до морських пошуково-рятувальних операцій у взаємодії з МПРС та органами авіаційного SAR [5; 6]. Навчальні програми з авіаційного пошуку та рятування передбачають відпрацювання взаємодії з національною системою рятування на морі та координацію дій через відповідні координаційні центри [5].

По-друге, ДСНС формує та утримує водолазні й спеціальні рятувальні підрозділи, які залучаються до пошуку людей у прибережній смузі, на рейдових стоянках, у портах та на мілководних ділянках акваторій. Вони виконують роботи з обстеження днища суден, пошуку і підйому затонулих об'єктів, локалізації наслідків аварій, підвищуючи безпеку судноплавства та портової інфраструктури, зокрема в умовах мінної небезпеки у Чорному та Азовському морях.

По-третє, ДСНС виступає базовим органом щодо ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій у прибережних територіях та морських портах. Функціональні підсистеми ЄДСЦЗ інтегруються з територіальними, що дає можливість комплексно реагувати на аварії як на акваторії, так і на прилеглий суші [1; 7]. Саме ДСНС координує аварійно-рятувальні та інші невідкладні роботи у зонах, де наслідки аварій на морі (пожежі, вибухи, розливи небезпечних речовин, руйнування гідротехнічних споруд) створюють безпосередню загрозу населенню й інфраструктурі.

По-четверте, ДСНС є важливим елементом системи планування, навчання та підготовки персоналу до дій в умовах морських надзвичайних ситуацій. Спільні навчання із залученням сил МПРС, Державної прикордонної служби, Військово-Морських Сил Збройних Сил України, адміністрацій морських портів та органів місцевого самоврядування сприяють відпрацюванню алгоритмів взаємодії, обміну інформацією та оповіщення у разі аварій на морі й у припортових зонах [5; 6]. ДСНС також бере участь у створенні й підтриманні інформаційно-аналітичної бази щодо надзвичайних ситуацій на водних об'єктах, що дає змогу вдосконалювати нормативно-правове забезпечення та профілактичні заходи.

Повномасштабна збройна агресія РФ проти України істотно ускладнює діяльність морських пошуково-рятувальних служб і ДСНС. До традиційних морських і техногенних ризиків додаються ракетні удари по припортовій інфраструктурі, мінна небезпека в акваторіях, руйнування гідротехнічних споруд, часткова окупація узбережжя та обмеження доступу до окремих районів Чорного й Азовського морів. Це зумовлює зростання навантаження на систему цивільного захисту, потребу в нарощуванні технічних спроможностей (авіація, спеціалізовані рятувальні та водолазні підрозділи), оновленні процедур міжвідомчої взаємодії, а також в адаптації нормативно-правової бази до умов тривалих воєнних дій.

Отже, Державна служба України з надзвичайних ситуацій є невід'ємним елементом національної системи пошуку і рятування на морі, який забезпечує інституційну та організаційну основу цивільного захисту, надає авіаційну, водолазну, піротехнічну й спеціальну

рятувальну підтримку морським операціям, координує ліквідацію наслідків надзвичайних ситуацій у прибережних територіях та портах і формує єдиний простір підготовки персоналу. В умовах повномасштабної збройної агресії РФ ця роль суттєво посилюється, а ефективність функціонування морських пошуково-рятувальних служб безпосередньо залежить від спроможності ДСНС своєчасно нарощувати матеріально-технічну базу, удосконалювати міжвідомчу взаємодію та адаптувати нормативно-правові механізми до реалій воєнного часу.

Література:

1. Кодекс цивільного захисту України : Закон України від 02.10.2012 № 5403-VI (зі змін. і доп.) [Електронний ресурс]. Режим доступу: Офіційний вебпортал Верховної Ради України «Законодавство України» (розд. «Кодекс цивільного захисту України»).

2. Про Національну систему пошуку і рятування на морі : постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 227 (зі змін. і доп.) [Електронний ресурс]. Режим доступу: Офіційний вебпортал Верховної Ради України «Законодавство України».

3. Положення про Державну службу України з надзвичайних ситуацій : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1052 (зі змін. і доп.) [Електронний ресурс]. Режим доступу: Офіційний вебпортал Верховної Ради України «Законодавство України».

4. Положення про функціональну підсистему запобігання виникненню і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і внутрішньому водному транспорті, в акваторіях морських портів, організації аварійно-рятувальних робіт в акваторіях Чорного та Азовського морів єдиної державної системи цивільного захисту : наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 22.09.2023 № 858 (зі змін. і доп.) [Електронний ресурс]. Режим доступу: Офіційний вебпортал Верховної Ради України «Законодавство України».

5. Державна служба України з надзвичайних ситуацій. Навчальні програми з авіаційного пошуку та рятування : навч.-метод. матеріали. К. : ДСНС України, [б. р.].

6. Організація пошуку та рятування на морі : навч. посіб. / Інститут Військово-Морських Сил Нац. ун-ту «Одеська морська академія». Одеса : Нац. ун-т «Одеська морська академія», 2022.

7. Інформація та документація. Бібліографічне посилання. Загальні положення та правила складання : ДСТУ 8302:2015. К. : ДП «УкрНДНЦ», 2016.

MARITIME SECURITY MAINTENANCEDOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-62>**THE ROLE OF MARITIME UNMANNED SYSTEMS IN ENSURING
THE SECURITY OF THE BLACK SEA REGION:
TECHNOLOGICAL AND STRATEGIC ASPECTS****РОЛЬ МОРСЬКИХ БЕЗПЛОТНИХ СИСТЕМ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ
БЕЗПЕКИ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ:
ТЕХНОЛОГІЧНІ ТА СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ****Pokataev Pavel Sergeyeovich**

*Doctor of Law, Doctor of Public
Administration, Professor,
The first vice-rector
Classic Private University
Zaporizhzhya, Ukraine*

Покатаєв Павло Сергійович

*доктор юридичних наук, доктор наук
з державного управління,
професор,
перший проректор
Класичний приватний університет
м. Запоріжжя, Україна*

Сучасні виклики у Чорноморському регіоні пов'язані з високим рівнем асиметричних загроз, включаючи військові операції, порушення свободи судноплавства та загрози критичній морській інфраструктурі. У таких умовах морські безпілотні системи (МБС) стають ключовим елементом забезпечення безпеки. Ця робота аналізує технологічні можливості МБС, їхні переваги та обмеження у моніторингу морського простору, охороні портів, патрулюванні та зборі даних у реальному часі. Особливу увагу приділено стратегічним аспектам використання МБС у контексті регіонального управління безпекою: інтеграція систем у державні та міжнародні платформи, обмін інформацією між країнами-членами регіональних альянсів, оптимізація логістики морських операцій та підвищення стійкості інфраструктури. У роботі також розглянемо потенціал інтеграції МБС з супутниковим спостереженням, автоматизованими системами контролю та аналітичними платформами, що дозволяє отримувати комплексну ситуаційну обізнаність та ефективно реагувати на загрози. Продемонструємо, що впровадження МБС у Чорноморському регіоні підвищує оперативність, точність і безпеку морських операцій, забезпечуючи одночасно технологічний та стратегічний прогрес у сфері регіональної безпеки.

