



CENTER
for Ukrainian and European
Scientific Cooperation

III International scientific conference

MARITIME SECURITY of the Baltic-Black sea region: challenges and threats

December 20, 2023

**Odesa State University of Internal Affairs
Odesa Military Academy
Naval Institute National University "Odesa Maritime Academy"
National Defence University of Ukraine
named after Ivan Cherniakhovskyi
Odesa National Maritime University
Institute of Criminal Law and Applied Criminology (Chisinau)
Baltic International Academy
Center for Ukrainian and European Scientific Cooperation**

III International scientific conference

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

December 20, 2023, Odesa



IZDEVNIECĪBA
BALTIJA
PUBLISHING

2023

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, 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);

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:

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

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

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

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

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

Korniienko Maksym Viktorovych – Doctor of Law, Vice-Rector, Odesa State University of Internal Affairs;

Dombrovan Nataliia Vasylivna – PhD in Law, Head of the Department of Research Organization, Odesa State University of Internal Affairs;

Voloshanivska Tetiana Volodymyrivna – PhD in Law, Associate Professor, Head of the Department of International Cooperation, Odesa State University of Internal Affairs;

Merkulova Valentyna Oleksandrivna – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Criminal Law and Criminology, Odesa State University of Internal Affairs;

Piadyshev Volodymyr Heorhiiovych – Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Cybersecurity and Information Support, Odesa State University of Internal Affairs;

Foros Hanna Volodymyrivna – PhD in Law, Associate Professor, Head of the Department of Cybersecurity and Information Support, Odesa State University of Internal Affairs;

Shkuta Oleh Olehovych – Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Professional and Specific Disciplines, Kherson Faculty of Odesa State University of Internal Affairs;

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

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

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

The reference is mandatory in case of republishing or citation.

Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats
(December 20, 2023, Odesa). Riga, Latvia : Baltija Publishing, 2023.
132 pages.

CONTENTS

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

State policy of national security

Lisovskyi Volodymyr Mykolayovych..... 9

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

Maritime security of Ukraine: current status and development prospects under the conditions of martial law

Akimov Andrii Volodymyrovych 13

Used possibilities of the Ukrainian's naval torpedoes in Russian-Ukrainian war at XXI century

Kalinichenko Oleksandr Oleksandrovych, Akinina Tetiana Leonidivna, Simonenko Olena Oleksandrivna..... 17

Application of the combat experience of countering Russia in the Black Sea for planning countermeasures in the Baltic Sea

Kapochkina Margaryta Borysivna, Kapochkin Borys Borysovych, Kucherenko Nataliia Vasylivna..... 22

Aspects of the international use of Ukraine's combat experience in countering Russian aggression at sea

Sokolovsky Ruslan Valentinovich 26

Prospects for Åland Islands Remilitarization in the Light of NATO Expansion in the Norden

Tereshchuk Matvii Volodymyrovych 28

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

Russian Naval Aggression and Danube Commission

Babin Borys Volodymyrovych..... 33

International law regulation of maritime safety

Zhylytsov Oleksandr Leonidovich 38

International legal regulation of combating terrorism at sea in modern condition

Lytvyenko Serhii Serhiyovich 43

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

Combating maritime piracy in the context of the European Convention on Human Rights

Bakhchevan Yevhen Fedorovich, Halunko Vira Mykolaivna 47

The crisis of safety of navigation in the Black and Azov seas during the Russian aggression against Ukraine

Kostyria Olena Valyslavivna..... 51

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

Intelligence support for the actions of special units of the State Bureau of Investigation under martial law

Kropyvnytskyi Oleh Mykolaiovych..... 55

Peculiarities of actions of the National Police of Ukraine under martial law

Pedin Rostyslav Arturovych..... 59

Some factors stipulating youth delinquency

Sashurina Olena Yuriivna..... 62

Desertion under martial law in Ukraine: problems and issues

Shkuta Oleh Olehovych, Korniienko Maksym Viktorovich..... 67

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

Black Sea coast under threat from ballast water pollution

Puliaev Igor Oleksandrovych, Zayats Sergey Valentynovych, Shcheniavskyi Gennadii Serhiiovych, Pasternak Oleg Yakovych, Varlan Tetiana Yevhenivna 72

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

The experience of the combat use of the Bayraktar TB2 unmanned aerial vehicle of the Naval Forces of the Armed Forces of Ukraine against ships and boats during the Russian-Ukrainian war

Obrazhii Alisa Mykolaivna 76

Experience of using marine unmanned vehicles during the Russian-Ukrainian war Polianskyi Vitalii Volodymyrovych, Kaprytsia Dmytro Oleksandrovich	80
FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING Combating terrorism, smuggling and drug trafficking at sea Svynarenko Yurii Pavlovych	85
RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY Topical issues of seafarers' employment under martial law Ivanova Alla Volodymyrivna	88
Current impacts on the human potential of the maritime sector of Ukraine Krasnikova Oleksandra Valeriivna	93
INTERRELATION OF MARITIME SECURITY AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES The use of alternative energy carriers for maritime transport as a component of the energy security of the countries of the Baltic-Black Sea region Loboichenko Valentyna Mykhaylivna, Shevchenko Roman Ivanovich, Strelets Viktor Markovich	98
The Wantonness of Ecocide: How the Nova Kakhovka Disaster May Help Explain a Distinctive Criterion of a Potential International Crime Plotnikov Oleksii Viktorovych	102
COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING Strategy for combating trafficking in human beings at sea Lemberskyi Oleksandr Yuriyovych, Mazurenko Ludmila Ivanivna, Lysenko Yelizaveta Andriyivna	106
Council of the Baltic Sea states: combat human trafficking Moiseieva Tetiana Mykolaivna	111

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

Comparison of the legal organization of search and rescue at sea
in Ukraine and Latvia

Kuprii Alla Anatoliivna 116

International legal provision of maritime safety in the context of search
and rescue operations

Sviatiuk Sviatoslav Pavlovich..... 121

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

Mitigate the Impact of Hydro-Acoustic Noise
on the Safety of Navigation and Marine Environmental

Kucherenko Volodymyr Yurievich..... 125

Шановні учасники конференції!

Від імені Одеського державного університету внутрішніх справ та від себе особисто вітаю Вас з початком III Міжнародної наукової конференції «Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози», присвяченої вирішенню правових та організаційних питань захисту морської безпеки.

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

Після повномасштабного наступу росії Чорноморський регіон перетворився в зону небезпеки та конфронтації. Росія намагається використати їх як військовий плацдарм для реалізації своїх амбіцій.

Ключовою складовою сучасної національної безпеки України та світової спільноти є те, що вона має формуватися в умовах забезпечення передусім морської безпеки у Балто-Чорноморському регіоні, тому особливої актуальності набуває подальше дослідження проблем, які пов'язані з забезпеченням морської безпеки особливо в даному регіоні.

Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції до світової транспортної системи насамперед як держави, яка має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом.

Поряд із цим є багато загроз у морській сфері це тероризм, поширення зброї масового знищення, незаконний обіг наркотиків та зброї, піратство, злочини, які мають транснаціональний або глобальний характер.

Зміцнення морської безпеки країни є об'єктивною потребою. У зв'язку з цим, формування Стратегії морської безпеки України, як складової стратегії національної безпеки України, повинно враховувати різноякісні та різноспрямовані підходи, що відповідають принципам системності та комплексності. Розробка даного документу повинна ґрунтуватися на досвіді провідних країн світу та імплементації відповідних стратегій, з урахуванням діючих національних та міжнародних нормативно-правових актів, у тому числі у сфері морського права.

Організація морської безпеки передбачає спільну діяльність багатьох бізнес-структур, урядів, міжнародних організацій, правоохоронних органів, транспортних організацій, охоронних компаній, збройних сил, енергетичної інфраструктури морської галузі та займається

безпекою мореплавання, захистом та збереженням морського середовища.

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

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

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

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-1>

STATE POLICY OF NATIONAL SECURITY UKRAINE IN THE CONDITIONS OF WAR WITH RUSSIA

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ З РОСІЄЮ

**Lisovskyi Volodymyr
Mykolayovych**

*Candidate of Political Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Administrative and constitutional law
National University of Shipbuilding
Admiral Makarov National University
of Shipbuilding
Mykolaiv, Ukraine*

**Лісовський Володимир
Миколайович**

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

Наразі, сучасна система міжнародної безпеки, перебуває в процесі глибокої трансформації знаходячись під впливом процесів глобалізації. Перед країнами світу постало одне з основних питань: «Чи спроможне, світове співтовариство, забезпечити мир та національну безпеку на планеті в цілому?». Прагнення росії здійснити геноцид проти української нації суттєво вплинуло на імідж нашої держави у світі. Бренд України після 24 лютого 2022 року почав асоціюватися вже з прагненням відстоювати свободу та боротися за демократичні цінності. Війна України з росією показала, що Європа й США здебільшого єдині у своїй рішучості протистояти Путіну та не допустити його перемоги у війні в Україні. Надалі важливо зберегти цю єдність навколо України на довгострокову перспективу. Ризики втрати України набагато більші, ніж ризики поразки росії, так як вони можуть призвести до незворотної шкоди не лише євроатлантичній системі безпеки, а й глобальному порядку, міжнародному праву та світовій стабільності. Розвиток глобальних структур світу, широке використання інформаційних технологій для розширення можливостей впливу на характер, зміст та форми політичної боротьби – все це суттєво

видозмінює саму політичну боротьбу, котра стає найважливішим інструментом формування середовища, забезпечення національної безпеки. У такій ситуації перед президентом та урядом країни при розробці шляхів та методів модернізації держави постало питання: яку політичну систему потрібно створити, щоб державна влада змогла найефективніше сприяти розвитку країни в питаннях оборони та національної безпеки. Багатовіковий досвід людства дає підстави стверджувати, що безпека – одна з найголовніших цілей, невід'ємна складова діяльності людей, суспільств, держав, світової спільноти народів, основна умова їх існування. Якщо брати до уваги українське суспільство, то завдання зберегти територію Батьківщини для її нащадків, завжди розглядалося українськими поколіннями як загально-національне завдання.

Концептуальна розробка пріоритетних напрямів державної політики щодо протидії ворогу стала основною умовою ефективної політики Української держави у широкому спектрі напрямків та сфер.

На економічному форумі у Давосі, Президент Володимир Зеленський, зосередив свою увагу перед світовими лідерами на питаннях розбудови нової національної та світової економічної та національної безпеки [7]. Аналізуючи сценарії розвитку глобальних проблем сучасності, президент Володимир Зеленський на 78 сесії Генасамблеї ООН, застерігає уже не перший раз лідерів держав світу, що будь-яка війна сьогодні – це найбільша загроза всієї цивілізації. Що у світі більше ніхто не чувається в безпеці, і не може захватитися за міжнародним правом, як за кам'яною стіною.

На сьогоднішній день, у світовому політичному просторі, активно формується бачення нашого спільного майбутнього – процесу світової трансформації, поки що без узгодженого та публічно озвученого чіткого плану [1]. Під час виступу на Міжнародному форумі оборонних індустрій, 30 вересня 2023 року у Києві, Володимир Зеленський знову звертає увагу лідерів країн на глобальні та регіональні конфлікти в сучасному світі, кількість яких тільки зростає, а окремі держави нав'язують підходи до міжнародних взаємин, що в результаті порушує глобальний правопорядок [2]. Президент України під час зустрічей на високому рівні з лідерами країн світу, постійно робить спробу змінити формат проведення заходів в більш нормативно – правову площину, «тобто не зустрітися та розійтись» а відкрито поговорити про світові проблеми, котрі сьогодні треба негайно вирішувати.

Глобалізаційні процеси, що залучають Українську державу в нові геополітичні виміри надихнули нове керівництво країни створити сучасну нормативно – правову базу, котра була б спрямована на зміцнення національної безпеки держави та відповідала б міжнародним

стандартам. Базовими нормативно-правовими документами із зазначеної проблеми стали, зміни до Конституції України [5] та новостворені Закони України «Про національну безпеку України» та «Про оборону України» –котрі визначили основні державні принципи національної безпеки і оборони, гарантії кожному громадянину, захист від внутрішніх і зовнішніх загроз та реалізацію стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору [4].

Відповідно до вищезгаданих документів, президент України затвердив низку указів у сферах національної безпеки і оборони, котрі спрямовані на захист України та визначають зовнішньополітичний курс держави. Як зауважив, секретар РНБО Олексій Данілов, під час засідання РНБО: «Морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки, а агресивні дії РФ в Чорному та Азовському морях, несуть загрозу не лише нашій безпеці, а й всьому світу. Стратегія морської безпеки України створена відповідно до необхідних вітчизняних законів та нормативно-правових актів, міжнародних документів з морського права, а також досвіду провідних країн світу з розробки та імплементації відповідних стратегій Відповідно до рішення Ради національної безпеки і оборони України Президент України підписав Указ від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року» [3]. Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені. Ухвалення Стратегії морської безпеки, подальші злагоджені дії всіх гілок влади та недержавного сектору з її реалізації сприятимуть суттєвим позитивним змінам в економіці та оборонній сфері, покращенню безпекової ситуації у всьому Чорноморському регіоні [6].

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

Таким чином, розробка засад стратегії національної безпеки відповідно до національних інтересів, базових геополітичних і зовнішньополітичних пріоритетів є сьогодні одним з найважливіших завдань України. Однозначне вирішення геополітичної дилеми – повернення до європейського цивілізаційного простору, як повноправного суб'єкта євроатлантичної геополітики, це сьогодні єдино логічний вибір для українського народу та держави в цілому. Після зламу «біполярної» системи міжнародних відносин, формується новий світовий порядок,

відбуваються докорінні зміни у світовій політиці. З'явилася ціла група країн, які здійснюють складні ринково-демократичні реформи, системні перетворення суспільства (до цієї групи входить і Україна).

