

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

International scientific conference

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

December 23, 2021

Volume 1



2021

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

ORGANISING COMMITTEE

Foreign members of the Organizational Committee:

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

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

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

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

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

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

Ukrainian members of the Organizational Committee:

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

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

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

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

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

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

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

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

Each author is responsible for content and formation of his/her materials.

The reference is mandatory in case of republishing or citation.

CONTENTS

WELCOME REMARKS

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

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

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

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

Стратегія морської безпеки в Україні

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

Деякі особливості національних стратегій морської безпеки

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

Покращення інформаційної логістики та підвищення
загального рівня інформатизації портової діяльності

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

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

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

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

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

Деякі аспекти надання адміністративних послуг
у сфері морського транспорту

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

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

Співпраця держав з метою протидії незаконній міграції на морі

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

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

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

Безпекова політика взаємодії Туреччини в Чорному морі

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

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

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

ДЕФІНІЦІЯ ПОЗОВНОЇ ДАВНОСТІ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Маковій Віктор Петрович

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

Медведенко Надія Василівна

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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