Морська безпека у Чорноморському регіоні є надзвичайно актуальною в умовах сучасних геополітичних конфліктів. Чорне море є стратегічною акваторією, де спектр загроз включає військову активність, порушення свободи судноплавства та загрози критичній морській інфраструктурі, зокрема портам і нафтогазовим платформам [1]. Традиційні методи патрулювання та розвідки виявляються обмеженими у швидкості реагування та охопленні простору. Саме тому сучасні технології, зокрема морські безпілотні системи, стають ключовим елементом забезпечення безпеки регіону. Морські безпілотні системи (МБС) активно застосовуються у військових та цивільних операціях по всьому світу. Згідно з даними AP News (2025), українські морські дрони, такі як “Sea Baby”, продемонстрували ефективність у патрулюванні та ураженні цілей у Чорному морі [2]. Сучасні МБС обладнані сенсорами, навігаційними системами та супутниковим зв’язком для забезпечення автономного керування та збору даних у реальному часі [3]. Останні дослідження також підкреслюють важливість інтеграції МБС з регіональними системами управління безпекою, що дозволяє підвищити швидкість реагування та стійкість критичної інфраструктури [4].

У межах дослідження було застосовано комплексний міждисциплінарний підхід, що поєднує аналіз технологічних, стратегічних та практичних аспектів використання морських безпілотних систем (МБС) у забезпеченні безпеки Чорноморського регіону. Насамперед було здійснено аналітичний огляд сучасних технологій, що лежать в основі функціонування МБС: класифікація дронів за типами, вивчення технічних характеристик сенсорних систем, алгоритмів навігації, платформ управління та супутникових каналів зв’язку [5, с. 12–25; 6, с. 15–30]. Це дало змогу визначити рівень технологічного розвитку морських дронів та їхню відповідність вимогам сучасної морської безпеки. Другим етапом дослідження став аналіз стратегічних аспектів застосування МБС, який включав вивчення можливостей інтеграції таких систем у державні та регіональні механізми управління безпекою. Особлива увага приділялася міждержавному обміну даними, участі у коаліційних програмах та потенціалу МБС у підвищенні стійкості критичної морської інфраструктури, зокрема портових комплексів, транспортних коридорів та енергетичних об’єктів [7, с. 45–60; 8, с. 10–20; 9, с. 30–42]. Третім важливим елементом методології було вивчення практичних кейсів застосування МБС, зокрема аналіз операцій українських морських дронів у Чорному морі. Досліджувалися особливості їх використання в умовах бойових дій, патрулювання водних акваторій, здійснення моніторингу судноплавства та виявлення загроз для морської інфраструктури [10, с. 18–32;

11, с. 5–20]. Такий підхід дав змогу оцінити реальну ефективність МБС і визначити перспективи їх подальшого впровадження.

Отримані результати свідчать про те, що морські безпілотні системи є одним із найперспективніших інструментів сучасної морської безпеки. Аналіз технологічних параметрів показав, що МБС охоплюють широкий спектр технічних рішень – від автономних надводних апаратів до дистанційно керованих катерів, оснащених системами багатоспектральних сенсорів, гідролокаторами, відеоаналітикою та супутниковими каналами зв'язку [12, с. 12–25]. Завдяки цьому безпілотні платформи здатні здійснювати тривале патрулювання, виявляти надводні й підводні об'єкти та забезпечувати передачу даних у реальному часі. Стратегічні аспекти використання МБС підтверджують їхню здатність підсилувати національні та регіональні системи безпеки. Морські дрони ефективно доповнюють традиційні засоби контролю за акваторією, дозволяючи здійснювати розвідку, моніторинг портів, виявлення підозрілих суден та оперативне реагування на інциденти. У межах коаліційних форматів МБС можуть забезпечувати синхронізацію даних між державами, що значно підвищує рівень ситуаційної обізнаності у всьому Балто-Чорноморському регіоні [13, с. 120–130]. Особливо важливими є технологічні перспективи розвитку МБС. Використання алгоритмів штучного інтелекту відкриває можливості для автоматизованого аналізу великих масивів морських даних, прогнозування загроз, визначення аномальної активності та оптимізації маршрутів патрулювання. Розвиток автоматизованих систем управління дозволяє створювати інтегровані мережі безпілотних платформ, здатних діяти синергійно, обмінюватися інформацією та виконувати складні операції без безпосереднього залучення оператора [14, с. 10–12]. Це створює умови для безперервного моніторингу морської акваторії, що раніше було технічно неможливим за участю лише пілотованих суден. Загалом впровадження МБС призводить до суттєвого підвищення оперативності, точності та ефективності морських операцій, сприяє зниженню ризиків для персоналу та оптимізації використання ресурсів. У сучасних умовах морські безпілотні системи стають одним із ключових елементів забезпечення стійкості та реагування на загрози у Чорноморському регіоні, визначаючи новий стандарт для систем морської безпеки у XXI столітті [7; 10–11].

Висновки. Проведене дослідження дозволяє дійти висновку, що морські безпілотні системи посідають провідне місце у формуванні сучасної архітектури безпеки Чорноморського регіону. В умовах зростання військових загроз, інтенсифікації гібридних форм впливу та необхідності безперервного моніторингу морської акваторії МБС демонструють високу ефективність як інструмент оперативного

реагування, так і як елемент стратегічного планування. Їх використання дозволяє значно розширити можливості держав щодо виявлення, контролю та нейтралізації ризиків, пов'язаних із захистом морських шляхів, портів, енергетичних об'єктів та інших елементів критичної інфраструктури. Важливим результатом є встановлення того, що синергія між технологічними можливостями МБС та сучасними підходами до стратегічного управління безпекою створює умови для суттєвого зниження рівня вразливості морського простору. Завдяки високоточним сенсорам, супутниковому зв'язку, автоматизованим платформам управління та потенціалу штучного інтелекту безпілотні системи формують новий рівень ситуаційної обізнаності, що був недосяжним за використання лише традиційних засобів морського контролю. Це, у свою чергу, забезпечує підвищення стійкості об'єктів інфраструктури до можливих атак, інцидентів або природних загроз та оптимізує процеси прийняття рішень у реальному часі. На основі проведеного аналізу сформульовано ключові напрями, які слід враховувати для подальшого розвитку систем морської безпеки. По-перше, перспективним є розширення класу автономних морських платформ, здатних працювати тривалий час без участі оператора, що дозволить здійснювати широкий спектр операцій у складних гідрометеорологічних умовах. По-друге, необхідним є впровадження алгоритмів штучного інтелекту, здатних забезпечувати самостійне прийняття рішень, автоматичне розпізнавання загроз та прогнозування ризиків. По-третє, розвиток має бути спрямований на створення мультиплатформових інтегрованих систем, у яких морські дрони, пілотовані кораблі, аеророзвідувальні комплекси та командні центри працюють у єдиному інформаційному просторі. Така взаємодія забезпечить синхронізацію операцій, прискорить обмін даними та значно підвищить ефективність реагування. Отже, морські безпілотні системи вже сьогодні формують нову парадигму морської безпеки, а їх подальший розвиток і інтеграція в державні та міжнародні механізми захисту є необхідною умовою забезпечення стабільності та стійкості Чорноморського регіону у середньо- та довгостроковій перспективі.