Література:

1. Виступ президента України Володимира Зеленського на 78-й сесії Генеральної Асамблеї ООН – 19.09.2023 р. <https://www.president.gov.ua> ›
2. Виступ Президента України Володимира Зеленського на *Міжнародному форумі* оборонних індустрій 30 вересня 2023 року. <https://suspilne.media> › 5837...›
3. Виступ президента України Володимира Зеленського на саміті «Кримська платформа», 23 серпня 2023 року. <https://ua.krymr.com> › krymr.
4. Закон України «Про національну безпеку України». Відомості Верховної Ради. № 1702-IX .16.07.2021.
5. Конституція України. Прийнята Верховною Радою України 28 червня 1996 року. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. С. 141.
6. Указ Президента України № 459/2021 «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року». <https://zakon.rada.gov.ua>
7. Форум в Давосі. Виступ Президента Володимира Зеленського – 22.01 2020 р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: nv.ua › ukr › ukraine › politics › forum-v-d

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-2>

MARITIME SECURITY OF UKRAINE: CURRENT STATUS AND DEVELOPMENT PROSPECTS UNDER THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW

МОРСЬКА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Akimov Andrii
Volodymyrovych**

*Doctor of Philosophy Degree (PhD),
Department of Business Administration
and Management of Foreign Economic
Activity,
Zaporizhzhia National University
Zaporizhzhia, Ukraine*

**Акімов Андрій
Володимирович**

*доктор філософії / Галузь знань:
Публічне управління та
адміністрування, Спеціальність:
Публічне управління
та адміністрування,
викладач кафедри бізнес-
адміністрування і менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності
Запорізький національний
університет
м. Запоріжжя, Україна*

Активна фаза збройного конфлікту зі сторони рф проти України впливає на більшість галузей публічного управління в державі, у тому числі й щодо забезпечення морської безпеки. На жаль, питання дотримання морської безпеки в нашій державі завжди залишалось на другому плані через багато причин, у тому числі й через застарілу законодавчу базу, неактуальних, з практичної точки зору, управлінських рішень органів публічної адміністрації і напружену політико-військову ситуацію в Чорноморсько-Азовському басейні. З початку повномасштабного вторгнення рф в Україну у 2022 році одразу ж було запроваджено Указом Президента України адміністративно-правовий режим воєнного стану. Тим не менш, проаналізувавши даний нормативно-правовий акт, можна дійти до

висновку, що дієвих механізмів щодо недопущення порушення стабільності на морі практично не було застосовано. Це пояснюється тим, що за всі роки незалежності профільні органи державної влади, фактично не мали єдиної виваженої стратегії щодо діяльності України на морі. Морська безпека складне явище, яке складається з технологічних, телекомунікаційних, правових та економічних елементів, що прямо вказує на необхідність здійснення комплексного підходу зі сторони публічної адміністрації до регулювання та забезпечення її не тільки у мирний час, але й в умовах режиму воєнного стану [1]. Що стосується правового регулювання, то питання морської безпеки регулюється доволі системним механізмом нормативно-правових актів, зокрема Конституцією України, у більшій мірі нормами міжнародного права, а також підзаконними актами. Тим не менш, забезпечення морської безпеки в умовах воєнного стану набуває ширшого значення, а отже посилення лише на нормативну основу, що була актуальною у мирний час є неефективною діяльністю держави. Саме органи державної влади мають знаходити нові раціональні, а іноді й непопулярні управлінські рішення щодо захисту держави на морському середовищі. Варто зазначити, що навіть актуальна стратегія України щодо забезпечення морської безпеки України до 2035 року була прийнята у більшій мірі за допомогою доктринальних поглядів фахівців і практично повністю узгодилась з позицією Міністерства транспорту та зв'язку України у 2009 році. Це дає підстави зазначити, що система органів публічної адміністрації у даній галузі не має власного погляду на це критичне питання, обумовлюючи свої рішення лише науковими поглядами. На жаль, наукової літератури при вирішенні даного питання замало, оскільки виникають оперативні питання, що мають бути заздалегідь максимально регламентовані [2]. Державне управління у сфері морської безпеки, з початком повномасштабної агресії активізувалось лише наприкінці 2022 року, і тільки після того, як Україна втратила контроль над експортом продукції до інших держав. Згодом, профільні органи активізували процеси пошуку альтернативних шляхів реалізації міжнародного права на вільне судноплавство шляхом прийняття необхідних рішень на кшталт додаткових домовленостей з іншими державами. Це ще раз вказує на обмеженість правового поля регулювання забезпечення морської безпеки в умовах воєнного стану, оскільки без ефективної політики держави у дотриманні морської безпеки, надзвичайно сильно обмежується одна із найважливіших сфер морських держав – судноплавство. Безумовно, що питання дотримання такої безпеки прямо залежить від військової ситуації в регіоні, як наприклад в Азовському морі, доступу до якого тимчасово немає наша

держава через окупацію території. Однак, необхідних заходів щодо мінімізації втрат для держави у секторі Азовського моря також здійснено замало, так як певна частка торговельних сполучень були пов'язані саме з цим морем, а заздалегідь комплексні підходи до розв'язання такої задачі не були передбачені, як і з питання збереження державного та муніципального майна [3].

Однією із головних особливостей забезпечення морської безпеки для державного механізму є активна міжнародна координація з іншими державами, а в умовах воєнного стану, особливо, з сусідніми. Органи державної влади мають ініціювати всі можливі міжнародні процедури щодо захисту морської безпеки для України, порушуючи питання про співпрацю з іншими державами та міжнародними організаціями. На жаль, у нинішній ситуації пріоритет має бути зроблений саме на міжнародне поле, оскільки фактична ситуація на морі є дійсно складною для Української держави, з точки зору військового та політичного впливу агресора. Міжнародна діяльність профільних органів України має безперервно координуватись з діяльністю органів забезпечення морської безпеки та силовими структурами державного механізму, акцентуючись на міжнародній арені, безальтернативності дотримання національних інтересів нашої держави щодо регламентованого використання Чорного та Азовського морей та інших частин Світового океану, з метою організації ефективної морської безпеки та реалізації особистих міжнародних прав. Варто визнати й позитивні аспекти у діяльності державного механізму щодо забезпечення морської безпеки, вже із початком запровадження воєнного стану, наша держава на постійній основі приймає участь у реалізації багатосторонніх угод у сфері морської безпеки та безпосередньо мореплавства. Систематичні обстріли зі сторони РФ морської інфраструктури та блокування військовим шляхом вільного використання портів України, вплинуло на активізацію нових спільних дій з іншими державами, зокрема з Туреччиною, США та Болгарією. Вбачається за необхідне здійснювати акцент на міжнародному співробітництві в умовах воєнного стану задля підвищення рівня морської безпеки України, у тому числі й шляхом оперативного прийняття внутрішніх управлінських рішень за міжнародними домовленостями з іноземним суб'єктами. Саме від органів державної влади та всього владного механізму необхідні нові рішення щодо трансформації складної безпекової ситуації на морі на стабільну та більш контрольовану. Прийняття нових нормативно-правових актів, більш тісна взаємодія між ланками державної влади та акцент на зростанні професійної компетенції профільних суб'єктів залишаються найважливішими факторами задля забезпечення морської безпеки України в умовах

воєнного стану і систематичного використання моря у проведенні військових операцій.

Література:

1. Глушков В. О. Створення системи антитерористичної безпеки у Чорноморському регіоні. *Альманах кримінального права* : збірник статей. Вип. 1 / відп. ред. П. П. Андрушко, П. С. Берзін. К. : Правова єдність, 2009. С. 172–190.
2. Филипенко А. О. Щодо стратегічних пріоритетів морської реалізації потенціалу України / А. О. Филипенко, В.В. Баришникова, К.Е. Степанова. Одеса : Регіон. філіал Нац-го інституту стратегічних досліджень, 2012
3. Кіндсфатер О. Як припинити блокування морських портів України. АрміяINFORM. 2022. 17 травня. URL: <https://armyinform.com.ua/2022/05/17/yak-prypynyty-blokuvannya-morskyh-portiv-ukrayiny/> (дата звернення: 16.12.2023).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-3>

NUSED POSSIBILITIES OF THE UKRAINIAN'S NAVAL TORPEDOES IN RUSSIAN-UKRAINIAN WAR AT XXI CENTURY

НЕ ВИКОРИСТАНІ МОЖЛИВОСТІ КОРАБЕЛЬНИХ ТОРПЕД ВМС ЗС УКРАЇНИ В РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІЙ ВІЙНІ XXI СТ.

**Kalinichenko Oleksandr
Oleksandrovych**

*PhD, captain, deep sea captain
Odesa, Ukraine*

**Калініченко Олександр
Олександрович**

*доктор філософії,
військовий пенсіонер
м. Одеса, Україна*

Akinina Tetiana Leonidivna

*Chief of the Scientific-Research
Department
Naval Institution of the National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Акініна Тетяна Леонідівна

*начальник науково-дослідного відділу
Науково-дослідний центр Збройних
Сил України «Державний
океанаріум»
Інституту Військово-морських сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

**Simonenko Olena
Oleksandrivna**

*Senior lector of the Specional
Department
Study-Scientific Institute of the State
Security of the National Academy by the
Security Service of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

**Сімоненко Олена
Олександрівна**

*старший викладач спеціальної
кафедри
Навчально-науковий інститут
державної безпеки Національної
Академії Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

У 1992 році, з формуванням Військово-Морських Сил Збройних Сил України, українська морська підводна зброя поповнилась торпедами СЕТ-65ІІІ, СЕТ-72, АТ-1М та протичовновою ракетою АПР-2. Перші два зразки були призначені для морських маневрених платформ (надводних та підводних), а інші два – для авіаційних. Станом на 2019 рік на зберіганні знаходилося по одній сотні корабельних торпед вказаних зразків, чого було забагато для наявних штатних носіїв цієї зброї: фрегата «Гетьман Сагайдачний» – для 53-см торпед СЕТ-65ІІІ та кораблів Морської охорони проекту – для 40-см торпед СЕТ-72.

Загальна характеристика українських протичовнових торпед представлена в таблиці 1 [1, с. 18].

Таблиця 1

Параметри саморушної морської підводної зброї ВМС ЗС України

	СЕТ-65П	ТЕСТ-71М	СЕТ-72	АТ-1М	АПР-2
Цілі	ПЧ	ПЧ	ПЧ, НК	ПЧ	ПЧ
Калібр, мм	534,4	534,4	400	450	350
Довжина, мм	7800	8260 з ПЧ, 7935 з НК	4500	4000 (верт)	3700
Маса, кг	1750	1825	735	560	575
Маса ВР, кг	250 МС	205 МС	80 МС	70	100
Швидкість, вуз	40	40/24	До 40	27	43/62
Дальність, м	15000	20000	8000	5000	1500
Глибина, м	20-400	20-400	6-12 НК, 20-450 ПЧ	20-200	До 15-600
Радіус цирк., м	70	70	96	60-70	
Тип АСН	УАС 2056	УАС 2056, ТУ	УАС 2056 ПЧ ВЛКС НК	Акуст. акт-пас у 2-х площинах	Акуст. фазово- кореляц
Радіус реагування активного каналу АСН, м	1000	1000	1000 ПЧ, L _{КС} =V _ц 90	600-800	1500 ПЧ, 1000 НК
Тип НП	Акуст.акт.	Акуст.акт.	НОВ-451 оптич	Акуст.акт.	Акуст.акт.
Радіус реагування активного каналу НП, м	10	10	8-10 ПЧ 4-5 НК	5-6	
Тип КП	И-239	И-239	И-172	И-175Г	И-394
Двигун	ДП-19У	ДП-19У	ДП-30	ДП-11М	РДТТ
Потужність	190	190	100	38	
Час роботи, хв	13	20	8	9-10	2
Оберти на хв	1750	1750	2000		
Тип АБ	СЦА-240	СЦА-240К	Б-144СМ	МЗ-2 (542-1)	
Електроди	AgZn	AgZn	AgMg/CuMg	AgZn	
Електроліт	КОН	КОН	Заб.вода	КОН	
Струм, А	1100	1100/300	835	540	
Напруга, В	200	200/110	142-159	90	
Ємність, ампергод	240	240	110		

Роботи по реалізації надлишків корабельної морської підводної зброї у якості «патрулюючих торпед», самотранспортуючих мін, автономних ненаселених підводних апаратів та підводних дронів-камікадзе відповідними установами не велась, на відміну від робіт за кордоном [2], [3]. Замість цього усі зусилля були зосереджені на розробці комплексу “торпедний апарат – «легка» торпеда калібру 324 мм” для озброєння корветів вітчизняного проекту. Правда була спроба озброєння американських катерів Берегової оборони типу «Айленд» торпедними апаратами ОТА-40 під торпеди СЕТ-72, але врешті-решт від цього відмовились, покладаючись на ракетизацію американських катерів Mark-VI та ракетні катери британської побудови [4], [5].

Таким чином, 24 лютого 2022 року кораблі ВМС ЗС України зустріли широкомасштабне вторгнення агресора з морського напрямку лише мілкокаліберними арт.установками, не спроможними надати вогневу підтримку захисникам острова Зміїний та відсіч корабельним десантним загонам ворога біля українського Чорноморського узбережжя. Кілька бойових зіткнень українських катерів, зокрема «Прилуки», з переважаючим ворогом підтвергли їх екіпажі невиправданому ризику, не маючи «довгої руки» на самооборону.

Адаптація корабельних торпед ВМС ЗС України та їх можливих носіїв. 1. СЕТ-65 III в якості «баражуючого боеприпасу» у «патрулюючому» режимі. У цьому випадку у період «патрулювання» великі швидкості не потрібні. Тому напружений режим роботи колекторного двигуна ДП-19У з великим розрядним постійним струмом, що й приводить до перегріву – уникається. Відповідні розрахунки були проведені й зведені в таблицю 2.

Таблиця 2

Параметри дальності, швидкості та часу ходу торпеди СЕТ-65 III (ТЕСТ-71М) та розрахункові параметри для АНПА на її енергетичній базі [6, с.768]

Варіант використання	I	II	III	IV	V	VI
Дальність ходу E_T (м)	15 000	20 000	41 666	122 450	240 км	2400 км
Швидкість ходу V_T (м/с та вуз)	20 м/с (40 вуз)	20/12 (40/24)	12 м/с (24 вуз)	7 м/с (14 вуз)	5 м/с (10 вуз)	2,5 м/с (5 вуз)
Час ходу t :	12,5 хв	20 хв	*58 хв	*4 год	*13 год	*11 діб і 2 год
Нормативні та дослідні значення	СЕТ-65III вар.І ТЕСТ-71М вар.ІІ		**48 хв	50 хв	20 хв	
			*За формулою $E_m V_m^2 = k\eta$,			
Аргументація	Для вар.ІІІ		**За формулою $t = \frac{\epsilon \text{мкість}_{AB}}{I_{розр}}$			

2. *Новий носій для СЕТ-72*. Універсальна малогабаритна електрична торпеда СЕТ-72, попри усі її дитячі хвороби, стала предтечею торпед третього покоління й широко використовувалась у боєкомплектах найбільш цінних одиниць радянського підводного флоту – ракетних дизельних та атомних підводних човнів 1-го і 2-го покоління для самозахисту, а також в якості основного протичовнового озброєння на прикордонних кораблях пр.205П й 12412. Модернізована АБ (заміна срібла на мідь) понизила вартість виробу.

Досвід використання МБАК проекту 58155 показав, що ці катери зі стелс-технологіями доволі непомітні для радіолокаційних засобів спостереження супротивника. Якщо ж демонтувати кормову КАУ-30М (вивільнення об'ємних та вагових навантажень), то з урахуванням здатності цих катерів до мінної постановки принаймні чотирьох мін, МБАК цілком здатен нести дві «легкі» торпеди СЕТ-72, що як мінімум подвоює дальність враження надводного супротивника (у порівнянні з ракетно-артилерійським озброєнням) з дистанцій, на яких катер буде невидимим для технічних засобів спостереження та цілевказівки ворога. При цьому недоцільно облаштовувати МБАК пр.58155 торпедними апаратами ОТА-40, а використати легкі жолоби (зі скидом торпед у корму) як це було на ТКА Г-5, або ж легкі решітки (зі скидом торпед побортно).

Висновки. У стані хронічного дефіциту зброї під час морської війни 2022-2024 років, слід звернути увагу на потенційні можливості українських корабельних торпед, щоб наростити ударні можливості як бригади безпілотних морських ударних дронів, так і ударні можливості корабельно-катерного складу морської флотилії ВМС ЗС України.

Література:

1. Калініченко О. О. (2020). Морська підводна зброя (тести з індивідуальної фахової підготовки). Одеса : КП ОМД, 2020. 48 с.
2. Kelvin Wong (2015). Parting Shot Saab AUV62. *Janes International Defence Review*, August 2015. P. 66.
3. Undersea Defense Technology 2021, 29 June – 1 July 2021. Conference pillars. Rostock, Germany, 2021 // Letters fr. UDT Team to Kalinichenko Oleksandr dd 11/19/2020; 2/12/2020; 17/12/2020.
4. Радянські торпеди для американських «Айлендів»: чи зроблять вони катери боєздатними (2020). *Defense Express*, 16.11.2020 17:10. URL: https://defence-ua.com/news/radjanski_torpedi_dlja_amerikanskih_ajlendiv_chi_zrobljat_voni_kateri_bojezdatnimi-2076.html
5. Михайло Люксіков (2020). Пакет модернізації «Айлендів» від вітчизняного ОПК: що туди входить. *MILITARNYI* 14.12.2020. URL:

<https://mil.in.ua/uk/articles/paket-modernizatsiyi-ajlendiv-vid-vitchyznyanogo-opk-shho-tudy-vhodyt/>

6. Калініченко О. О., Акініна Т. Л., Сімоненко О. О. (2023). Не використані можливості торпеди SET-65III як роботизованої безпілотної дронавої платформи в сенсі морської безпеки України. *Наука і техніка сьогодні*. Випуск 13(27), 2023. С. 759–773. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13\(27\)-759-773](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13(27)-759-773)

References:

1. Kalinichenko O.O. (2020). Morska pidvodna zbroya (testy z indyvidualnoyi fakhovoyi pidgotovku) [Naval underwater weapons (tests on individual professional training)]. Odesa: KP OMD, 2020. 48 pgs.

