

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](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/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 судновласників 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](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](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](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