Література:

1. Костіна І., Мазуренко А. Ні Росія, ні Україна не домінують у Чорному морі – командує ВМС Естонії. *Українська правда*. URL : https://www.pravda.com.ua/news/2025/01/06/7492174/?utm_source=chatgpt.com
2. Ukraine unveils upgraded sea drone it says can strike anywhere in the Black Sea. *World news*. URL: https://apnews.com/article/0719211dd0314f2b9d15422e81ca66e3?utm_source=chatgpt.com

3. ГУР показало морські безпілотні дроненосці з III та Starlink для операцій в Чорному морі. Новинарня. *Новини України що воює*. URL: https://novynarnia.com/2025/05/09/gur-pokazalo-morski-bezpidlotni-drononosczy-z-shi-ta-starlink-dlya-operaczij-v-chornomu-mori/?utm_source=chatgpt.com
4. Yihao Dong, Muhayyu Ud Din, Francesco Lagala, Hailiang Kuang, Jianjun Sun, Siyuan Yang, Irfan Hussain, Shaoming He. Drone Carrier: An Integrated Unmanned Surface Vehicle for Autonomous Inspection and Intervention in *GNSS-Denied Maritime Environment*. Cornell University. URL: https://arxiv.org/abs/2501.12869?utm_source=chatgpt.com
5. International Maritime Organization. Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). London : IMO, 2021. 96 p.
6. European Maritime Safety Agency. Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) for Maritime Surveillance. Lisbon : EMSA, 2021. 72 p.
7. United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2023. Geneva : UNCTAD, 2023. 150 p.
8. NATO Allied Maritime Command. Maritime Security in the Black Sea Region: Strategic Overview. Brussels : NATO MARCOM, 2023. 27 p.
9. Black Sea Commission. State of the Environment of the Black Sea 2021–2023. Istanbul : BSC Publications, 2023. 102 p.
10. Ministry of Defence of Ukraine. Defence Innovations: Naval Unmanned Systems. Kyiv : MODU Press, 2023. 56 p.
11. Bronk J., Watling J. The War in Ukraine and the Evolution of Uncrewed Maritime Systems. London : Royal United Services Institute (RUSI), 2023. 34 p.
12. European Union Agency for the Operational Management of Large-Scale IT Systems. AI-Enhanced Maritime Situational Awareness. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2022. 51 p.
13. International Institute for Strategic Studies. The Military Balance 2024. London : Routledge, 2024. 510 p.
14. Center for Naval Analyses. The Role of Maritime Drones in Contemporary Conflicts. Washington : CNA, 2023. 44 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-63>

WIRELESS COMMUNICATION TOOLS IN TECHNICAL SUPPORT SYSTEMS FOR MARITIME SAFETY

ЗАСОБИ БЕЗДРОТОВОГО ЗВ'ЯЗКУ В СИСТЕМАХ ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Tolok Polina Oleksandrivna

*Candidate of Economic Sciences,
Senior Researcher of the Research
Department of Testing Armaments
and Military Equipment of the Naval
Forces and Marine Medicine
State Research Institute for Testing
and Certification of Armaments
and Military Equipment
Cherkasy, Ukraine*

Толок Поліна Олександрівна

*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник
науково-дослідного відділу
випробувань озброєння та військової
техніки Військово-Морських Сил
та морської медицини
Державний науково-дослідний
інститут випробувань
і сертифікації озброєння
та військової техніки
м. Черкаси, Україна*

Забезпечення морської безпеки в стратегічно важливому Балто-Чорноморському регіоні критично залежить від надійності функціонування систем технічного забезпечення, ключовою складовою яких є бездротовий зв'язок. Ефективна координація дій військово-морських сил, берегової охорони, пошуково-рятувальних операцій та підрозділів ліквідації надзвичайних ситуацій вимагає високошвидкісних, стійких та захищених каналів передачі даних. У таких умовах фізичний рівень комунікаційної системи – а саме моделі розповсюдження радіохвиль та характеристики антен – стають домінуючими факторами, що визначають якість зв'язку.

Точне математичне моделювання реального каналу зв'язку в морському середовищі є надзвичайно складним завданням [1]. Специфіка морської акваторії, динаміка поверхні води, наявність великих металевих конструкцій (судна, платформи) та швидкі зміни атмосферних умов вимагають розробки або адаптації існуючих спрощених математичних моделей, які б дозволяли виявляти найважливіші закономірності розповсюдження, що відрізняються від традиційної наземної двохточкової бездротової багатопроменевої схеми.

Для розробки надійної технології зв'язку в умовах ведення бойових дій необхідно добре вивчити та описати фізичний рівень каналу. Класичні моделі розповсюдження радіохвиль, такі як специфікації

COST 231 [2], в основному зосереджуються на оцінці затухання та затримки радіохвиль для різної статистики трас розповсюдження.

Однак, на морі або поблизу узбережжя багатопротеневе розповсюдження часто проявляється у вигляді обмеженого числа локальних променів, які обумовлені складною геометрією розміщення та формою відбиваючих поверхонь (корпуси суден, хвилі тощо), а також затіненням та розсіюванням конструкціями, що виникають внаслідок аварії [3].

Розвиток бездротових технологій призвів до появи специфікацій, які базуються на променевих представленнях розповсюдження радіохвиль. Теорія променів визнається перспективною процедурою для розробки нових комунікативних моделей та статистичного моделювання бездротового зв'язку [4]. Проте, при застосуванні цих моделей у морських умовах виникають суттєві обмеження:

Зростаючі вимоги до швидкості, надійності та пропускну здатності систем зв'язку, що використовуються для передачі розвідувальних даних, відео з безпілотних літальних апаратів та координаційних команд, зумовили появу технології Multiple Input Multiple Output (MIMO). MIMO, що є ключовим компонентом стандартів LTE/3GPP, 802.11x та 802.16x, використовує множинні передавальні та приймальні антени для боротьби із загасанням та підвищення ємності каналу.

Це призвело до модифікації моделей безпровідних середовищ, які поділяються на:

1. Аналітичні (нефізичні) моделі, які характеризують матрицю каналу MIMO, враховуючи антенні ефекти (наприклад, кореляційні моделі Кронекера та Вічселбергера);

2. Фізичні хвильові моделі, які враховують затримку, напрямки випромінювання та прийому хвиль, а також складний характер їх розповсюдження, що є незалежними від антени і можуть бути безпосередньо об'єднані з використовуваними антенними системами для оцінки комунікативних характеристик MIMO.

3. Стохастичні моделі на основі геометрії безпровідного середовища, які враховують конкретне положення об'єктів розсіяння.

В умовах бойових дій на морі, де залучаються багато кораблів, рятувальних човнів, дронів та берегових постів, для підвищення надійності зв'язку життєво необхідним є використання технології MIMO [5]. Відповідно, для опису та дослідження комунікативних можливостей такої складної мережі необхідна багатоточкова променева комунікативна модель. Така модель повинна включати дві і більше точок випромінювання та дві і більше точок прийому та одночасно забезпечувати оцінку комунікативних характеристик (наприклад, пропускну здатності, надійності) спільно для каналу та антенних систем.

Дане дослідження, що обмежується моделями безпровідних середовищ, параметри яких не змінюються у часі та просторі (за винятком затухання), та розглядає комунікаційні задачі на площині без урахування поляризаційних параметрів, є лише початковим етапом. Для реального застосування в системах технічного забезпечення морської безпеки, подальші дослідження слід зосередити на наступних критичних напрямках.