2. Kelvin Wong (2015). Parting Shot Saab AUV62. *Janes International Defence Review*, August 2015. P. 66.

3. Undersea Defense Technology 2021, 29 June – 1 July 2021. Conference pillars. Rostock, Germany, 2021 // Letters fr. UDT Team to Kalinichenko Oleksandr dd 11/19/2020; 2/12/2020; 17/12/2020

4. Radyanski torpedy dlya amerykanskyh "Islands": chy зробlyad vony kately boyezdatnymi [Soviet torpedoes for the American "Islands": will they make the boats combat-ready]. *Defense Express*, 11/16/2020 5:10 p.m. URL: https://defense-ua.com/news/radjanski_torpedi_dlja_amerikanskih_ajlendiv_chi_zrobljat_voni_kateri_bojezdatnimi-2076.html

5. Mykhailo Lyuksikov (2020). Paket modernizatsiyi "Islands" vid vitchyznyanogo OPK: zho tudy vhodyt [The "Islands" modernization package from the domestic OPK: what is included in it]. *MILITARY* 14.12.2020. URL: <https://mil.in.ua/uk/articles/paket-modernizatsiyi-ajlendiv-vid-vitchyznyanogo-opk-shho-tudy-vhodyt/>

6. Kalinichenko O. O., Akinina T. L., Simonenko O. AT. (2023). Ne vykorystani mozhlyvosti torpedy SET-65III yak robotyzovanoyi bezpilотноy dronovoy platformy v sensi morskoy bezpeky Ukrainy [Unused possibilities of the SET-65III torpedo as a robotic unmanned drone platform in the sense of maritime security of Ukraine]. *Science and technology today*. Issue 13(27), 2023. P. 759–773. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13\(27\)-759-773](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13(27)-759-773)

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-4>

**APPLICATION OF THE COMBAT EXPERIENCE
OF COUNTERING RUSSIA IN THE BLACK SEA
FOR PLANNING COUNTERMEASURES IN THE BALTIC SEA**

**ЗАСТОСУВАННЯ БОЙОВОГО ДОСВІДУ ПРОТИДІЇ РОСІЇ
В ЧОРНОМУ МОРІ ДЛЯ ПЛАНУВАННЯ ПРОТИДІЇ
У БАЛТІЙСЬКОМУ МОРІ**

**Kapochkina Margaryta
Borysivna**

*Candidate of Technical Sciences,
Researcher
Research center of the Armed Forces of
Ukraine "State Oceanarium" of the
Institute of the Navy of the National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

**Капочкіна Маргарита
Борисівна**

*кандидат технічних наук, науковий
співробітник
Науково-дослідний центр Збройних
Сил України "Державний
океанаріум" Інституту Військово-
Морських Сил Національного
університету "Одеська морська
академія"
м. Одеса, Україна*

Kapochkin Borys Borysovych

*Candidate of Geological and
Mineralogical Sciences, Leading
Researcher
Research center of the Armed Forces of
Ukraine "State Oceanarium" of the
Institute of the Navy of the National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Капочкін Борис Борисович

*кандидат геолого-мінералогічних
наук, провідний науковий
співробітник
Науково-дослідний центр Збройних
Сил України "Державний
океанаріум" Інституту Військово-
Морських Сил Національного
університету "Одеська морська
академія"
м. Одеса, Україна*

Kucherenko Nataliia Vasylivna

*Candidate of Geographical Sciences,
Docent, Leading Researcher
Research center of the Armed Forces of
Ukraine "State Oceanarium" of the
Institute of the Navy of the National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Кучеренко Наталія Василівна

*кандидат географічних наук, доцент,
провідний науковий співробітник
Науково-дослідний центр Збройних
Сил України "Державний
океанаріум" Інституту Військово-
Морських Сил Національного
університету "Одеська морська
академія"
м. Одеса, Україна*

Військові загрози з боку рф морським державам Балтійського регіону, як і Чорноморського регіону, плануються в рф відповідними управліннями ФСБ рф та Генеральним штабом Збройних Сил рф.

Як показує практичний досвід, морські країни, що піддаються ризику нападу рф з морського напрямку, ризикують майже миттєво втратити виключну морську економічну зону, територіальне море, можливість користування морськими транспортними коридорами, мають реальну загрозу втратити берегову зону в результаті висадки морського десанту, втратити власний флот. Все це потрібно враховувати під час підготовки до війни з рф на морі.

Під час війни у Чорному морі рф проти Грузії та України було потоплено у пункті базування корабельне угруповання Грузії, Україною втрачено кораблі та катери ВМС ЗС України, що базувалися в Азовському морі; рф досі має реальну можливість повного знищення флоту України. Загальновідомо, що користування транспортними коридорами в Азовському морі було практично унеможливлене ще до початку повномасштабного вторгнення рф в Україну. Флагман Українського флоту було превентивно затоплено біля причалу судноремонтного заводу у місті Миколаїв. Користування Україною морськими транспортними коридорами у Чорному морі було припинено у перший день війни.

Негативний бойовий досвід ведення Україною та Грузією війни проти рф на морі не може бути у повній мірі розповсюджений на країни Балтійського регіону, тому що практично всі країни входять до складу НАТО. У цьому руслі слід зазначити, що за зрозумілих причин максимальним ризикам піддається Швеція. Враховуючи особливості процедури практичного застосування статті 5-ть Статуту НАТО можна вважати, що Естонія, Латвія та Литва ризикують у більший мірі, ніж Польща, Німеччина та Данія. Це пов'язано з наявністю спільного кордону з рф. З відкритих джерел інформації відомо, що на березень 2020 року 5-ою службою ФСБ рф був запланований початок гібридної війни рф проти країн Балтії, але карантин оголошений у зв'язку з COVID 19 запобіг її проведенню.

Враховуючи невеликі площі, що займають Естонія, Латвія та Литва, і можливість логістичної підтримки від країн НАТО, яка може бути забезпечена виключно повітряним і морським шляхами, ймовірність висадки морського десанту рф на узбережжя Балтійського моря цих трьох країн, на нашу думку, є достатньо високою. У цьому аспекті доцільно розглянути бойовий досвід протидесантних дій ЗС України у війні з рф.

Перша спроба висадки морського десанту на Одеське узбережжя відбулася на четвертий день війни – 28 лютого 2022 року, коли декілька

великих десантних кораблів ЧФ рф підійшли до пляжу "Лузанівка" [1]. Загальновідомо, що операції з висадки морського десанту зазвичай супроводжуються сухопутною складовою. У нашому випадку це підтверджується тим, що одночасно зі спробою висадки морського десанту в Одесі, війська рф увійшли у місто Миколаїв, що відкрило їм шляхи М14 і Т1606 до Одеси. На щастя, висадки морського десанту не відбулося і місто Миколаїв було відбито.

2 березня 2022 року почав реалізовуватися план захоплення півдня України з метою відділення України від Чорного моря, коли війська рф обійшли місто Миколаїв з півночі та увійшли у місто Вознесенськ. Стали доступними дороги Е584 до Молдови і Р55 до Одеси, що оминають водні перешкоди, найбільшою з яких є річка Тілігул та Тілігульський лиман. До анклаву рф у республіці Молдова (так звана "Придністровська народна республіка") залишалося 135 км. Тобто, висадка морського десанту в Одесі була складовою загальновідомого плану повного захоплення півдня України. Гостра небезпека висадки в Одесі морського десанту тривала аж до звільнення правого берега Дніпра 11 листопада 2022 року. Після цього Україна, практично без застосування надводних кораблів, повернула контроль над власними територіальними водами від Одеської затоки до державного кордону на півдні (в дельті Дунаю). Завдяки асиметричним діям на морі, застосовуючи безпілотні надводні та підводні дрони ударного типу, Україна почала шлях до домінування у відкритій частині Чорного моря.

Зараз у нас виникла можливість проаналізувати ступінь підготовки міста Одеси до висадки морського десанту ЧФ рф навесні 2022 року. Місце висадки морського десанту рф 28 лютого 2022 року нам відомо. Завдяки ресурсу GOOGLE EARTH нами використане для аналізу ефективності протидесантних дій загальнодоступне супутникове зображення десантонебезпечної ділянки узбережжя міста Одеси (станом на травень 2022 року). Також загальновідома динаміка розгортання дій спецслужб рф зі дестабілізації обстановки в Одеській області.

Завдяки тому, що місто Одеса знаходиться на піднятому тектонічному блоці (висоти від 20 до 40 м) з обривистим береговим схилом, висадка морського десанту може бути ефективною лише в районі пересипу між Хаджибейським та Куяльницьким лиманами та морем, яка відділяє північну частину міста. Довжина десантно небезпечної ділянки узбережжя в районі пересипу не перевищує 10 км. Автомобільні та залізничні шляхи, що з'єднують Одесу з правобережною Україною проходять через зазначену пересип. Аналіз супутникового знімку в аспекті забудови, рельєфу місцевості, положення водних перешкод (озер) дозволяє з високою вірогідністю визначити

оптимальне місце для захоплення рф плацдарму висадки десанту в районі пересипу.

За перші місяці війни в Одесі були реалізовані певні плани захисту міста, у тому числі протидесантні. Враховуючі незадоволення Президента України станом підготовки міста Одеси до війни, бездіяльністю керівництва області, наявністю планів 5-ої служби ФСБ рф з захоплення влади у місті шляхом "народного повстання", можна очікувати, що у створенні берегових протидесантних укріплень могли бути реалізовані певні "інтереси" ЧФ рф. Це питання було досліджено шляхом експертної оцінки військової доцільності і оборонних можливостей створеної мережі окопів, скритності мінних загороджень тощо.

Вважаємо, що отриманий досвід буде корисним для країн Балтійського регіону, особливо Естонії, Латвії та Литви, де 5-та служба ФСБ рф веде активну підривну діяльність і має агентів впливу як у державних органах влади, так і у військах. Особливу увагу слід приділити новостворюваним структурам територіальної оборони. Досвід розбудови військ територіальної оборони у місті Одеса показав "вразливі місця", що були використані 5-ою службою ФСБ рф під час створення об'єднань зазначеного типу і призначення [2].

Література:

1. Російські морпіхи-строковики влаштували бунт і відмовилися висаджуватися в Одесі – стали відомі подробиці. URL: <https://www.5.ua/regiony/rosiiski-morpikhy-strokovyky-vlashtuvaly-bunt-i-vidmovylysia-vysadzhuvatysia-v-odesi-staly-vidomi-podrobytsi-269868.html> (дата звернення 07.12.2023).
2. Одеський губернатор може втратити посаду: президент дав завдання і два тижні. URL: <https://odessa-life.od.ua/uk/news-uk/odeskyi-hubernator-mozhe-vtratytu-posadu-prezydent-dav-zavdannia-i-dva-tyzhni> (дата звернення 07.12.2023).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-5>

**ASPECTS OF THE INTERNATIONAL USE OF UKRAINE'S
COMBAT EXPERIENCE IN COUNTERING RUSSIAN
AGGRESSION AT SEA**

**АСПЕКТИ МІЖНАРОДНОГО ВИКОРИСТАННЯ БОЙОВОГО
ДОСВІДУ УКРАЇНИ З ПРОТИДІЇ АГРЕСІЇ РОСІЇ НА МОРІ**

**Sokolovsky Ruslan
Valentinovich**

*Researcher of the Research center of
the Armed Forces of Ukraine "State
Oceanarium" of the Institute of the
Navy of the National University "Odesa
Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

**Соколовський Руслан
Валентинович**

*науковий співробітник
Науково-дослідний центру Збройних
Сил України "Державний
океанаріум" Інституту Військово-
Морських Сил Національного
університету "Одеська морська
академія"
м. Одеса, Україна*

Слід зазначити, що ще у червні 1992 року рф та Україна стояли на межі морського збройного конфлікту, коли вартовий СКР-112 підняв український прапор та пішов до Одеси [1], а 23 жовтня 2003 року країни стояли на межі морського збройного конфлікту коли росією було припинено будівництво дамби у Керченській протоці за 102 м від межі державного кордону [2]. Неприхована війна росії проти України на морі почалася у лютому 2014 року під час входу військ рф на територію автономної республіки Крим України. Відбулося захоплення ВМБ ВМС ЗС України, були захоплені військові кораблі, деякі військові були незаконно захоплені і деякий час фактично знаходилися у полоні в рф. Перші поранені і військовополонені у гібридній війні росії проти України з'явилися в результаті "розвідки боєм", коли кораблі ВМС ЗС України отримали вогневе ураження, вдруге на протязі місяця, здійснюючі перехід з ВМБ у Чорному морі до ВМБ в Азовському морі.

Мною перелічена загальновідома інформація. Також загальновідома інформація про міни у 7-му Міжнародному транспортному коридорі на Дунаї, про перекриття росією на тривалий термін судноплавних шляхів у Чорному морі, про блокування вантажоперевезень з українських портів в Азовському морі. Зараз можна проаналізувати, що було причиною агресивних дій росії на Чорному морі, яка роль КНР у блокуванні вантажоперевезень торгівельними шляхами "Один пояс –

Один шлях", і головне, чому міжнародна міждержавна організація, військово-політичний союз НАТО, в кордонах впливу якого це відбувалося, демонстрував стриману позицію невтручання.

Зараз відповідь на це питання є однозначною. В інформаційній війні росія одержала перемогу, нав'язавши тезу про свою нібито могутність і непереможність. Агресивний тип зовнішньої політики росії штучно підтримувався килимовими бомбардуваннями цивільних об'єктів на Сирійському та інших напрямках, терористичними діями ПВК "Вагнер" в Африці.

Під час повномасштабної війни росії проти України на морі Україна отримала позитивний бойовий досвід, незважаючи на прийняття і застосування недосконалої стратегії розвитку ВМС ЗС України 2035. З'ясувалося, що кораблі та катери ВМС ЗС України не здатні протидіяти чф рф. З'ясувалося, що на щастя корвети, що будуються в Туреччині і тральщики, що знаходяться у Великобританії, не потрапили у Чорне море і знаходяться під захистом зазначених країн.

Але з'ясувалося і інше. Що надводні кораблі чф рф є гарною ціллю для протикорабельних крилатих ракет Р-360 "Нептун", та "Гарпун" і це важливіше ніж неспроможність українського флоту протистояти чф росії.

Першим і останнім ударом по репутації надводних сил вmf росії було знищення флагману чорноморського флоту росії. На другому місяці війни, 13 квітня 2022 року ВМС України завдали по крейсеру "Москва" удар двома крилатими протикорабельними ракетами Р-360 "Нептун" берегового протикорабельного комплексу РК-360МЦ "Нептун". Внаслідок отриманих ушкоджень крейсер "Москва" перекинувся та затонув [3]. Умови необхідності і достатності виконанні у повному обсязі. Україна не маючи переваги на морі, на другий місяць війни продемонструвала вразливість всіх без обмежень кораблів чф росії. Подальший розвиток подій – асиметричні дії на морі, що проявилися спочатку бойовим застосуванням надводних, а згодом підводних безпілотних ударних дронів, продемонстрував перспективу трансформації майбутньої війни на морі. У повній мірі це стосується таких внутрішніх морів, як Чорне та Балтійське море. Безумовно такі асиметричні дії на морі вперше були здійснені Іраном в Ормузькій протоці, але їх наслідки були штучно недооцінені і забуті".