Необхідно враховувати нестационарний характер комунікативних моделей, зокрема, просторово-часові параметри, що постійно змінюються внаслідок хитання суден, руху хвиль, дрейфу аварійних об'єктів. Це вимагає розробки динамічних багатоточкових моделей.

У морському середовищі, особливо при залученні безпілотних літальних апаратів та підводних апаратів, розповсюдження радіохвиль є суто тривимірним. Це вимагає відмови від спрощення «задачі на площині» та переходу до повноцінного багатовимірного моделювання [6].

Зміна орієнтації антен на судах внаслідок хитання, а також ефекти відбиття від морської поверхні суттєво впливають на поляризацію радіохвиль. Врахування поляризаційних параметрів випромінювання, їх променевого розповсюдження та прийому є необхідною умовою для підвищення точності моделювання каналів зв'язку.

Розуміння та моделювання цих складних фізичних процесів дозволить розробити надійні комунікаційні протоколи для систем технічного забезпечення, що є основою для ефективного реагування на виклики та загрози в Балто-Чорноморському регіоні.

Література:

1. Zayed M. M., Shokair M. Modeling and simulation of optical wireless communication channels in IoUT considering water types turbulence and transmitter selection. *Scientific Reports*. 2025. Vol. 15. Art.: 28381. DOI: 10.1038/s41598-025-10935-w.
2. Integrating Cost-231 Multiwall Propagation and Adaptive Data Rate Method for Access Point Placement Recommendation / F. S. Mukti et al. *International Journal of Advanced Computer Science and Applications*. 2021. Vol. 12.4. DOI: 10.14569/IJACSA.2021.0120494
3. Zayed M. M., Shokair M. Performance analysis and optimization of modulation techniques for underwater optical wireless communication in varied aquatic environments. *Scientific Reports*. 2025. Vol. 15. Art.: 32570. DOI: 10.1038/s41598-025-18406-y.
4. Chapter 2 – Radio propagation modeling methods and tools / Haneda K. et al. *Inclusive Radio Communications for 5G and Beyond*. Academic Press, 2021. P. 7–48. DOI: 10.1016/B978-0-12-820581-5.00008-0.

5. MIMO Systems for Military Communication/Applications / Jindal S. K. *International Journal of Engineering Research and Application*. 2016. Vol. 6, Issue 3. P. 22–33.

6. Impact of sea cluttering and wave shadowing on U2S MIMO channel model incorporating UAV-ship 6D motion in maritime environments / N. Ahmed et al. *Vehicular Communications*. 2025. Vol. 55. Art.: 100963. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.vehcom.2025.100963>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-64>

**TOPICAL SECURITY RISKS AND CHALLENGES
OF INTEGRATING ARTIFICIAL INTELLIGENCE
INTO MILITARY APPLICATIONS**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ЗАСТОСУВАННЯ
ЕЛЕМЕНТІВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У ВІЙСЬКОВІЙ СФЕРІ:
ВИКЛИКИ ТА ЗАГРОЗИ**

Khomenko Yevhen Valentynovych

*PhD student, Commander
Research Center
Dnipro, Ukraine*

<https://orcid.org/0009-0006-7006-3439>

Хоменко Євген

ВАЛЕНТИНОВИЧ
*аспірант, Начальник
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Bulhakova Svitlana Oleksandrivna

*Head of Personnel Department
Research Center
Dnipro, Ukraine*

<https://orcid.org/0009-0001-2952-0371>

Булгакова Світлана

ОЛЕКСАНДРІВНА
*начальник відділення персоналу
та стройової
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Svietlichnyi Igor Valeriyovych

*PhD student, Head of the Research
Department
Research Center
Dnipro, Ukraine*

<https://orcid.org/0000-0001-7328-548X>

Researcher ID: LFU-5714-2024

Светлічний Ігор

ВАЛЕРІЙОВИЧ
*аспірант, начальник відділу
досліджень
Центр досліджень
м. Дніпро, Україна*

Повномасштабна збройна агресія РФ проти України породжує нові виклики та обумовлює необхідність інноваційних трансформацій та суттєвих змін у підходах до вирішення проблеми безпеки та застосування елементів штучного інтелекту у військовій сфері, включаючи технічне забезпечення морської безпеки. Взаємосумісність з НАТО у галузях технічного забезпечення безпеки зумовлює необхідність розвитку спроможностей всіх складових сил оборони України. Досліджуючи досвід функціонування Корпусу інженерів армії США (далі – Корпус), з'ясовано, що виявлені підходи та інновації можуть становити інтерес для подальших прикладних та теоретичних наукових досліджень у сфері безпеки та оборони України. Корпус – складова Міністерства Армії США і водночас окрема урядова агенція зі складною, побудованою на різних принципах внутрішньою структурою, що виконує суто військові, суто цивільні та змішані функції і має 250-річну історію своєї діяльності [1].

Досвід Корпусу у контексті застосування елементів штучного інтелекту (далі – ШІ) для забезпечення безпеки та виконання завдань за призначенням характеризується дослідженням та врахуванням як ризиків і викликів, так і шляхів запобігання ним, які потребують особливої уваги. Окремі аспекти діяльності Корпусу залишаються малодослідженими в українській науковій літературі. Як зазначають дослідники (Хоменко Є. В., Бондар, В. Ю., Нестеров Д. Ю., Светлічний І. В., Шумлянський С. В., Ємел'янова С. М., Коротченко О. О.) більшість доступних даних базується на опублікованих звітах Корпусу та офіційних веб-сайтах [2].

Ризик у будь-якій сфері (життєдіяльності) визначається як потенційна можливість настання несприятливих подій. Існування ризику передбачає наявність обов'язкових умов – можливість настання випадкової події, негативної за своїми наслідками, наявність матеріального або іншого збитку від такої події, а також діяльності, пов'язаної з цією подією. Ризико-орієнтовані підходи передбачають ідентифікацію, оцінку, планування заходів протидії, впровадження контролю та моніторинг ризиків з урахуванням постійних змін середовища і загроз [3]. Що стосується саме військової сфери, то у посібнику з управління ризиками НАТО ризик визначається як «невизначена подія або умова, яка відбуваючись, має позитивний або негативний вплив на цілі проекту» [4]. Згідно з цим визначенням термін ризик охоплює як можливості, так і загрози. По суті, управління усіма ризиками (як можливостями, так і загрозами) здійснюється подібним чином (існують розбіжності у кількісному вимірюванні ризику та стратегіях реагування). Поділ ризиків на внутрішні і зовнішні спрощує процес вибору способів реагування на ризики на певному рівні, але не допомагає

зрозуміти чому і як керувати цими ризиками. Відповідальність за виявлення усіх ризиків (навіть тих, реагування на які потребує залучення інших рівнів/зацікавлених сторін) лежить на кожному з рівнів, так само, як і відповідальність за ініціювання підходящого способу реагування на відповідному рівні відповідальності (рівні, що є найбільш підходящим для управління ризиком).