Висновок. Бойовий досвід протистояння України і росії у Чорному морі відкрив неочікувані перспективи нових напрямків розвитку ВМС інших країн. Сучасне протистояння на морі чф росії та бф росії вже не потребує паритету у кількості та спроможності корабельного складу. Витрати на зазначені флоти є зайвими. У внутрішніх морях, таких, як Чорне і Балтійське, домінування на морі може бути досягнуте шляхом

розгортання берегових проти корабельних ракетних комплексів, та застосування нескладних безпілотних апаратів ударного типу.

Література:

1. 25 лет отношений Украины с Россией: как исчезла дружба. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-38973151> (дата звернення 10.12.2023).

2. Оксана Тороп. Леонид Кучма: "Путин хотел уничтожить Украину, а получит наше второе рождение" // BBC News Украина. – 2022. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-62419765> (дата звернення 10.12.2023).

3. Петренко Р. Крейсер "Москва" після влучання перекинувся і почав тонути – ОК "Південь" // Українська правда. 2022. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/04/14/7339554/> (дата звернення 11.12.2023).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-6>

PROSPECTS FOR ÅLAND ISLANDS REMILITARIZATION IN THE LIGHT OF NATO EXPANSION IN THE NORDEN

ПЕРСПЕКТИВИ РЕМІЛІТАРИЗАЦІЇ АЛАНДСЬКИХ ОСТРОВІВ У КОНТЕКСТІ НОРДИЧНОГО РОЗШИРЕННЯ НАТО

**Tereshchuk Matvii
Volodymyrovych**

*Master's student of Scientific and
Educational Institute of International
Relations
Taras Shevchenko Kyiv National
University
Kyiv, Ukraine*

**Терещук Матвій
Володимирович**

*студент магістратури
Навчально-науковий інститут
міжнародних відносин
Київського національного
університету імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Приєднання Республіки Фінляндія до Організації Північно-атлантичного договору 4 квітня 2023 р. разом із готовністю Шведського королівства долучитися до об'єднання докорінним чином змінює безпекову ситуацію у Балтійському морі. За неповні тридцять п'ять років постбіполярного періоду Балтика пройшла шлях від арени беззаперечного домінування соціалістичного табору до майже

внутрішнього озера Альянсу, в якому не залишилося місця для традиційної моделі позаблоковості Стокгольма і Гельсінкі [10].

У цих умовах набуває нового звучання проблема статусу Аландських островів – демілітаризованого і нейтралізованого за міжнародним правом архіпелагу в північній частині моря, який до того ж послуговується культурно-політичною автономією у складі Фінляндії.

Проблематику можливого перегляду режиму Аландів доцільно розглядати у трьох аспектах: структурному, стратегічному та політико-правовому.

З точки зору *структури* європейської системи міжнародних відносин демілітаризація островів за підсумками Кримської та Першої світової війн була покликана певним чином зменшити гостроту протистояння тодішніх впливових акторів (Великобританії, імперії Романових, пізніше – Німеччини та Радянського союзу) на Балтійському морі. Водночас врегулювання відповідало інтересам Швеції, володарки архіпелагу до російсько-шведської війни 1808–1809 рр. і Фрідріхсгамського миру, для якої будь-чия військова присутність на Аландах створювала постійну загрозу ворожого вторгнення. Після 1945 р. архіпелаг залишався важливим компонентом так званого нордичного балансу – прикметної ситуації стабільної стратегічної взаємодії Сполучених штатів Америки і СРСР у північній Європі, коли *sui generis* членство Норвегії і Данії в НАТО врівноважувалося політикою неприєднання Швеції та договірною нейтралізацією Фінляндії [4]. Натомість після демонтажу Організації Варшавського договору перестали існувати й потужні військово-морські сили Німецької демократичної республіки, що остаточно «прибрало з рівняння» німецьку сторону як окремого від Заходу гравця і різко послабило московські позиції у регіоні. З огляду на подальший гармонійний розвиток відносин Стокгольма і Гельсінкі як між собою у форматі регіонального співробітництва, так і з інституціями Північно-атлантичного альянсу статус Аландів саме як відображення структурної конфронтації в регіоні поволи почав втрачати свою релевантність, хіба що цілком влаштовуючи російської сторону.

Стратегічне значення архіпелагу криється у його розташуванні на пів шляху між Стокгольмом і Турку, другим за чисельністю містом Фінляндії і великим портом з терміналами прийому нафти. Для Фінляндії в цілому острови є ключем для підтримання морської торгівлі із зовнішнім світом, на яку припадає лівова частка товарообміну країни тисячі озер [3, с. 6, 9]. Окрім того, майже весь морський трафік з Ботнічної затоки йде у напрямку центральної частини Балтійського моря повз Аланди, що пояснюється в першу

чергу стабільністю тамтешнього льодового покриву в холодну пору року [8, с. 44]. Ботнійська частина Балтійського моря також надзвичайно важлива тим, що дозволяє проєктувати силу на зону відповідальності Північного флоту РФ. Так, Стівен Віллс підкреслює можливість стримування активності росіян у Североморську і Полярному за рахунок патрулів підводних човнів-ракетоносців, убезпечених від потенційних ударів у відповідь суто за рахунок географічної ізоляції Ботнії. Він також передбачає, що контроль над Аландами спрощує морське постачання до країн Балтії (особливо Естонії), які у випадку воєнного конфлікту НАТО з РФ і Білоруссю ризикують бути відрізнаними від Альянсу на суходолі в районі Сувалкського коридору [12]. Нарешті, через морське дно у акваторії Аландських островів проходять як мінімум три кабелі телекомунікації між Швецією та Фінляндією, що набуває особливого значення у світлі нещодавніх інцидентів з ділянкою «Північного потоку-2» біля данського острова Борнхольм чи газопроводом *Balticconnector* у Фінській затоці [9].

Зміст договірно-правової бази щодо нейтралізації та демілітаризації Аландського архіпелага, а також окрема позиція інституцій аландської автономії з цього питання творять *політико-правову* складову можливої ремілітаризації. Сучасний міжнародний режим Аландів витворений чотирма міжнародними договорами: 1) конвенцією 1856 р. між Британією, Францією та імперією Романових, чий лаконічний текст забороняє фортифікацію островів; 2) багатостороннього договору 1921 р., укладеного під егідою Ліги націй, всі підписанти якого (крім Швеції) наразі є членами НАТО; 3) радянсько-фінського договору 1940 р. де-факто за підсумками Зимової війни, характерною особливістю якого є заборона передачі островів «у розпорядження іноземним державам»; 4) Паризьким мирним договором 1947 р., що в частині Аландів обмежується констатацією відновлення статусу кво до Другої світової війни [1]. Варто наголосити, що найважливіші положення другого з цих документів, який є найбільш деталізованим і відтак основним актом у визначенні становища островів, трактуються доволі неоднозначно [див. 6, с. 27-32]. Двостороння радянсько-фінська частина режиму теоретично може бути визнана необов'язковою для Гельсінкі у випадку апеляції до нечинності договорів, укладених під примусом, а також посилання на докорінну зміну обставин – *clausula rebus sic stantibus* [7, с. 2]. Але найбільшою перешкодою для ремілітаризації Аландів, як мінімум в умовах відсутності прямого воєнного протистояння за участі Фінляндії, варто вважати опір Марієгамна, де традиційно дивилися на унікальний безпековий статус островів як на невід'ємний компонент власної автономності та важіль

впливу у відносинах з Гельсінкі [5, с. 37–38]. Щоправда, на останніх виборах у Лягтінг у жовтні 2023 р. серед партій, що сформували коаліційний уряд, лише одні соціал-демократи згадували у своїй передвиборчій програмі про непохитну необхідність дотримання умов нейтралізації і демілітаризації. На тлі руху Стокгольму до НАТО це може опосередковано сигналізувати про можливі зміни підходів острів'ян до постановки проблеми у недалекому майбутньому.

Підводячи підсумки аналізу перспектив ремілітаризації Аландського архіпелагу, варто все ж таки підкреслити, що станом на сьогодні ймовірність подібного сценарію розвитку чи не найвища за всю історію. Як і у випадку з аналогічною ініціативою 1939 р. [11, с. 82], основним його підґрунтям є посилене співробітництво Швеції та Фінляндії як головних бенефіціарів стратегічних переваг Аландів на тлі небезпеки військового характеру з боку Кремля. Тим не менш, варто сподіватися не на стрімкий і остаточний демонтаж міжнародного режиму, а радше на поступовий рух щодо досягнення кращих спроможностей оперативно і превентивно мілітаризувати острови у разі виникнення безпекової необхідності, причому головним чином за рахунок альтернативних інтерпретацій положень наявної договірно-правової бази, узгоджених з урядом автономії та Стокгольмом. Так чи інакше, такий підхід відповідатиме принципу «демонстрації готовності», наявному у застарілій, але досі дійсній Морській стратегії НАТО дванадцятирічної давності [2].

Література:

1. Åland Islands Status Documents. URL: <https://kulturstiftelsen.ax1/app/uploads/2020/07/english-3-3-1.pdf>
2. Alliance Maritime Strategy. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm?selectedLocale=en
3. Baltic LINes: Shipping in the Baltic Sea – Past, Present and Future Developments Relevant for Maritime Spatial Planning. Project Report I. 2016. 35 p.
4. Friis K. Analyzing Security Subregions: Forces of Push, Pull, and Resistance in Nordic Defense Cooperation // *Journal of Global Security Studies*. 2021. Vol. 6. Iss. 4. URL: <https://academic.oup.com/jogss/article/6/4/ogab009/6212233>.
5. Heinikoski S. The Åland Islands, Finland and European Security in the 21st Century // *Journal of Autonomy and Security Studies*. 2017. Vol. 1. Iss. 1. P. 8–45.
6. Lindgren A. Valmiuden Kohottaminen Ahvenanmaan Demilitarisoidulla Vyöhykkeellä. 2014. 37, (7) p. URL: <https://www.doria.fi/bitstream/>

handle/10024/97289/E4395_LindgrenAB_EUK66.pdf?sequence=2&isAllo
wed=y

7. Lorenz W., S. Zaręba. Åland Islands' Significance to Security in the Baltic Sea Region // *Bulletin of the Polish Institute of International Affairs*. No. 72(922), 2016. 2 p.

8. Planning the Bothnian Sea: Outcome of Plan Bothnia – A Trans-boundary Maritime Spatial Planning Pilot in the Bothnian Sea. 2013. 160 p.

9. Submarine Cable Map. URL: <https://www.submarinemap.com/>

10. Vázquez G. 'Welcome to NATO, Finland.' Strategic Implications for Baltic Maritime Security. 2023. URL: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/welcome-to-nato-finland.-strategic-implications-for-baltic-maritime-security>

11. Viitasalo M., B. Österlund. The Baltic – Sea of Changes. Helsinki : National Defence College, 1996. 96, (18) p.

12. Wills S. The Swedish Navy Brings Capable Forces to NATO. 2023. URL: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/the-swedish-navy-brings-capable-forces-to-nato/>

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-7>

RUSSIAN NAVAL AGGRESSION AND DANUBE COMMISSION

РОСІЙСЬКА МОРСЬКА АГРЕСІЯ ТА ДУНАЙСЬКА КОМІСІЯ

Babin Borys Volodymyrovych

*Doctor of Law, Professor,
Expert the Association of Reintegration
of Crimea
Odesa, Ukraine*

Бабін Борис Володимирович

*доктор юридичних наук, професор,
експерт Асоціації Реінтеграції
Криму
м. Одеса, Україна*

Питання діяльності Дунайської комісії за умов масштабної російської агресії та максимальної ролі дунайського судноплавства як ключового засобу зовнішньої торгівлі України набуває особливого значення. Варто нагадати що рф з 1991 року залишалася членом Дунайської комісії та відповідно учасницею Конвенції про режим судноплавства на Дунаї (Белградської конвенції) [1] як "правонаступниця" СРСР.

Нагадаємо, що цілями діяльності Дунайської Комісії є "забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї для торговельних суден під прапорами усіх держав відповідно до інтересів і суверенних прав держав-учасників Белградської конвенції, а також зміцнення і розвиток економічних і культурних зв'язків цих держав між собою і з іншими країнами" [2].

Після початку російської агресії уповноважені органи державної влади України, неурядові структури включно із Асоціацією Реінтеграції Криму (АРК) обґрунтовано зверталися до Дунайської комісії з проханням оцінити участь росії у цій організації, несумісну з принципами міжнародного права, морської і річкової безпеки та міждержавних перевезень.

Тому 17 березня 2022 року відбулася дванадцята позачергова сесія Дунайської Комісії, де було схвалене спеціальне рішення DC/SES-XII Extr./3 у зв'язку з військовою агресією рф проти України. Тоді Дунайська комісія відхилила повноваження будь-яких представників рф у комісії, а також будь-яких їх заступників, усунула представників агресора від участі у всіх засіданнях Комісії та її робочих органів до

відновлення миру, суверенітету та територіальної цілісності України в межах її міжнародно визнаних кордонів.

Комісія рекомендувала у зазначеному рішенні договірним державам розпочати підготовку щодо перегляду Белградської конвенції з проханням перевірити, чи може рф як держава без берега Дунаю і в майбутньому бути учасницею Конвенції.

Тоді Комісія доручила Генеральному директору свого Секретаріату розробити пропозиції щодо виконання статті 9 Белградської Конвенції, щоб за дотримання Правил процедури та чинних трудових угод підготувати звільнення з посад всіх службовців Секретаріату Комісії з російським громадянством [3].

Надалі, 15 червня 2022 року на черговій сесії Дунайська Комісія розпустила Підготовчий комітет Дипломатичної конференції з питань перегляду Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, до якого також входила і рф, та створила Підготовчий комітет Дипломатичної конференції щодо режиму навігації на річці Дунай у складі виключно придунайських держав, тобто без російських представників. Тоді, як повідомляв МЗС України, Комісія також скоротила дипломатичну посаду радника в своєму Секретаріаті, яку займав представник росії, і внесла зміни в Правила процедури Комісії та цілу низку її регламентів та внутрішніх положень, згідно з якими жоден громадянин агресора надалі не зможе претендувати на отримання дипломатичних чи адміністративно-технічних посад у Секретаріаті [4].

Ще до того, наприкінці травня 2022 року Дунайська комісія з ініціативи Євросоюзу започаткувала Дунайську лінію солідарності для сприяння вивезенню аграрної продукції України та поклала відповідні функції на Дунайське вантажне інформаційне бюро [5]. Слід додати що у наступному АРК продовжила інформування як Дунайської комісії так й інших уповноважених структур стосовно основних ризиків для торговельного судноплавства, які виникають через злочинні діяння російських агресорів, що базуються на окупований Крим [6]. Серед іншого відповідні аспекти обговорювалися експертами АРК у взаємодії з Департаментом енергетики Європейської комісії [7], структурами ООН та ОБСЄ [8], з представниками Міжнародної комісії із захисту річки Дунай [9] та на інших міжнародних експертних майданчиках [10], включно із зустрічами на полях 62-ї Генасамблеї Парламентської асамблеї Чорноморського економічного співробітництва [11].

Обговорення на рівні Дунайської комісії у вимірі протидії окупації Криму мало відповідні практичні результати, оскільки вже у квітні 2023 року представники Дунайської комісії взяли участь у Першій чорноморській безпековій конференції Міжнародної Кримської

платформи. Серед іншого генеральний директор Комісії Манфред Зейц взяв активну участь у панелі конференції "Майбутня конфігурація. Яким є майбутнє регіональної безпеки у Чорному та Азовському морях" [12]. Надалі делегація Дунайської комісії взяла участь у Третьому саміті Міжнародної Кримської платформи в Києві в серпні 2023 року [13]. До того, 24 червня 2023 року Президент Комісії Любов Непоп зробила окрему офіційну заяву у якій наголосила, що атака росії на дунайські порти становить загрозу безпеці для свободи судноплавства на Дунаї, і в нинішніх обставинах може бути оцінена як послідовна спроба порушити глобальну продовольчу безпеку.

Президент Комісії констатувала, що атака на українську портову інфраструктуру на Дунаї підриває реалізацію «Ініціативи Дунайської смуги солідарності для торгівлі між ЄС та Україною», яка реалізується Секретаріатом Комісії у співпраці з Єврокомісією для забезпечення безперервності торгівлі і, зокрема, експорту сільськогосподарської продукції з України. Президент Комісії також наголосила, що цей міжнародний орган вже наголошував на реальних загрозах безпеці та використанню українських дунайських портів через військову агресію рф, а також визнав рф відповідальною за економічні збитки, які завдаються стосовно транспортно-вантажній діяльності уздовж всього Дунаю через військову небезпеку в дельті Дунаю та Чорному морі. Президент Комісії заклала членів Комітету з підготовки дипломатичної конференції щодо режиму судноплавства на Дунаї зробити все можливе, щоб рф більше не була членом Белградської конвенції чи будь-якої іншої конвенції, яка може бути прийнята замість неї, та щоб рф була притягнута до відповідальності за пошкодження або руйнування цивільної інфраструктури на Дунаї в Україні [14].

Тому не дивно що на 100-й, ювілейній сесії у грудні 2023 року Дунайська Комісія заявила про прийняте нею рішення в якому дунайські держави закликали до відповідальності росії за вчинені напади у Нижньому Дунаї, та вказали про форму такої відповідальності а саме вихід росії з Белградської конвенції через суттєві її порушення, а також у вимірі невиконання росією фінансових зобов'язань перед Комісією. Комісія зазначила, що таке рішення схвалене нею "після листопадових дебатів правової та технічної робочих груп" де досліджувалися систематичні напади рф на регіон Нижнього Дунаю, які постійно порушують фундаментальні принципи Белградської конвенції [15].

Варто констатувати що припинення дії міждержавних угод через російську морську агресію, з урахуванням відповідних приписів Віденської конвенції про право міжнародних договорів вже отримало відображення у вимірі двосторонніх актів, таких як Договір про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської

протоки 2003 року [16] та Угода з питань рибальства в Азовському морі 1993 року, стосовно якої потребу врахування Віденської конвенції у вимірі російської морської агресії було встановлено національним судом [17].

Оскільки наступні організаційні та правові кроки з боку Дунайської комісії очікуються до весни 2024 року, відповідна тематика зберігає свою безперечну актуальність.

Література:

1. Convention regarding the regime of navigation on the Danube. Danube Commission. URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/convention-regarding-the-regime-of-navigation-on-the-danube/> (Дата звернення: 17.12.2023).
2. Російська агресія та дунайське судноплавство. 17.03.2022. APK. URL: <https://t.me/ARCconstruction/4111> (Дата звернення: 17.12.2023).
3. Дунайська Комісія. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/dunayska-komisiya.html> (Дата звернення: 17.12.2023).
4. Comment of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine on the suspension of representatives of the Russian Federation from participation in the work of the Danube Commission. MFA of Ukraine. 16.06.2022. URL: <https://mfa.gov.ua/en/news/comment-ministry-foreign-affairs-ukraine-suspension-representatives-russian-federation-participation-work-danube-commission> (Дата звернення: 17.12.2023).
5. Mission & Approach. Danube Commission. URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-solidarity-lane-for-eu-ukraine-trade/mission-approach/> (Дата звернення: 17.12.2023).
6. Russian Terrorism and Black Sea Shipping. 12.11.2022. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/activity/2022/11/12/russian-terrorism-and-black-sea-shipping/> (Дата звернення: 17.12.2023).
7. European Commission and Russian Maritime Aggression. 22.09.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/activity/2023/09/22/european-commission-and-russian-maritime-aggression/> (Дата звернення: 17.12.2023).
8. UN Climate Change Conference and De-Occupation of Crimea. 03.12.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/activity/2023/12/03/un-climate-change-conference-and-de-occupation-of-crimea/> (Дата звернення: 17.12.2023).
9. International Commission for Protection of Danube River and Russian Aggression. 04.08.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/activity/2023/08/04/international-commission-for-protection-of-danube-river-and-russian-aggression/> (Дата звернення: 17.12.2023).

10. Forum of International Law and De-Occupation of Crimea. 09.12.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/activity/2023/12/09/forum-of-international-law-and-de-occupation-of-crimea/> (Дата звернення: 17.12.2023).

11. Results of Kyiv Session of the PABSEC General Assembly. 18.11.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/news/2023/11/18/results-of-kyiv-session-of-the-pabsec-general-assembly/> (Дата звернення: 17.12.2023).

12. The International Crimea Platform: First Black Sea Security Conference – participation of the Director General of the Danube Commission (Bucharest, 13 April 2023). URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/2023/04/14/the-international-crimea-platform-first-black-sea-security-conference-participation-of-the-director-general-of-the-danube-commission-bucharest-13-april-2023/> (Дата звернення: 17.12.2023).

13. The Third Summit of the Crimean Platform took place in Kyiv. 24.08.2023. ARC. URL: <https://arcrimea.org/en/news/2023/08/24/the-third-summit-of-the-crimean-platform-took-place-in-kyiv/> (Дата звернення: 17.12.2023).

14. Statement by the President of the Danube Commission on the Russian attack on the Danube infrastructure 24 July 2023. Danube Commission. URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/2023/07/24/statement-by-the-president-of-the-danube-commission-on-the-russian-attack-on-the-danube-infrastructure-24-july-2023/> (Дата звернення: 17.12.2023).

15. 100th Jubilee Session of the Danube Commission. Danube Commission. URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/2023/12/15/100th-jubilee-session-of-the-danube-commission/> (Дата звернення: 17.12.2023).

16. Про припинення дії Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки. Закон України від 24 лютого 2023 року № 2948-IX. ВРУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2948-20> (Дата звернення: 17.12.2023).

17. Рішення Одеського окружного адміністративного суду від 17 серпня 2023 року по справі 420/8381/20 провадження П/420/10246/23. ЄДРСР. URL: (Дата звернення: 17.12.2023). <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113040927>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-8>

INTERNATIONAL LAW REGULATION OF MARITIME SAFETY

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОБЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

**Zhylytsov Oleksandr
Leonidovych**

*Candidate of Legal Sciences,
Senior Instructor at the Department of
Professional and Special Disciplines
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

**Жильцов Олександр
Леонідович**

*кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри
професійних та спеціальних
дисциплін
Херсонський факультет Одеського
державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Міжнародний характер спільного використання державами сучасного світу можливостей мореплавства передбачає застосування міжнародного підходу до забезпечення безпеки мореплавства і вимагає відповідного міжнародно-правового регулювання. На даний час, з цією метою, прийнята велика кількість міжнародно-правових актів, що регламентують питання безпеки мореплавства, зокрема міжнародних угод у цій сфері.

Варто зазначити, що процес формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства пов'язують з Лондонською міжнародною конференцією, результатом проведення якої стало прийняття 20 січня 1914 року Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі, хоча вона так і не набула чинності, але стала поштовхом для подальшого формування і розвитку міжнародно-правових засобів у сфері забезпечення безпеки мореплавства, зокрема конференцій з охорони людського життя на морі 1929, 1948, 1960 і 1974, наслідком яких стало прийняття низки міжнародних угод, присвячених забезпеченню безпеки мореплавства. Результатом Першої (Женевської) конференції ООН з морського права 1958 року стало прийняття Конвенції про відкрите море, у ст. 10 якої на кожен державу було покладено обов'язки приймати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі суден, що плавають під її прапором, зокрема, в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден [1].

Важливе місце в системі міжнародно-правового регулювання питань безпеки мореплавства займає Конвенція ООН з морського права

1982 року. Так, ст. 94 цієї Конвенції визначає, що кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, повинна приймати заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема, в тому, що стосується: а) конструкції, устаткування й придатності судів до плавання; б) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; в) користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення [2] .

Загалом, всю існуючу систему норм міжнародного права, які запроваджують стандарти у сфері забезпечення безпеки мореплавства, прийнято поділяти за такими напрямками: 1) пов'язані з проектуванням, конструкцією та обладнанням; 2) пов'язані з експлуатацією судна; 3) які стосуються організації пошуку і рятування; 4) які стосуються організації розслідування аварійних морських подій та інспектування в портах.

Основною міжнародною угодою, що встановлює вимоги до конструкції і устаткування суден, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р. [3], відома як Конвенція SOLAS 74/78, яка набула чинності 28 травня 1980 року і регулює правові відносини між судами, які здійснюють міжнародні рейси. Разом з тим, її дія не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські судна, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менше 500. Конвенцією SOLAS передбачений ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, обладнання з радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезення зерна і небезпечних вантажів. Особливі вимоги встановлені до суден з ядерними енергетичними установками.

Важливим етапом щодо забезпечення безпеки мореплавства стало проведення 66 сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (ІМО), на якій було затверджено Міжнародний кодекс з рятувальних засобів [4], який вступив в силу з 1 липня 1998 року і в якому визначені вимоги до суднових рятувальних засобів, щодо їх виготовлення, установки і оснащення. Разом з тим, кожна країна може встановлювати національні правила, які можуть відступати від вимог SOLAS-74 і Кодексу LSA, але тільки в бік посилювання. Обсяг вимог щодо забезпечення і постачання рятувальними пристроями і засобами залежить від типу, призначення, розміщення і району плавання судна. Комплектація судів рятувальними засобами проводиться відповідно до вимог конвенції СОЛАС, яка визначає мінімальні вимоги до обладнання суден рятувальними засобами.

Крім того, відповідно до положень Конвенції SOLAS судно повинно бути укомплектовано екіпажем у відповідній кількості і належної кваліфікації. Для виконання цієї вимоги, в рамках ІМО, була

розроблена і 7 липня 1978 р прийнята Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978 року [5], яка набула чинності 28 квітня 1984 р. і до якої у 1995 році були внесені поправки, які визначили мінімальні вимоги (стандарти) до рівня знань членів екіпажів морських суден у вигляді Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків та несення вахти. У 2010 році до додатка 1995 року було прийнято Манільські поправки [6], що набули чинності для України 1 січня 2012 року.

Важливою складовою забезпечення безпеки мореплавства є дотримання міжнародних стандартів завантаження судна, зокрема не допущення його понад визначених меж. Цим питанням присвячена Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. [7], в якій зокрема передбачено, що жодне судно не може вийти в море, якщо не має достатнього запасу плавучості, що визначається вантажний маркою. Кожному судну видається міжнародне свідоцтво про вантажну марку або міжнародне свідоцтво про вилучення вантажної марки за встановленою Конвенцією формі. У 1988 р. був прийнятий Протокол [8] до зазначеної Конвенції.

Велике значення для безпеки мореплавства мають норми, що регулюють рух суден та попередження їх зіткнення. Цим питанням присвячені Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. [9], прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р. Дія цих Правил поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, за якими можуть плавати морські судна. Для військових кораблів і суден, що йдуть в конвої, риболовних суден, зайнятих ловлею у складі флотилії, уряди можуть встановлювати додаткові стаціонарні або сигнальні вогні (для військових кораблів і звукові сигнали). Ніщо не звільняє судно, його власника, капітана або екіпаж від відповідальності за наслідки невиконання вимог Правил. Крім того, вони визначають вогні, які повинні виставлятися судном, звукові та світлові сигнали, які повинні ним подаватися в різних ситуаціях, регламентують розташування і технічні характеристики вогнів і знаків. Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів [10] який був прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 року і введений в дію з 1 квітня 1969 року рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі.

Міжнародна конвенція електрозв'язку (Найробі, 1982 г.) [11], що набула чинності 1 січня 1984 р. передбачає, що міжнародні служби електрозв'язку повинні надавати абсолютний пріоритет всім повідомленням, що стосуються безпеки людського життя на морі. Важливі

питання зв'язку з судами регулюються також Регламентом радіозв'язку [12].

Також питанням безпеки мореплавства присвячена значна кількість кодифікованих міжнародно-правових актів, до яких слід віднести Міжнародний кодекс по управлінню безпечною експлуатацією суден та запобіганням забруднення [13], Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПС) (ISPS Code) [14], Міжнародний кодекс по системах пожежної безпеки (International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)) (MSC.98(73)) з поправками [15], відповідно до яких судноплавні компанії, які сьогодні не здатні впровадити ефективну систему управління безпекою, охорони суден, протипожежної безпеки мають виключатися з морського бізнесу.

В якості висновків слід зазначити, що правовою основою спільного використання державами можливостей мореплавства є система міжнародних актів та угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства, яка є неодмінною складовою у сфері функціонування морського транспорту. Безпека судноплавства має за мету створити стан захищеності не тільки людського життя і здоров'я, а й захищеності майна на морі, мінімізації ризиків загибелі людей, завдання матеріальних збитків тощо.

Література:

1. Конвенція про відкрите море. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/140656__529180
2. Конвенція ООН з морського права URL: http://www.un.org/nl/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf
3. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1960 року URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_238
4. Міжнародний Кодекс з рятувальних засобів International Life-Saving Appliances (LSA) Code (MSC.48(66)) с поправками. URL: <https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=https://mtu.gov.ua/files/D0%86M O%20act%208%2007%2018.docx>
5. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. URL: <http://www.uno.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>
6. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ЦЦНВ) 1978 року. *Офіційний вісник України*. 2012. № 24. Ст. 940.
7. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. *Офіційний вісник України*. 2008. № 3. Ст. 86.
8. Протокол 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764340>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-9>

INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF COMBATING TERRORISM AT SEA IN MODERN CONDITION

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БОРОТЬБИ З ТЕРОРИЗМОМ НА МОРІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

**Lytvynenko
Serhii Serhiyovich**

*Associate Professor at the Department
of International Law*

*V.M. Koretsky Institute of State and
Law of National Academy of Sciences
of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

**Литвиненко Сергій
Сергійович**

*аспірант кафедри міжнародного
права*

*Інститут держави і права
імені В.М. Корецького Національної
академії наук України
м. Київ, Україна*

Протидія тероризму на морі стала важливим завданням у сучасному світі, що вимагає комплексного підходу та міжнародно-правового регулювання. Морські шляхи та порти стали потенційними місцями для терористичних загроз через їхню стратегічну важливість для глобальної торгівлі та економіки, зокрема в Балто-Чорноморському регіоні.

Міжнародне право в цій сфері включає ряд конвенцій, кодексів та резолюцій, спрямованих на запобігання терористичним актам та забезпечення безпеки в морському середовищі:

1. Міжнародний кодекс безпеки судноплавства від актів тероризму (далі – ISPS Code): є ключовим міжнародним інструментом, який був прийнятий Міжнародною морською організацією (далі – ММО) після терористичних подій 11 вересня 2001 року, та є основоположним правовим механізмом, що встановлює стандарти безпеки на морських портах та суднах.

ISPS Code, крім встановлення загальних стандартів безпеки також запроваджує заходи для запобігання терористичним діям у морських портах та на суднах.