У сфері безпеки та оборони ідентифікація ризиків полягає у визначенні подій, обставин або їх сукупності, що матимуть вплив на здатність установи виконувати завдання і функції, цільове, ефективне управління бюджетними коштами, об'єктами державної власності та іншими ресурсами, функціонування інформаційних (автоматизованих), електронних комунікаційних та інформаційно-комунікаційних систем, функціонування внутрішнього контролю та досягати визначених мети (місії), стратегічних та інших цілей діяльності установи. Фундаментальна невизначеність пов'язана з тим, що наразі неможливо передбачити, яким шляхом буде розвиватися штучний інтелект, а отже – й які саме ризики та загрози виникатимуть у процесі цього розвитку [5].

Штучний інтелект (далі – ШІ) є технологією подвійного призначення, а тому несе значні загрози. Це означає, що ШІ зазвичай пропонує рішення на основі того набору знань, які мав під час свого останнього оновлення. Проте в користувача часто виникає помилкове враження, ніби штучний інтелект завжди працює із найсвіжішою інформацією тут і зараз. Додатково варто зазначити, що всі сучасні великі мовні моделі працюють головним чином англійською мовою. Це тягне за собою, як зазначає Станіслав Шумлянський [6], багато культурних і світоглядних обмежень, характерних для західної культури. На практиці це видно по тому, що при роботі іншими мовами ШІ може видавати некоректні або навіть очевидно неправильні відповіді, які легко перевірити. Штучний інтелект може використовуватись як для наступальних, так і для оборонних цілей, а також у сфері інформаційної та кібервійни, що здатне радикально вплинути на характер сучасних конфліктів та зробити їх значно більш руйнівними. Його застосування дає змогу багатократно підвищити результативність розвідки й спостереження, дозволяючи швидко й ефективно аналізувати великі обсяги супутникових знімків, виявляти військові об'єкти та пересування сил, а також зміни у рельєфі місцевості – це забезпечує перевагу у ситуаційному контролі. У галузі кібербезпеки і інформаційних операцій штучний інтелект розширює можливості захисту і проведення атак, дозволяє швидко прогнозувати, виявляти та нейтралізувати загрози в кіберпросторі та інформаційному середовищі.

Усвідомлення ризиків, загроз для кібербезпеки, потенційної упередженості алгоритмів, соціально-економічних впливів та етичних питань лежить в основі відповідального впровадження ШІ. Успішне та безпечне використання технологій в оборонній сфері залежить від ретельного аналізу, створення продуманих стратегій зниження ризиків, постійного моніторингу й збереження контролю людини. Управління ризиками штучного інтелекту має два головні напрями: перший полягає у впровадженні засобів захисту і протидії для кожного з виявлених ризиків із фокусом на протидію ворожому застосуванню ШІ (наприклад, підвищення кіберзахисту, виявлення аномалій, прикриття моделей від цільових атак); другий – у встановленні і дотриманні чітких протоколів, регламентів і заходів безпеки під час використання ШІ на всіх рівнях оборонних структур. Вказане допоможе обмежити й контролювати сфери застосування ШІ та знизити ймовірність помилок й людського фактора [7]. Подальші дослідження доцільно спрямовувати на використання ШІ в освіті, створення пояснюваних систем ШІ, динамічних моделей оцінки ризиків і засобів протидії, особливо у період повоєнного відновлення.

На сьогодні Україна використовує багато систем штучного інтелекту у сфері оборони [8] і війна стала військовою лабораторією штучного інтелекту для компаній Palantir, Microsoft, Amazon, Google, Clearview AI та інших, які співпрацювали з українськими збройними силами, надаючи передові технології [9]. ШІ вже широко застосовується та охоплює майже усі види діяльності збройних сил та оборонного відомства. Наразі в Україні немає чітко визначених нормативно-правових актів, які б регулювали специфічні аспекти використання ШІ у сфері оборони, тому питання забезпечення безпеки використання ШІ у військовій сфері потребує подальших наукових досліджень.

Література:

1. Хоменко Є. В., Светлічний І. В., Чеханюк Б. Є., Бондар В. Ю. Історичний розвиток корпусу інженерів армії США. *Міжнародний науковий журнал Наука онлайн*. 2025. № 2 (лютий). С. 6–21. DOI: <http://dx.doi.org/10.25313/2524-2695-2025-2-06-21>. URL: <https://nauka-online.com/publications/other/2025/2/06-21/>

2. Шумлянський С. В., Хоменко Є. В., Светлічний І. В. Сталість як засада функціонування військових інституцій (на прикладі Корпусу інженерів Армії США). *Сталий розвиток економіки, підприємства та суспільства* : матеріали II міжнар.наук.-практ. конф. Івано-Франківськ, 10–11 квітня 2025 р. С. 816–818. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15383186>

3. Краснов Р. В., Шумлянський С. В., Светлічний І. В. Використання штучного інтелекту у військовій галузі: ризики та загрози для особового складу. *Human rights and public governance* : Scientific monograph. Riga, Latvia : Baltija Publishing, 2025. 772 с. С. 356–376. <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-608-9-19>

4. Хоменко Є. В., Чеханюк Б. Є., Нестеров Д. Ю., Светлічний І. В. Виклики та перспективи підготовки військових кадрів та організації наукової роботи у Державній спеціальній службі транспорту: досвід Корпусу інженерів армії США. *Можливості України щодо реалізації програми сталого розвитку в умовах повномасштабної збройної агресії* : кол. моногр. Baltija Publishing. м. Рига, Латвія 2025. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-570-9-17/>.

5. Нестеров Д. Ю., Примаченко В. Ф., Хоменко Є. В., Светлічний І. В., Бесараб П. М. Освітня та наукова діяльність як засіб модернізації військової інституції: досвід Корпусу інженерів. *Модернізація вищої освіти України в контексті глобалізації* : кол. моногр. Кам'янець-Подільський. Подільський Державний Університет. Рига, Латвія: Baltija Publishing, 2025. С. 75–84 DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-560-0-35>.

6. Хоменко Є. В., Бондар В. Ю., Светлічний І. В., Шумлянський С. В. Перспективи розвитку наукової і науково-технічної діяльності в Держспецтрансслужбі та окремі вектори змін. *V Всеукраїнський форум судових експертів* : збірник матеріалів. Львів, 6 червня 2025 р. Одеса : Юридика, 2025. С. 490–493. URL: https://ondise.minjust.gov.ua/wp-content/uploads/2025/08/forum_ondise_law_2025.pdf

7. Светлічний І. В., Шумлянський С. В., Будз В. П. Застосування штучного інтелекту у забезпеченні виконання військових завдань: ризики та загрози. *Актуальні засади логістики та підтримки військ у російсько-українській війні*: матеріали наук.-практ. семінару. Київ, 30 квітня 2025 р. Київ : НУО. 2025. С. 86–90. <https://www.scribd.com/document/922719667/Nuou-eBook>

8. Будз В. П., Костира С. В., Светлічний І. В. Розмінування як основа повоєнного відновлення України. *Воєнні конфлікти та техногенні катастрофи: історичні та психологічні наслідки* : збірник тез V Міжнародної наукової конференції «Воєнні конфлікти та техногенні катастрофи: історичні та психологічні наслідки», 15–16 квітня 2025 р. / упоряд. А. А. Криськов, М. Я. Блавіцький, Н. В. Габрусєва. Тернопіль : ФОП Паляниця В. А., 2025. С. 128–130. URL: https://tntu.edu.ua/storage/pages/00001091/Zbirnyk_VC-2025.pdf