Основні принципи та вимоги ISPS Code включають:

– Зонування портів та суден: визначення зон в морських портах та на суднах для обмеження доступу та контролю над ним.

– Введення планів безпеки: розробка планів безпеки для портів та суден, які включають процедури для виявлення підозрілих об'єктів чи осіб, реагування на загрози тероризму та розпізнавання вразливих точок.

- Призначення Офіцера безпеки на борту та в порту: заходи, які передбачають наявність офіцера безпеки на борту суден та в порту для координації та виконання заходів безпеки.

- Забезпечення тренувань та підготовки персоналу: тренування персоналу на суднах та в портах для ефективної реакції на терористичні загрози та запобігання їм.

- Використання технічних засобів безпеки: Встановлення систем контролю та безпеки на суднах та в портах, таких як системи контролю доступу, відеоспостереження, контроль за вантажем тощо [1].

Таким чином, вказані заходи спрямовані на забезпечення безпеки морських об'єктів від терористичних загроз та реагування на них, а також на підвищення спроможності суден та портових установ у запобіганні та реагуванні на потенційні терористичні атаки у морському середовищі.

2. Міжнародна конвенція про безпеку життя на морі (далі – SOLAS): SOLAS також містить положення, спрямовані на безпеку судноплавства, включаючи заходи для запобігання терористичним актам на суднах.

Після терористичних подій 11 вересня 2001 року SOLAS була однією з ключових конвенцій, що переглядалися для внесення змін та вдосконалення відповідно до потреб безпеки на морі.

Основними аспектами SOLAS у контексті боротьби з тероризмом на морі є:

- Заходи безпеки на суднах: конвенція має положення, спрямовані на підвищення безпеки на суднах у відповідь на терористичні загрози. Ці заходи включають контроль за доступом до судна, обов'язкові інструкції щодо поведінки у разі терористичних атак та встановлення процедур безпеки на випадок загроз.

- Обов'язкові засоби сповіщення: SOLAS встановлює вимоги щодо обов'язкового використання засобів сповіщення та комунікації на суднах, щоб оперативно повідомляти про потенційні терористичні загрози та вести взаємодію з відповідними органами безпеки.

- Навчання та тренування екіпажу: SOLAS передбачає, що екіпаж судна повинен мати відповідні знання та тренування для ефективної реакції на терористичні загрози.

- Стандарти безпеки портів та споруд: конвенція вимагає, щоб порти та морські споруди також відповідали певним стандартам безпеки, які включають заходи для запобігання терористичним діям [2].

Таким чином, SOLAS враховує потенційні загрози тероризму та встановлює мінімальні стандарти безпеки для судноплавства,

забезпечуючи важливі заходи безпеки як на суднах, так і в портах, з метою запобігання та ефективного реагування на подібні загрози.

3. Міжнародний кодекс з безпеки судноплавства (далі – ISM Code): Цей кодекс

спрямований на забезпечення безпеки суден та попередження подій, що можуть загрожувати безпеці. У контексті протидії тероризму на морі, ISM Code відіграє ключову роль у встановленні системи безпеки та запровадженні заходів для запобігання терористичним загрозам на суднах.

Основні аспекти ISM Code в аспекті протидії тероризму на морі включають:

- Безпекові заходи та процедури: ISM Code передбачає розроблення і впровадження безпечних процедур та заходів на суднах для виявлення, запобігання та реагування на потенційні терористичні загрози.

- Планування та тренування екіпажу: один з ключових аспектів ISM Code полягає у плануванні та проведенні тренувань для екіпажу щодо виявлення та ефективної реакції на терористичні загрози.

- Контроль та аудит систем безпеки: кодекс вимагає від судновласників та операторів суден регулярно контролювати та перевіряти ефективність своїх систем безпеки, включаючи заходи, спрямовані на запобігання терористичним загрозам.

- Система управління безпекою: ISM Code пропонує впровадження систем управління безпекою, які враховують ризики терористичних загроз та дозволяють відповідним організаціям ефективно управляти цими ризиками [3].

Таким чином, ISM Code допомагає судновласникам та операторам суден розвивати системи безпеки, які охоплюють широкий спектр можливих загроз, включаючи тероризм на морі. Цей кодекс сприяє підвищенню свідомості та готовності екіпажу до дій у разі терористичних загроз.

4. Резолюція Ради Безпеки ООН 1540 (2004): ця резолюція стосується запобігання поширенню зброї масового знищення (далі – ЗМЗ) та терористичним діям. Ця резолюція визначає обов'язки держав у введенні строгих заходів контролю над ЗМЗ та технологіями, які можуть використовуватися для їх створення.

У контексті протидії тероризму на морі, резолюція Ради Безпеки ООН відіграє важливу роль:

- Регулювання торгівлі ЗМЗ на морі: ця резолюція сприяє контролю над переміщенням ЗМЗ через морські шляхи, що може бути використано для терористичних цілей.

– Заходи для запобігання контрабанди ЗМЗ через порти та морські лінії: вона закликає держави до вжиття заходів для запобігання незаконній торгівлі та контрабанді ЗМЗ через морські порти та транспортні лінії.

– Міжнародне співробітництво у контролі над ЗМЗ на морі: резолюція 1540 також підкреслює важливість міжнародного співробітництва між державами для обміну інформацією та ресурсами для ефективного контролю над ЗМЗ, які можуть використовуватися для терористичних цілей.

– Поширення знань та підвищення усвідомленості: резолюція закликає держави проводити роботу щодо підвищення усвідомленості та розуміння ризиків, пов'язаних із ЗМЗ на морі та можливостями їх незаконного використання [4].

Таким чином, вказана резолюція має важливе значення для забезпечення безпеки на морі, оскільки вона створює основу для міжнародних зусиль у контролі та запобіганні поширенню ЗМЗ, що може стати інструментом терористичних організацій.

Підсумовуючи зазначене, згадані вище міжнародні документи встановлюють стандарти безпеки та заходи для запобігання терористичним загрозам у морському середовищі. Вони вимагають від країн, суден та портових установ реалізації конкретних заходів для забезпечення безпеки та запобігання терористичним загрозам у цій сфері. Таке регулювання є критично важливим у сучасних умовах, де безпека морських шляхів та портів є ключовою для глобальної економіки та торгівлі.

Література:

1. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code / IMO 2022. URL: <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/ISPS-Code-2003-English.pdf>. (дата звернення: 18.12.2023).
2. International Convention for the Safety of Life at Sea / IMO 1974. URL: <https://www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf>. (дата звернення: 18.12.2023).
3. International Safety Management (ISM) Code / IMO 1993. URL: <https://maddenmaritime.files.wordpress.com/2014/02/ism-code.pdf>. (дата звернення: 18.12.2023).
4. Резолюція Ради Безпеки ООН від 28 квітня 2004 р. № 1540 (2004) URL: <https://exportcontrol.kg/dokumenty/rezolyucziya-1540-2004-prinyataya-sovetom-bezopasnosti-na-ego-4956-m-zasedanii-28-aprelya-2004-goda-pdf>. (дата звернення: 18.12.2023).

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-10>

COMBATING MARITIME PIRACY IN THE CONTEXT OF THE EUROPEAN CONVENTION ON HUMAN RIGHTS

БОРОТЬБА З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРАВА ЛЮДИНИ

**Bakhchevan Yevhen
Fedorovich**

*Candidate of Legal Sciences, Associate
Professor, Dean
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Бахчеван Євген Федорович

*кандидат юридичних наук, доцент,
декан
Херсонський факультет Одеського
державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Halunko Vira Mykolaivna

*Doctor of Law, Professor,
Professor at the Department of General
Legal Disciplines
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Галунько Віра Миколаївна

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри загальноправових
дисциплін
Херсонський факультет Одеського
державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морське піратство є серйозною загрозою безпеці морської торгівлі та мореплавців, а також може впливати на економіку країн, які залежать від морської торгівлі. Напади піратів можуть призвести до втрати життів, поранень, зниження продуктивності роботи на кораблі, а також до втрати вантажу та матеріальних збитків.

21 листопада 2012 року Рада Безпеки ООН прийняла 13-ту резолюцію, з приводу ситуації з піратством, зокрема піратством в районі Сомалі. Цією резолюцією Рада Безпеки ООН ще раз підкреслила свою схвильованість загрозою, яку піратство та збройний розбій на морі проти суден становлять загрозу не лише «... для оперативної, безпечної і ефективної доставки гуманітарної допомоги в Сомалі і регіон, але й для безпеки моряків і інших осіб, для міжнародного судноплавства і безпеки морських торговельних шляхів, а також інших

суден, що піддаються ризику, включаючи рибопромислову діяльність відповідно з міжнародним правом...». Також була виказана схвильованість поширенням піратської загрози на західну частину Індійського океану і прилеглі морські райони та зростання потенціалу піратів [1].

За останні роки піратство в морях зменшилося, але все ще залишається значною проблемою. Згідно з даними Міжнародної морської організації, у 2020 році було зафіксовано 195 піратських нападів, що є найнижчим показником за останні 27 років. Однак, це не означає, що проблема вирішена повністю.

Найбільш піратсько-небезпечними регіонами є Сомалійський басейн, західне узбережжя Африки та південно-східна Азія. У Сомалійському басейні піратство стало особливо активним у 2000-х роках, коли сомалійські пірати почали нападати на судна, які проходили через Голубу лагуну.

Колишній Голова Генеральної Асамблеї ООН Ян Еліассон виказав точку зору, що боротьба з піратством вимагає багатоаспектного підходу: стабілізації ситуації в Сомалі; зміцнення потенціалу держав з розслідування піратських нападів та притягнення винних до відповідальності; прийняття індустрією судноплавства необхідних заходів безпеки [2]. Слід доповнити цю позицію ще одним аспектом – забезпечення безумовного дотримання прав і основоположних свобод осіб, які потрапляють у сферу такої боротьби, насамперед підозрюваних у злочинах піратства [3].

Однак без вирішення комплексу завдань, пов'язаних з захистом прав людини і основоположних свобод, ефективна боротьба з піратством уявляється неможливою. Адже борці з піратами мають небезпеку наразитися на міжнародно-правову відповідальність за порушення прав людини і основоположних свобод.

Протидія піратству в морі є складною задачею, оскільки пірати діють віддалено від берегів і використовують сучасну технологію для своїх цілей. Однак, є кілька способів, якими можна боротися з цим явищем.

Перш за все, необхідно забезпечити безпеку на кораблях. Це може бути досягнуто за допомогою встановлення системи відеоспостереження, озброєння екіпажу та забезпечення достатнього рівня охорони на кораблі. Крім того, морські компанії можуть надавати своїм морякам спеціальну підготовку з протидії піратству та забезпечення безпеки.

Другим способом боротьби з піратством є міжнародне співробітництво. Країни повинні співпрацювати в області обміну інформацією про піратські напади, спільного патрулювання морських шляхів та

взаємної допомоги в розслідуванні та притягненні до відповідальності піратів.

Неодноразово Рада Безпеки ООН підкреслювала необхідність прийняття міжнародним співтовариством всебічних заходів для припинення піратства і збройного розбою на морі та усунення корінних причин цих явищ. Останнім часом вказане питання артикулюється навколо двох груп заходів: забезпечення збройного захисту моряків та забезпечення «... розслідування і судового переслідування як захоплених у морі підозрюваних, так і усіх тих, хто підбурює до актів піратства і умисно сприяє їх вчиненню, в тому числі ключових фігур, причетних до піратства злочинних співтовариств, які незаконно планують, організують, підтримують або фінансують такі напади і отримують з них доходи» [1]. Якщо забезпечення збройного захисту моряків може призвести до настання фатальних наслідків для осіб, які вчиняють піратство і збройні пограбування, то проведення розслідування і судового переслідування стикається з обмеженістю можливостей і внутрішньодержавного законодавства, що призводить до того, що підозрюваних осіб доводиться звільняти без судового розгляду незалежно від того, чи є достатньо доказів для їх судового переслідування. Остання проблема є наслідком того, що держави не в повній мірі виконали свої зобов'язання за Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 року [4], яка передбачає серед іншого обов'язки держав встановити караність певних діянь, пов'язаних з піратством (ст.ст. 3, 5 Конвенції); вжити заходів, які можуть бути необхідними для встановлення її юрисдикції щодо вказаних злочинів (ст. 6 Конвенції); прийняти передаваних осіб, винуватих або підозрюваних у захопленні судна або здійсненні контролю над ним силою чи погрозою сили тощо (ст. 8 Конвенції). Під егідою РБ ООН заявлена і реалізується ініціатива зі створення Регіонального центру для судового переслідування у справах про піратство і координацію розвідувальних даних, приймаючою стороною якого є Республіка Сейшельські Острови

Крім того, необхідно звернути увагу на причини піратства. Багато піратів діють через брак робочих місць та економічних перешкод у їх регіонах. Тому, розвиток економіки та забезпечення робочих місць може допомогти зменшити кількість піратських нападів.

Викладене дозволяє зробити такі висновки.

Антипіратська діяльність, насамперед військового характеру, супроводжується не лише захопленням осіб, які підозрюються у злочинах піратства, але й застосуванням фатальної сили (вогнепальної зброї), що порушує питання про відповідність такої

діяльності, здійснюваної з боку держав-членів Ради Європи вимогам Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод. Потребує окремого аналізу та систематизації потенційно належна до антипіратської діяльності практика ЄСПЛ з метою упередження можливих порушень прав людини і основоположних свобод з боку владних представників України.

Зважаючи на потенційно можливу участь України в антипіратських операціях, необхідною є розробка заснованих на практиці ЄСПЛ рекомендацій щодо дій військових моряків при звільненні заручників піратів, захопленні осіб, підозрюваних у злочинах піратства, встановленні юрисдикції України щодо конкретних злочинів піратства, вирішенню питання про передачу підозрюваних іншим державам тощо. У зв'язку з цим необхідним є приведення КПК України, а також підзаконних нормативно-правових актів у відповідність до вимог Конвенції та практики ЄСПЛ.

Література:

1. Резолюція 2077 (2012), ухвалена Радою Безпеки на його 6867-м засіданні 21 листопада 2012 (Док. ООН S/RES/2077 (2012)).
2. Підтримка міжнародного миру і безпеки : Попередній звіт 6865-го засідання Ради Безпеки ООН 19.11.2012 (Док. ООН S/PV.6865).
3. Bodini S. P. Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights. *European Journal of International Law*. 2011. V. 22(3). P. 829–848
4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 10.03.1988. *Офіційний вісник України від 26.01.2007*. 2007. № 3. Стор. 297, стаття 139, код акту 38454/2007.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-11>

THE CRISIS OF SAFETY OF NAVIGATION IN THE BLACK AND AZOV SEAS DURING THE RUSSIAN AGGRESSION AGAINST UKRAINE

КРИЗА БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА В ЧОРНОМУ ТА АЗОВСЬКОМУ МОРЯХ ПІД ЧАС РОСІЙСЬКОЇ АГРЕСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ

Kostyria Olena Valyslavivna

*Candidate of Law, Associate Professor
of the Department of Maritime Law
National University «Odesa Maritime
Academy»
Odesa, Ukraine*

Кости́ря Олена Валисла́вівна

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

Міжнародна морська організація (ІМО), яка функціонує як спеціалізований орган ООН з 1958 року, має найбільший авторитет і вплив на стан безпеки торговельного судноплавства. Ключова роль ІМО полягає у створенні справедливої та ефективної нормативно-правової бази для судноплавної галузі. Завжди визнавалося, що найкращий спосіб підвищити безпеку на морі – це розробити міжнародні правила, яких дотримуються всі судноплавні країни.

Актуальність теми полягає в тому, що останні два роки виявилися критичними не тільки для системи міжнародної безпеки, але і для безпеки судноплавства у Чорному та Азовському морях, як елемента глобальної безпеки.