9. Краснов Р. В., Светлічний І. В., Ємел'янова С. М. Алгоритмічні методи протидії перманентним ризикам ШІ у контексті правового

забезпечення військового управління із застосуванням машинного навчання. *Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми правового забезпечення оборони України»* 10.09.2025 м. Київ. НУО 2025. С. 100-105. URL: https://ippi.org.ua/sites/default/files/problemi_pravovogo_zabezpechennya_oboroni_ukrayini_zbirnik_materialiv_2025_1.pdf

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-65>

GRAPHICAL HARDWARE FOR TRAINING SYSTEMS BUILDING

ГРАФІЧНІ АПАРАТНІ ЗАСОБИ ПОБУДОВИ ТРЕНАЖЕРНИХ СИСТЕМ

Shapo Vladlen Feliksovych

*PhD, Associate Professor,
Weaponry Department Professor
Naval Institute of the National
University “Odesa Maritime Academy”
Odesa, Ukraine*

Шапо Владлен Феліксович

*кандидат технічних наук, доцент,
професор кафедри озброєння
Інститут Військово-морських сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Досвід сучасної війни в Україні показав, що сучасні інформаційні технології (ІТ) грають величезну роль на усіх рівнях: тактичному, оперативному та стратегічному, від окремого бійця до величезних військових угруповань, на відстанях від кількох метрів до сотень кілометрів. Різноманітними обчислювальними системами оснащені численні безпілотні апарати (наземні, повітряні, надводні, підводні), які також можуть поєднуватися у рої, приціли снайперських гвинтівок, командно-штабні машини (КШМ), радіолокаційні станції (РЛС), центри прийняття рішень та управління військами, окремі танки, кораблі, літаки, гелікоптери, ракети, мережеві вузли передавання даних, супутникові системи зв'язку і т.д. Саме якісне та високо-професійне засвоєння можливостей подібної техніки дозволить отримати принципово нові можливості та забезпечити перемогу над у кілька разів кількісно переважаючим ворогом.

Але сучасна військова техніка, ставши у ряді випадків дуже складною і надаючи принципово нові можливості, є при тому дуже коштовною і може коштувати до кількох десятків мільйонів доларів або євро (танки, кораблі, літаки і т.д.). Її практичне освоєння

військовими буде приводити до зменшення її ресурсу, появи суттєвих додаткових затрат на паливе, зростання ризику її втрати при виявленні противником. Очевидно також, що більшість дій військових при використанні складної техніки повинна бути доведена до автоматизму. Допомогти у вирішенні цієї задачі можуть сучасні тренажерні системи, обладнані сучасними високопродуктивними комп'ютерами з моніторами з високою роздільною здатністю та великою діагоналлю екрану (більше означає краще) або відеостінами. Саме відеостіни за рахунок великого розміру та великої загальної роздільної здатності можуть допомогти максимально наблизити тренажерну підготовку танкістів, судноводіїв, льотчиків, операторів різних типів дронів і т.ін. до реальності.

Відеостіна, – комбінація двох або більшої кількості рідкокристалічних (РК) екранів (моніторів, дисплеїв), плазмових або світлодіодних панелей, які працюють разом як один великий екран.

РК-відеостіни призначені для показу зображень та відео високої роздільної здатності з високою чіткістю (залежить від конкретних моделей моніторів або панелей, які входять у склад відеостіни, та можливостей контролера відеостіни) завдяки повноцінним РК-дисплеям із надтонкою рамкою. Практично безшовна відеостіна завдяки високій якості зображення сучасних РК-дисплеїв забезпечує високоякісне візуальне сприйняття з точки зору роздільної здатності, яскравості, контрастності та кутів огляду. Поєднання міцної конструкції професійних дисплеїв для відеостін та компонентів промислового класу з підвищеним захистом, надійністю окремих компонентів та живучістю системи в цілому дозволяє витримувати жорсткі вимоги професійного (промислового, військового) застосування та часу напруження на відмову. У порівнянні зі звичайними моніторами вони мають нижче енергоспоживання та триваліший термін служби. Технічна побудова відеостін базується саме на апаратній частині (монітори, комп'ютери, відеокарти і т.д.), а програмне забезпечення (ПЗ) є вторинним.

Відеостіни є вкрай важливим компонентом при створенні різноманітних тренажерних систем для водіїв колісної та гусеничної техніки, штурманів кораблів, пілотів літаків та гелікоптерів, танкістів, операторів дронів, що дозволяє, не використовуючи дорогу техніку в реальності, економити величезні кошти на паливо, мінімізуючи її амортизацію та не наражаючи на небезпеку під час війни, зменшувати витрати коштів та часу на відрядження тих, хто проходить тренажерну підготовку, та доводити професійні навички відповідних експлуатаційників техніки до автоматизму при будь-яких погодних умовах та довільній місцевості, суттєво зменшуючи час на прийняття рішення та

підвищуючи його якість. Відеостіни також можуть бути використані для створення систем відеоспостереження.

Для створення систем диспетчеризації, управління та збору даних на цивільному та військовому виробництві, військових центрах управління, транспорті і т.ін. використовуються програмно-апаратні SCADA-системи (Supervisory Control and Data Acquisition). Їх використання – основний підхід до автоматизованого управління складними динамічними системами та процесами на теперішній момент та на майбутнє у життєво важливих та критичних, з точки зору безпеки та надійності, областях. Використання SCADA-систем дозволяє ефективно керувати автоматизованими системами в промисловості та енергетиці, транспорті, машинобудуванні, автоматизації будівель та виробництва, водопостачанні та водоочищенні, автомобілебудуванні.

Основними функціями SCADA-систем є збір аналогових (найчастіше) та цифрових (рідше) даних, в деякій мірі їх перетворення, передача та обробка даних на об'єкті або в центрі управління. Збір даних виконується з використанням множини датчиків різних фізичних величин (тиск, рівень, температура, вологість, в'язкість і т.п.), програмованих контролерів, промислових комп'ютерів, мережевого обладнання. Графічне зображення відповідних складних об'єктів та отриманих від них даних реалізується у цифровому, текстовому та графічному вигляді з використанням відеостін. Використання відеостін в SCADA-системах також дозволяє оперативно інформувати персонал щодо подій на об'єкті управління та автоматизувати реакцію на події на ньому.

Програмна частина SCADA-систем базується саме на апаратній частині (датчики різноманітних величин, промислове мережеве обладнання, монітори та комп'ютери у промисловому виконанні, програмовані контролери, відео карти, відеостіни і т.д.), а ПЗ є вторинним.

Внутрішні (для приміщень) світлодіодні (LED, Light Emitting Diode, світловипромінюючі діоди) панелі з високою роздільною здатністю і малим кроком пікселя підходять для відеостін з невеликою відстанню перегляду, – кінотеатри, торгові центри, відеостудії, невеликі центри управління військами. Достатньо компактні і легкі модулі дозволяють легко налаштування й обслуговування однією людиною для безперешкодного формування великомасштабних екранів. Зовнішні (вуличні) відеостіни підходять для зовнішніх рекламних вивісок і білбордів із великою відстанню перегляду. Завдяки високій яскравості, затіненню з «пасткою світла» і класу пило- та вологозахисту IP65 вони ідеально підходять для всіх видів зовнішнього застосування, забезпечуючи яскравий і ефектний повнокольоровий контент навіть у найсонячніші дні.