Фактично з перших годин російських атак судноплавство в українських прибережних водах стало вкрай небезпечним через атаки російських військових кораблів та мінування водних шляхів [1].

За даними Міжнародної Морської Організації на початок гарячої фази війни в українських портах застрягли 94 судна, на яких перебували близько 2000 моряків. Згодом 10 суден успішно залишили Азовське море, а на кінець липня 2022 року залишилося 84 торгові судна з майже 450 моряками на борту. На початок 2023 року в портах України залишаються понад 60 торговельних суден, які не мають можливості взяти участь у Чорноморській ініціативі [2].

З перших же днів повномасштабного вторгнення Росії Генеральна Асамблея ООН ухвалила резолюцію A/RES/ES-11/1 від 2 березня 2022 року, яка засудила оголошення «спеціальної військової операції». У резолюції зазначалося, що цей акт агресії є порушенням пункту 4

статті 2 Статуту ООН, в якому зазначено, що всі члени Організації Об'єднаних Націй у міжнародних відносинах зобов'язані утримуватися від погрози або застосування сили проти територіальної цілісності й політичної незалежності будь-якої держави, тому що подібні дії несумісні з цілями Організації Об'єднаних Націй [3].

Міжнародна морська організація повністю підтримала цю резолюцію ООН і в Циркулярному листі № 4524/Add.1 «Ситуація з безпекою в Чорному та Азовському морях» від 14 березня 2022 року висловила своє глибоке занепокоєння з приводу загрози безпеки для екіпажів і суден, що працюють в регіоні [4]. Комітет Міжнародної морської організації (ІМО) з безпеки на морі (MSC 105) 28 квітня 2022 року ухвалив резолюцію MSC. 495(105) «Дії зі сприяння терміновій евакуації моряків із району бойових дій у Чорному та Азовському морях і навколо них унаслідок дій Російської Федерації проти України» [5].

8 квітня 2022 року в Женеві Глави Міжнародної Організації Праці та Міжнародної Морської Організації закликали вжити термінових заходів для захисту моряків і суден, які застрягли в українських портах і прилеглих водах після російської агресії проти України. Крім небезпек, які виникли внаслідок бомбардувань, на багатьох суднах закінчувалися запаси продовольства, палива, прісної води. Унаслідок цього становище моряків із багатьох країн створювало серйозну загрозу їхньому здоров'ю та життю [6].

27 листопада – 6 грудня 2023 р. у штаб-квартирі ІМО в Лондоні відбулася 33-тя сесія Асамблеї ІМО, яка є вищим керівним органом Міжнародної морської організації. Асамблея зазвичай збирається на чергову сесію раз на два роки. Асамблея ІМО відповідає за затвердження програми роботи, голосування щодо бюджету та визначення фінансових механізмів Організації, а також обирає Раду Міжнародної Морської організації. Раду ІМО обирають на дворічний період, починаючи з кожної сесії Асамблеї. Рада є виконавчим органом ІМО і несе відповідальність за контроль над роботою організації [7].

У період між сесіями Асамблеї Рада виконує робочі функції організації, координує роботу комітетів. Рада складається з 40 членів за принципом балансу між державами-судновласниками й державами-вантажовласниками.

До категорії «А» на 33-й сесії Асамблеї ІМО було обрано представників таких держав: Китай, Греція, Італія, Японія, Лівія, Норвегія, Панама, Республіка Корея, Велика Британія та США.

Росія була однією з 11 країн-кандидаток на членство у Раді ІМО в категорії «А» (країни з найбільшим інтересом у наданні послуг міжнародного перевезення), і єдиною з усіх не була обрана [8].

Отже, війна, яку розпочала Російська Федерація проти України призвела не лише до глобальної безпекової кризи, а й до кризи безпеки судноплавства в Чорному та Азовському морях. Для подолання кризи безпеки судноплавства Міжнародна Морська Організація ухвалила низку рекомендацій для стабілізації ситуації в регіоні, а також настанови щодо надання допомоги морякам, які досі не можуть покинути порти України.

Питання стримування агресора виходить на перший план і має бути вирішене спільними зусиллями міжнародної спільноти. Першим таким кроком став факт позбавлення Російської Федерації членства в Раді ІМО, який підтримала більшість країн-членів ІМО під час таємного голосування.

Однак, ми повністю підтримуємо думку Б. Бабина, що мають бути розпочатими провадження проти Росії у Міжнародному трибуналі з морського права з питань захоплених, пошкоджених та знищених торговельних суден під прапором України та бажаним є ініціювання подібних проваджень з боку третіх країн, під прапором яких судна зазнали ушкоджень, блокувань чи захоплень [9, с. 15].

Література:

1. Бурдига І. Що відбувається в морських портах України під час війни. URL: <https://www.dw.com/uk/shcho-vidbuvaetsia-v-morskykh-portakh-ukrainy-pid-chas-viiny/a-61793088> (дата звернення 14.12. 2023).
2. Hot Topics. *Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov: official website*. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx> (дата звернення 14.12. 2023).
3. United Nations General Assembly. Resolution A/RES/ES-11/1. *Aggression against Ukraine: official website*. 2022. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N22/293/36/PDF/N2229336.pdf?OpenElement> (дата звернення 14.12. 2023).
4. Circular Letter No.4524/Add.1 14 March 2022. *Ukraine crisis – Security situation in the Black Sea and the Sea of Azov: official website*. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Ukraine%20crisis%20CL%204524/Circular%20Letter%20No.4524-Add.1%20-%20Ukraine%20Crisis%20-%20Security%20Situation%20In%20The%20Black%20Sea%20And%20The%20Sea%20Of%20Azov%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Ukraine%20crisis%20CL%204524/Circular%20Letter%20No.4524-Add.1%20-%20Ukraine%20Crisis%20-%20Security%20Situation%20In%20The%20Black%20Sea%20And%20The%20Sea%20Of%20Azov%20(Secretariat).pdf) (дата звернення 14.12. 2023).
5. Resolution Msc.495(105). *Actions To Facilitate The Urgent Evacuation Of Seafarers From The War Zone Area In And Around The Black Sea And The Sea Of Azov As A Result Of The Russian Federation*

Aggression Against Ukraine: official website. URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495\(105\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.495(105).pdf) (дата звернення 14.12. 2023).

6. ILO and IMO call for urgent action on seafarers stranded in Ukraine following Russian aggression. *An estimated 1,000 seafarers are currently stranded in Ukrainian ports and waters with dwindling vital supplies: official website.* URL: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_841806/lang--en/index.htm (дата звернення 14.12. 2023).

7. *Knowledge centre. Assembly (A): official website.* URL: <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Assembly.aspx> (дата звернення 14.12. 2023).

8. Росію не переобрали в раду агентства ООН з питань судноплавства, Зеленський відреагував. *Українська Правда* : веб-сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2023/12/1/7431250/> (дата звернення 14.12. 2023).

9. Бабін Б. Правова оцінка російської агресії на Чорному та Азовському морях. *Деокупація. Юридичний фронт: матеріали міжнародного експертного круглого столу.* Київ, 2022. С. 10–17. URL: <https://knute.edu.ua/file/MjIxNw==/27cc38a6612c0cbea72be02ece330fa5.pdf> (дата звернення 14.12. 2023).

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-12>

INTELLIGENCE SUPPORT FOR THE ACTIONS OF SPECIAL UNITS OF THE STATE BUREAU OF INVESTIGATION UNDER MARTIAL LAW

ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЙ СПЕЦІАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ДЕРЖАВНОГО БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Kropyvnytskyi Oleh
Mykolaivych**

*Postgraduate Student
Odesa State University of Internal
Affairs*

*Scientific leader: Shkuta Oleh
Olehovich*

*Doctor of Law, Professor,
Head of the Department of Professional
and Special Disciplines
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

**Кропивницький Олег
Миколайович**

*аспірант
Одеський державний університет
внутрішніх справ*

*Науковий керівник: Шкута Олег
Олегович*

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри професійних та
спеціальних дисциплін
Херсонський факультет Одеського
державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Анексія російською федерацією АР Крим, військовий конфлікт на Сході України, і як результат введений 17 березня 2014 р. особливий період в Україні [1] та оголошений 24 лютого, у зв'язку з повномасштабним військовим вторгненням РФ, воєнний стан [2] стали приводом до істотних ускладнень оперативної обстановки, що нерідко вимагає від спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань неординарних підходів і специфічних методів, спрямованих на вирішення поставлених завдань.

Однією з відмінних особливостей дій спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану є створення системи оперативного управління силами та засобами, що зумовлено

складністю завдань, швидкими і різними змінами оперативної та надзвичайної обстановки, концентрацією сил та засобів.

Успіх діяльності спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану значною мірою залежить від рівня їх оперативно-розшукового забезпечення, суть якого полягає в комплексному та максимальному використанні сил та засобів оперативних апаратів для одержання достатньо повної і точної інформації, яка забезпечує прийняття оптимальних та своєчасних рішень із попередження та припинення протиправних діянь, документування кримінально-протиправних проявів, звільнення заручників тощо.

До основних завдань спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану слід віднести:

- налагодження каналів отримання оперативної інформації;
- попередження, припинення та розкриття кримінальних правопорушень;
- виявлення і знешкодження організованих та інших злочинних груп;
- розшук осіб, які переховуються від слідства та суду або ухиляються від кримінального покарання;
- розшук осіб, які зникли безвісти;
- встановлення особи невідомих трупів;
- сприяння кримінальному судочинству, виконанню покарань та відшкодуванню збитків;
- виявлення причин та умов, що сприяли вчиненню кримінального правопорушення, з метою їх усунення.

В умовах воєнного стану нерідко відбувається зміщення деяких аспектів оперативно-розшукової діяльності в конкретній ситуації та зміна їх пріоритетності. Ці особливості можуть бути розділені на ті, що носять загальний характер, обумовлений самим фактом діяльності спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану і видом цих умов, та специфічні, що залежать від функціонального напрямку діяльності оперативного апарату, у зв'язку з чим основними напрямками завдань оперативних апаратів та спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану є:

- попереджувальний;
- активно-прогидіючий;
- завершальний.

До першої групи слід віднести усі завдання, що підпорядковані головній і основній меті – отримання оперативно-значущої та достовірної інформації, що дозволяє своєчасно приймати або змінювати управлінські рішення щодо комплексного використання всіх

сил та засобів для попередження протиправних дій ще на стадії їх зародження.

Другу групу складають завдання, що з'являються під час безпосереднього виникненні надзвичайної обстановки та особливих умов діяльності спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань.

Третя група завдань утворюється на завершальному етапі розвитку надзвичайної обстановки та особливих умов – при локалізації і ліквідації наслідків.

Проведений аналіз зазначених вище завдань надає підстави стверджувати, основними вимогами до оперативно-розшукового забезпечення дій спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану є:

- обов'язковість – передбачає безумовну організацію оперативно-розшукового забезпечення діяльності спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в особливих умовах – незалежно від характеру явища, що викликано їх виникненням.

- плановість – оперативно-розшукове забезпечення у разі виникнення особливих умов не може здійснюватися експромтом, а повинно реалізовуватися за планами, що розробляються заздалегідь, на основі глибокого та всебічного аналізу оперативної та надзвичайної обстановки.

- функціональність – передбачає обов'язкове збереження функцій даного оперативного апарату при організації та здійсненні оперативно-розшукового забезпечення.

- всебічність – означає, що здійснення оперативно-розшукового забезпечення повинно відбуватися в тісній взаємодії оперативних апаратів. Повинно бути забезпечено максимальне використання всіма оперативними апаратами і кожним оперативним працівником своїх можливостей для вирішення завдань оперативно-розшукового забезпечення.

- безперервність та інтенсивність – особливої важливості під час дії спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану набуває безперервність оперативно-розшукового забезпечення. Обсяг завдань оперативних апаратів, які доводиться вирішувати в особливих умовах, як правило, значно зростає, внаслідок чого різко зростає і навантаження на оперативних працівників. Ці обставини, а також необхідність безперервного оперативно-розшукового забезпечення передбачають підвищену інтенсивність

роботи оперативних працівників, яка досягається шляхом оптимальної організації їх праці.

– сталість управління – сталість управління оперативними апаратами забезпечує ефективність оперативно-розшукового забезпечення дій спеціальних підрозділів Державного бюро розслідувань в умовах воєнного стану. Виконання цієї вимоги передбачає сувору диференціацію службових обов'язків та повноважень посадових осіб, підвищення їх персональної відповідальності за доручену ділянку роботи з одночасним створенням умов для взаємозамінності.

Література:

1. Про оборону України Закон України від 06.12.1991 № 1932-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text>
2. Про правовий режим воєнного стану Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII/ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-13>

PECULIARITIES OF ACTIONS OF THE NATIONAL POLICE OF UKRAINE UNDER MARTIAL LAW

ОСОБЛИВОСТІ ДІЙ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Pedin Rostyslav Arturovych

Postgraduate Student

Odesa State University

of Internal Affairs

Scientific leader: Shkuta Oleh

Olehovich

Doctor of Law, Professor,

*Head of the Department of Professional
and Special Disciplines*

Kherson Faculty of Odesa State

University of Internal Affairs

Odesa, Ukraine

Педін Ростислав Артурович

аспірант

Одеський державний університет

внутрішніх справ

Науковий керівник: Шкута Олег

Олегович

доктор юридичних наук, професор,

*завідувач кафедри професійних
та спеціальних дисциплін*

Херсонський факультет Одеського

державного університету

внутрішніх справ

м. Оdesa, Україна

Успіх діяльності підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану значною мірою залежить від рівня їх оперативно-розшукового забезпечення, суть якого полягає в комплексному та максимальному використанні сил та засобів оперативних апаратів для одержання достатньо повної і точної інформації, яка забезпечує прийняття оптимальних та своєчасних рішень із попередження та припинення протиправних діянь, документування кримінально-протиправних проявів, звільнення заручників тощо.

Організаційною основою оперативно-розшукового забезпечення дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану є спеціально розроблений план заходів. Кожний оперативний підрозділ сам розробляє заходи для включення їх в загальний план оперативно-розшукового забезпечення. Розробці таких заходів повинно передувати:

- вивчення, аналіз (оцінка) оперативної та надзвичайної обстановки, що складається по лінії оперативної служби підрозділів Національної поліції України;

- прогнозування можливих змін оперативної та надзвичайної обстановки при виникненні особливих умов для діяльності підрозділів Національної поліції України;

– з'ясування цілей та завдань оперативних апаратів залежно від виду надзвичайної обстановки та особливих умов для діяльності підрозділів Національної поліції України.

До основних завдань оперативно-розшукової діяльності підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану слід віднести:

- налагодження каналів отримання оперативної інформації;
- попередження, припинення та розкриття кримінальних правопорушень;
- виявлення і знешкодження організованих та інших злочинних груп;
- розшук осіб, які переховуються від слідства та суду або ухиляються від кримінального покарання;
- розшук осіб, які зникли безвісти;
- встановлення особи невідомих трупів;
- сприяння кримінальному судочинству, виконанню покарань та відшкодуванню збитків;
- виявлення причин та умов, що сприяли вчиненню кримінального правопорушення, з метою їх усунення.

Проведений аналіз зазначених вище завдань надає підстави стверджувати, основними вимогами до оперативно-розшукового забезпечення дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану є:

– обов'язковість – передбачає безумовну організацію оперативно-розшукового забезпечення діяльності підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану – незалежно від характеру явища, що викликано їх виникненням.