Обидва вказані типи можуть бути використані і для виконання військових задач, у т.ч. і в складних умовах (пил, підвищена вологість і т.ін.).

Для комплексного рішення при створенні відеостіни потрібне спеціальне ПЗ або апаратний контролер відеостіни, щоб усі компоненти коректно працювали разом. Контролер відеостіни, – пристрій, що комутує вхідні або формує додаткові відеосигнали для виведення у вигляді частин підсумкового зображення для відображення на окремих екранах або панелях відеостіни.

Контролери відеостін можна розділити на дві групи: апаратні контролери у вигляді окремих пристроїв чи програмні контролери на основі ПЗ на серверній платформі з додатковими платами введення-виведення відеосигналу.

Апаратні контролери відеостін, – електронні пристрої, які мають набір відеовходів і відеовиходів для формування кінцевого зображення на відеостіні. Зазвичай вони побудовані на мікросхемах для обробки відео та не мають власної операційної системи. Апаратні контролери відеостін мають високу продуктивність і надійність. Їхніми недоліками є висока ціна та відсутність гнучкості за кількістю і типом відеороз'ємів та функціоналом.

Програмні контролери для відеостін – серверний застосунок і інтерфейс користувача для контролю або керування дисплеями, відео-процесорами, під'єднаними системними пристроями та вихідним контентом. Більшість ПЗ для управління відеостінами створює макети «приладової панелі» системи, яка містить можливість попереднього перегляду відеосигналу дисплеїв у реальному часі та список доступних джерел контенту. ПЗ забезпечує локальне або віддалене керування відеостіною та можливість попереднього перегляду.

Програмні контролери відеостіни на базі серверів дають змогу комбінувати різні джерела введення і виведення відеоданих. Приймати відео можна шляхом декодування IP-потоків відеоспостереження, використанням відеовходів, запуском файлів з сервера, локальної мережі та Інтернет.

Передача відеосигналу від контролера на відеостіну можлива через порти HDMI або DVI. Типові сучасні контролери середнього класу забезпечують можливість об'єднання до дев'яти екранів, що дозволяє створювати масштабні зображення. Контролер забезпечує користувачу ефективний інструмент для створення відеостін у торгових центрах, аудиторіях, медіацентрах та інших професійних галузях та дозволяє виконувати налаштування відеостіни в режимі реального часу, що полегшує підтримку та оновлення зображення на екранах. Його основна функція полягає в розділенні повного сигналу HDMI на декілька блоків і направленні їх на відповідні пристрої, – телевізори,

монітори або дисплеї з підтримкою роздільної здатності HD (1280 × 720), Full HD (1920 × 1080 або 1920 × 1200), 4K (3840 × 2160 чи 4096 × 2160), 8K (7680 × 4320), 16K (15360 × 8640) пікселів. Найчастіше контролери відеостін підтримують наступні режими відображення: 1 × 2, 1 × 3, 1 × 4, 2 × 1, 3 × 1, 4 × 1, 2 × 2, 2 × 3, 3 × 2, 2 × 4, 4 × 2, 3 × 3 моніторів (від двох до дев'яти моніторів).

Використання відеостін в тренажерних системах підготовки професіоналів різноманітного профілю є актуальною та важливою задачею для розвитку промисловості, техніки та військової галузі України.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-66>

**LEGAL AND ORGANIZATIONAL PRINCIPLES OF THE USE
OF FORCE BY LAW ENFORCEMENT AGENCIES
IN MARITIME SPACE UNDER MARTIAL LAW**

**ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ ЗАСТОСУВАННЯ
СИЛИ ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ У МОРЬСЬКОМУ
ПРОСТОРИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Botsu Tetiana Petrivna

*cadet of the 312th platoon
of the educational and scientific institute
for training specialists for criminal
police units of the National Police
Scientific advisor: Svyarenko*

Yurii Pavlovych

*Head of the Department of Operational
and Investigative Activities
Odessa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Боцу Тетяна Петрівна

*курсант 312 взводу навчально-
наукового інституту підготовки
фахівців для підрозділів кримінальної
поліції НПУ*

Науковий керівник:

Свинаренко Юрій Павлович

*завідувач кафедри оперативно-
розшукової діяльності
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Збройна агресія проти України зробила питання охорони морського простору ключовим елементом національної безпеки. У цих умовах діяльність правоохоронних органів, зокрема Державної прикордонної служби України (ДПСУ), набуває стратегічного значення, оскільки включає охорону державного кордону, контроль судноплавства та протидію злочинності у територіальному морі, прилеглий зоні та виключній економічній зоні. Одним із центральних аспектів такої

діяльності є застосування сили – від спеціальних засобів до вогнепальної зброї – у випадках, коли інші заходи виявляються недостатніми для забезпечення безпеки, запобігання правопорушенням або відбиття збройних атак на державні інтереси.

Національне законодавство визначає правові підстави застосування сили у межах морських зон. Закон України «Про Державну прикордонну службу України» закріплює право прикордонних органів застосовувати зброю та інші засоби примусу під час виконання завдань щодо охорони кордону та забезпечення безпеки судноплавства. Закон України «Про правовий режим воєнного стану» встановлює додаткові повноваження щодо оборони територіальних вод та захисту державного суверенітету у надзвичайних умовах [5]. Як зазначають Р. М. Ляшук та В. І. Вичавка, застосування сили підрозділами прикордонної служби у морських умовах має відбуватися виключно за чітко визначених підстав, але чинне законодавство містить «бланкетні» формулювання, що створює ризики різного тлумачення та потенційного зловживання повноваженнями [1].

Міжнародне право також встановлює обмеження на застосування сили у морських зонах. Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) надає прибережній державі юрисдикцію у межах територіального моря та прилеглої зони, але застосування сили допускається лише у випадках крайньої необхідності та з урахуванням принципів пропорційності і мінімізації шкоди цивільним особам та комерційним суднам [2]. Тобто українські правоохоронні органи зобов'язані координувати свої дії з нормами міжнародного права навіть у період воєнного стану, що робить їхню діяльність особливо складною та відповідальною. Крім правового аспекту, особливу роль відіграє організаційна структура та підготовка особового складу. Кораблі та катери ДПСУ можуть виконувати завдання як самостійно, так і у взаємодії з Військово-Морськими Силами України та іншими державними структурами. Переведення суден під оперативне управління військових формувань у воєнний час змінює суб'єктність прийняття рішень про застосування сили і вимагає суворої дисципліни та документування кожного інциденту. Ляшук і Вичавка відзначають, що чітке визначення суб'єктів та процедури застосування зброї є ключовим для зменшення правових ризиків та підвищення ефективності [1].

У практичній діяльності правоохоронних органів застосування сили у морських умовах стикається з низкою складнощів, зокрема визначенням моменту крайньої необхідності та оцінкою загрози. В умовах воєнного стану прикордонники часто діють у складних умовах, коли порушник перебуває на великій відстані від берега, а погодні та технічні фактори обмежують ефективність контролю. Результати аналізу

оперативних ситуацій показують, що недостатня деталізація процедур застосування зброї може призводити до затримки реагування та ускладнювати документування інцидентів, що, у свою чергу, впливає на правову відповідальність підрозділів та їх командирів [3]. Водночас досвід останніх років демонструє, що ефективне планування дій, навчання персоналу та використання сучасних засобів спостереження дозволяє зменшити ризики і підвищити ефективність реагування у морському просторі.

Організаційні засади застосування сили у морському просторі передбачають чітку ієрархію прийняття рішень, підготовку особового складу та документування кожного випадку застосування зброї. Кораблі, катери та судна забезпечення ДПСУ виконують завдання як самостійно, так і у взаємодії з іншими державними органами, включно з Військово-Морськими Силами України, Національною поліцією та органами цивільного захисту. Переведення суден під оперативне управління у воєнний час змінює суб'єктність прийняття рішень, оскільки до відповідальності залучаються не лише командири підрозділів, а й вищі оперативні штаби [1].

Ефективність дій прикордонників залежить від чіткого алгоритму: попередження порушника, вимога виконати законні приписи, застосування засобів примусу у межах мінімально необхідної сили та документальне оформлення всіх дій. Відсутність детально прописаних процедур у морських умовах створює ризики надмірного застосування сили або правових порушень. При цьому кожен випадок має бути зафіксований, а дії особового складу підлягають контролю командування, що забезпечує баланс між ефективністю та законністю [1]. Міжнародні обмеження накладають додаткові вимоги. Навіть у воєнний час застосування сили проти цивільних або комерційних суден повинно відповідати нормам UNCLOS та принципам міжнародного гуманітарного права. Недотримання цих стандартів може спричинити міжнародні претензії та підрив легітимності дій України на світовій арені [2]. Практичні приклади підтверджують необхідність підвищення готовності особового складу. Офіційні повідомлення ДПСУ зазначають, що прикордонники мають право застосовувати зброю для відбиття збройної агресії та зупинки порушників, але кожен випадок підлягає документуванню та контролю [3]. Цей підхід дозволяє поєднувати ефективність дій та дотримання законності.

Водночас роль ДПСУ у системі національної безпеки є складовою оборонного потенціалу країни. Дослідження Братка та Мисика показують, що ефективність охорони морського простору в умовах гібридної війни залежить від координації між державними органами, чітких процедур і підготовки особового складу [4]. В умовах сучасних

загроз це забезпечує не лише захист державного суверенітету, а й мінімізує ризики порушень прав людини та міжнародних норм.

Незважаючи на існуючі правові та організаційні засади, застосування сили у морському просторі України має значні ризики. Загальні формулювання у законодавстві залишають простір для різного тлумачення повноважень, що може призвести до перевищення компетенції, неправомірного застосування зброї або надмірної реакції на загрозу. Відсутність детально прописаного алгоритму дій у морських умовах ускладнює контроль за дотриманням процедур і документуванням кожного інциденту [1]. Міжнародні обмеження мають ключове значення. Застосування сили проти цивільних суден або без достатніх підстав порушує положення Конвенції ООН з морського права та норми міжнародного гуманітарного права, що може спричинити міжнародні претензії та негативно вплинути на імідж України. Тому підрозділи ДПСУ повинні діяти в межах національного законодавства, але з урахуванням міжнародних стандартів, принципів пропорційності та мінімізації шкоди [2]. Аналіз практики та наукових досліджень свідчить, що ефективність дій значною мірою залежить від підготовки особового складу, координації з іншими органами та чіткого документування всіх випадків застосування сили. Офіційні повідомлення ДПСУ підтверджують, що кожен випадок застосування зброї фіксується, а особовий склад підлягає контролю і відповідальності [3]. Це забезпечує баланс між ефективністю та дотриманням принципів законності та прав людини. Висновки засвідчують, що існуючі правові та організаційні засади потребують удосконалення. Необхідно розробити спеціальні підзаконні акти, які деталізують послідовність дій, умови застосування зброї, відповідальність командирів і особового складу, а також порядок документування та контролю. Крім того, регулярна підготовка та навчання персоналу ДПСУ з урахуванням морської специфіки та міжнародно-правових обмежень є ключовою умовою безпечного та законного виконання завдань.

Таким чином, правове та організаційне регулювання застосування сили у морському просторі в умовах воєнного стану України є фундаментальним елементом забезпечення безпеки держави. Його ефективність і легітимність залежать від конкретизації норм, підготовки особового складу та суворого контролю за діями правоохоронців. Поєднання законності, професійності та дотримання міжнародних стандартів дозволяє забезпечити захист державного суверенітету, безпеку морського простору та права осіб, що перебувають на суднах, навіть у складних умовах збройного конфлікту.

Література:

1. Ляшук Р. М., Вичавка В. І. «Правове регулювання підстав застосування зброї кораблів, катерів та суден забезпечення Державної прикордонної служби України в умовах правового режиму воєнного та надзвичайного стану». *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. URL: <https://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/301340>
2. Панченко І. М., Гавловська А. О. «Застосування норм міжнародного морського права в Чорному морі в умовах збройного конфлікту в Україні». *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2025. URL: <https://lj.journal.kspu.edu/index.php/lj/article/view/488>
3. Державна прикордонна служба України. «Вдосконалений порядок застосування прикордонниками засобів примусу під час виконання завдань з охорони кордону». 2021. URL: <https://dpsu.gov.ua/uk/news/31236-Vorogu-i-porushnikam-na-zamitku-nabira-chinnosti-vdoskonaleny-poryadok-zastosuvannya-prikordonnikami-zasobiv-primusu>
4. Братко А., Мисик А. «Роль Державної прикордонної служби України в системі воєнної безпеки в умовах гібридної війни», 2021. Репозитарій НА ПСУ. URL: <https://dspace.nadpsu.edu.ua/handle/123456789/4518>
5. Закон України «Про правовий режим воєнного стану», 2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

The project was implemented with the support of



The Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation is a non-governmental organization, which was established in 2010 with a view to ensuring the development of international science and education in Ukraine by organizing different scientific events for Ukrainian academic community.

The priority guidelines of the Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation

1. International scientific events in the EU

Assistance to Ukrainian scientists in participating in international scientific events that take place within the territory of the EU countries, in particular, participation in academic conferences and internships, elaboration of collective monographs.

2. Scientific analytical research

Implementation of scientific analytical research aimed at studying best practices of higher education establishments, research institutions, and subjects of public administration in the sphere of education and science of the EU countries towards the organization of educational process and scientific activities, as well as the state certification of academic staff.

3. International institutions study visits

The organisation of institutional visits for domestic students, postgraduates, young lecturers and scientists to international and European institutes, government authorities of the European Union countries.

4. International scientific events in Ukraine with the involvement of EU speakers

The organisation of academic conferences, trainings, workshops, and round tables in picturesque Ukrainian cities for domestic scholars with the involvement of leading scholars, coaches, government leaders of domestic and neighbouring EU countries as main speakers.

Contacts:

Head Office of the Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation:
88000, Uzhhorod, 25, Mytraka str.
+38 (099) 733 42 54
info@cuesc.org.ua

www.cuesc.org.ua

Maritime security of the Baltic-Black Sea region: challenges and threats

V International scientific conference

November 26, 2025

Izdevniecība «Baltija Publishing»
Valdeķu iela 62 – 156, Rīga, LV-1058
E-mail: office@baltijapublishing.lv

Iespiests tipogrāfijā SIA «Izdevniecība «Baltija Publishing»
Parakstīts iespiešanai: 2025. 28. novembrī.
Tirāža 100 eks.