– плановість – оперативно-розшукове забезпечення у разі виникнення особливих умов не може здійснюватися експромтом, а повинно реалізовуватися за планами, що розробляються заздалегідь, на основі глибокого та всебічного аналізу оперативної та надзвичайної обстановки.

– функціональність – передбачає обов'язкове збереження функцій даного оперативного апарату при організації та здійсненні оперативно-розшукового забезпечення.

– всебічність – означає, що здійснення оперативно-розшукового забезпечення повинно відбуватися в тісній взаємодії оперативних апаратів. Повинно бути забезпечено максимальне використання всіма оперативними апаратами і кожним оперативним працівником своїх можливостей для вирішення завдань оперативно-розшукового забезпечення.

– безперервність та інтенсивність – особливої важливості під час дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану набуває безперервність оперативно-розшукового забезпечення. Обсяг завдань оперативних апаратів, які доводиться вирішувати в особливих умовах, як правило, значно зростає, внаслідок чого різко зростає і навантаження на оперативних працівників. Ці обставини, а також необхідність безперервного оперативно-розшукового забезпечення передбачають підвищену інтенсивність роботи оперативних працівників, яка досягається шляхом оптимальної організації їх праці.

– сталість управління – сталість управління оперативними апаратами забезпечує ефективність оперативно-розшукового забезпечення дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану. Виконання цієї вимоги передбачає сувору диференціацію службових обов'язків та повноважень посадових осіб, підвищення їх персональної відповідальності за доручену ділянку роботи з одночасним створенням умов для взаємозамінності.

На підставі викладеного можемо зробити висновок, що організаційною основою оперативно-розшукового забезпечення дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану є спеціально розроблений план заходів, у зв'язку з чим структура плану оперативно-розшукового забезпечення дій підрозділів Національної поліції України в умовах воєнного стану має складатися з трьох етапів, а саме: здійснення підготовчих заходів до можливих дій оперативних апаратів в умовах воєнного стану; заходи, що реалізуються в найбільш динамічний та у важкопрогнозований період діяльності оперативних апаратів в умовах воєнного стану та включає та завершальний етап, що включає організацію роботи спеціалізованих груп оперативних працівників і негласних співробітників; підвищення ефективності роботи фільтраційних (зокрема блоклопів) пунктів; формування додаткових слідчо-оперативних груп; направлення частини негласних співробітників до районів зосередження осіб, які були евакуйовані із небезпечних зон; створення оперативних позицій у новосформованих та прикомандированих організаціях; організацію аналітичної роботи.

Література:

1. Про оборону України Закон України від 06.12.1991 № 1932-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text>
2. Про правовий режим воєнного стану Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII/ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-14>

SOME FACTORS STIPULATING YOUTH DELINQUENCY

ДЕЯКИ ФАКТОРИ, ЩО ОБУМОВЛЮЮТЬ ПРОТИПРАВНУ ПОВЕДІНКУ МОЛОДІ

Sashurina Olena Yuriivna

*Doctor of Philosophy,
Deputy Dean of Faculty No. 2
Kharkiv National University
of Internal Affairs
Kharkiv, Ukraine*

Сашуріна Олена Юріївна

*доктор філософії,
заступник декана факультету № 2
Харківський національний
університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Актуальність теми полягає в тому, що ми живемо в умовах воєнного стану, зростає кількість ситуацій, пов'язаних із стресом, депресією, зростає і кількість неповнолітніх з девіантною поведінкою, що виявляється в асоціальних діях (алкоголізм, наркоманія, порушення громадського порядку, хуліганство, вандалізм та ін.). В крайніх формах почали виявлятися жорстокість і агресивність.

Для повноцінного аналізу причин, умов, кількісних і якісних характеристик протиправних проявів у молодіжному середовищі, однією з головних умов треба вважати витоки та фактори, які визначають протиправну поведінку.

В зв'язку з цим проблема формування та психологічних детермінант протиправної поведінки підлітків та юнацтва стала предметом досліджень представників різних наук: правознавства, психології, педагогіки, філософії, соціології й інших, що розглядають її під різними кутами зору і з використанням як загальнотеоретичних, так і специфічних методологічних підходів і принципів.

В рамках цієї роботи і вирішення поставлених задач представляють інтерес дослідження, які присвячені аналізу факторів, що сприяють формуванню протиправної поведінки та виявленню причин її виникнення.

Виділяють п'ять психолого-педагогічних факторів, які сприяють формуванню протиправної поведінки:

- 1) особистісний фактор;
- 2) неблагополучна родина;
- 3) помилки і недоліки навчально-виховної роботи школи;
- 4) вплив на підлітків негативного мікросередовища за місцем проживання;
- 5) погана організація вільного часу підлітків.

Тому пропонуємо розглядати загальні причини протиправної поведінки на трьох рівнях:

- суспільства, де діють основні соціальні процеси, що містять об'єктивну можливість антигромадської поведінки;
- виробничих колективів і малих груп, де реалізуються об'єктивні закономірності взаємовідносин людей;
- на індивідуальному рівні, де діють причини тієї або іншої поведінки суб'єкта.

Ці рівні відображаються і на психологічних структурах особистості.

Як пише Кухарська Н. «Джерелом появи протиправної поведінки визначаються «станом суспільної інтеграції» особистості. У певних національних, локальних і етнічних культурах можуть жити, передаватися за традицією або виникати своєрідні, наслідувані людьми зразки рішення конфлікту, що у випадку їхній інтеріоризації особистістю можуть викликати в ній схильність до якогось виду протиправної поведінки» [1, с. 170].

Між тим основна причина виникнення протиправної поведінки людини може бути розглянута подвійно: з одного боку, у порушенні процесу соціалізації особистості, що відображає несформованість і деформованість соціальних її властивостей, які сталися під впливом несприятливих умов життя, а з іншого боку – випадання зі сфери соціально-корисних зв'язків і відносин, а нерідко і зі сфери суспільно-корисної діяльності.

При цьому слід пам'ятати, що асоціальний, агресивний підліток, як правило, знаходиться в гострих конфліктних відносинах з іншими дітьми і зі своєю родиною. Основні риси його характеру негативізм, зухвалість і мстивість.

Вважається, що групу соціалізованих правопорушників складають дві категорії дітей. Перша – це діти, яким або не вдалося засвоїти послідовні норми суспільної поведінки, а друга – діти, у яких є така система, але їхні інтереси суперечать інтересам більшості інших людей.

Для юридичної психології суттєве значення мають роботи, у яких дослідження протиправної поведінки підлітків ведеться з позиції вивчення спрямованості їхньої особистості.

В наукових літературних джерелах робиться висновок про існування різних підходів до обґрунтування поняття «спрямованість» особистості. Так, Павлик О.М. розглядає «важкого підлітка» як «систему спонукань, що визначає вибірковість відносин і активність людини» [4, с. 11]. У той же час більшість психологів розглядають спрямованість як центральну особливість особистості, яка значною мірою визначає її моральну характеристику.

Аналіз природи спрямованості людини здійснюється шляхом діагностики мотивів поведінки. В роботах вітчизняних і значної частини закордонних психологів виділяється три групи мотивів:

- егоїстичні, пов'язані з особистим благополуччям, успіхом, престижем, задоволеннями, владою;
- соціальні: альтруїстичні, колективістичні, гуманістичні, що виявляються в турботі про інших людей, любов до них;
- мотиви, обумовлені потребою в пізнанні, діяльності, творчості, самореалізації й ін.

Формування мотиваційної сфери починається в дитячі роки і продовжується все життя. Але тільки в підлітковому віці спонукання, різні по своїй силі і значимості, починають здобувати стійкий характер, формуючи спрямованість особистості. В структурі інтересів, звичок, ціннісних орієнтації, установок, тобто усього, що визначає розвиток підростаючої особистості в цьому віці починають виявлятися як достоїнства, так і недоліки].

В дисертаційному дослідженні О.М. Павлик, яке присвячено вивченню мотиваційної сфери неповнолітніх правопорушників, було виявлено, що в структурі їхньої мотиваційної сфери домінує положення займають елементарні потреби, прагнення задовольнити мотиви особистого, егоїстичного самоствердження. При цьому однією з ведучих у підлітковому віці є потреба в самоствердженні або потреба «соціального престижу», яка найчастіше неадекватно трактується [4, с. 136].

Як вважають більшість психологів потреба в престижі виникає в індивіда як потреба в загально визнаній і формалізованій повазі і визнанні. Так Пампуха І.В. відзначає, що «суб'єкт, у якого мається потреба в престижі, намагається здійснити таку поведінку, що затверджує за ним любов і авторитет у суспільстві або ж серед тих людей, до яких він має відношення». Інші психологи бачать у потребі «соціального престижу» прагнення до самостійності, до визнання його «дорослості» [5, с. 194].

Рівень реалізації потреби в соціальному престижі, як однієї з форм самоактуалізації, багато в чому залежить від того, на якому ступені засвоєння, інтеріоризації різних видів цінностей знаходиться індивід. У підлітків-правопорушників ця потреба трансформується, часто змінюючи свою спрямованість і переростаючи в нижчі форми самоствердження.

Нам здається досить вдалою і класифікація підлітків-правопорушників, запропонована Новгородським Р.Г. Виходячи з обліку загальної спрямованості особистості підлітка, обумовленої на основі зіставлення даних, що проявилися у відносинах і діях підлітка: способі життя,

зв'язках, поведінці, його потребах, інтересах, поглядах, мотивації поведінки, характерологічних рисах, а також даних про обставини злочину з погляду вираження в них особистісних рис підлітка, цей автор виділяє чотири типи підлітків, для яких здійснення злочину було:

- випадковим, суперечним загальної спрямованості особистості;
- ймовірним, але не неминучим з обліком загальної нестійкої особистісної спрямованості;
- відповідний антигромадської спрямованості особистості, але випадковим з погляду приводу і ситуації;
- відповідний злочинній установці особистості і таким, що включає пошук або створення необхідних приводу і ситуації [3, с. 190].

Серед авторів, що вивчали мотиваційну структуру неповнолітніх правопорушників, звертає увагу підхід Мітлош А.В. [2]. Він дослідив вплив на оцінку сферу установки протиправної поведінки. Важливим є його розрізнення неповнолітніх правопорушників відповідно до їхньої мотиваційної структури. В зв'язку з цим підлітки першої групи, що мають позитивну тенденцію до злочинної поведінки, оцінюють асоціальну поведінку як негативну; другої – як позитивну [2, с. 204]. Природно, що стосовно них повинні застосовуватися різні стратегії виховного впливу.

Аналіз результатів досліджень, присвячених вивченню мотиваційної сфери підлітків-правопорушників, дозволяє зробити висновок про те, що їхня спрямованість знаходиться на низькому рівні розвитку. Підлітки, як правило, діють під впливом егоїстичних особистих, престижних і вузько групових спонукань.

Відомо, що поведінка завжди так чи інакше співвідноситься з його представленнями про самого себе (образ «Я») і про те, яким він повинний або хотів би бути. Тому вивчення властивостей самосвідомості, адекватності самооцінки, структури і функцій «образа Я» представляє не тільки теоретичний, але і практичний інтерес в плані формування життєвої позиції особистості [6, с. 622].

Відношення до себе, тобто самооцінка, є найважливішою умовою особистісної саморегуляції, яка дозволяє людині краще орієнтуватися в навколишньому світі, ставити перед собою визначені цілі, будучи критерієм для переживання успіху або неуспіху. А в деяких дослідженнях підкреслюється, що самооцінка особистісних якостей у підлітків із протиправною поведінкою має малу стійкість і недостатню об'єктивність, ґрунтується на несуттєвих критеріях. Це трапляється тому, що самооцінка носить адекватний, або неадекватний характер, тому в підлітка складається і відповідне відношення до себе. Якщо самооцінка неадекватна підліток часто вступає в конфлікти з навколишніми, а це веде до порушення гармонійності його

особистості. Ця неадекватність обумовлена домаганнями учня на високу оцінку своїх особистісних якостей, перебільшенням своїх можливостей.

В дитячому та підлітковому віці спостерігаються гострі і болісні реакції на випадки розбіжності між самооцінкою і оцінками навколишніх. Саме тому «важковиховувані підлітки не визнають своєї приналежності до категорії «поганих», внутрішньо дорівнюючи себе до гарних підлітків. Вважаючи себе незаслужено низько оціненим, підліток починає виявляти агресивність стосовно тих, хто дає йому такі оцінки. У цьому випадку причиною негативної поведінки підлітка є незадоволеність його прагнення задовольнити себе в бажаній позиції.

При формуванні низької самооцінки загострюється потреба особи в самоповазі. Якщо підліткові не вдається підвищити самооцінку соціально-прийнятними способами, він починає вибирати альтернативні зразки поведінки. В цьому випадку він переорієнтується на девіантні групи однолітків.

Якщо самооцінка сформована неправильно, то це гальмує і спотворює розвиток особистості дитини. Тому є зв'язок між адекватністю і стійкістю самооцінки, з одного боку, і успішністю перевиховання – з іншого.

Визначаючи емоційне самопочуття індивіда і його положення в системі взаємин, самооцінка важко піддається зміні. Тільки заглиблений аналіз своїх і чужих вчинків, самокритичність дозволяють людині усвідомити розбіжність потреб, рівень домагань, оцінок себе й інших людей, з реальними можливостями і пропонованими вимогами, щоб на цьому ґрунті скорегувати поведінку.

Отже, спрямованість особистості, її самооцінка й інші розглянуті вище чинники виступають у якості основних в процесі формування протиправної поведінки молоді. Крім цього, на формування поведінки також впливає соціалізація, спілкування в підлітковому колективі, взаємодія із соціальним середовищем і фактори сімейного виховання.

Література:

1. Кухарська Н. Загрози безпеці дітей у соціальних мережах [Текст] / Н. Кухарська, В. Кухарський. *Безпека інформації*. 2014. № 2. С. 169–175.
2. Мітлош А. В. Психологічні особливості прояву інтересу студентської молоді до соціальних інтернет-мереж [Текст] / А. В. Мітлош. *Психологічні перспективи*. 2014. Вип. 23. С. 203–215.
3. Новгородський Р. Г. Соціальна робота з підлітками, які мають інтернет-залежність (на прикладі соціальних мереж) [Текст] /

Р. Г. Новгородський. *Вісник Чернігівського національного педагогічного університету. Серія : Педагогічні науки*. 2014. Вип. 122. С. 188–191.

4. Павлик О.М. Особливості мотиваційної сфери неповнолітніх правопорушників : автореф. дис... канд.психол.наук: 19.00.06 / Національний університет внутрішніх справ. Харків. 2005.

5. Пампуха І. В. Сучасні соціальні інтернет-мережі в житті молодих людей [Текст] / І. В. Пампуха, Н. М. Волошина, О. С. Мукогоренко, Л. О. Ряба. *Збірник наукових праць Військового інституту Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2016. Вип. 51. С. 192–200.

6. Чеканська О. А. Особливості соціально-перцептивного аспекту образу «Я» користувачів соціальних мереж [Текст] / О. А. Чеканська. *Проблеми сучасної психології*. 2014. Вип. 26. С. 621–630.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-15>

DESERTION UNDER MARTIAL LAW IN UKRAINE: PROBLEMS AND ISSUES

ДЕЗЕРТИРСТВО В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПИТАННЯ

Shkuta Oleh Olehovych

*Doctor of Law, Professor,
Head of the Department of Professional
and Special Disciplines
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Шкута Олег Олегович

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри професійних та
спеціальних дисциплін
Херсонський факультет Одеського
державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

**Korniienko Maksym
Viktorovich**

*Doctor of Law, Professor, Vice-rector
Odesa State University of Internal
Affairs
Odesa, Ukraine*

**Корнієнко Максим
Вікторович**

*доктор юридичних наук, професор,
проректор
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Проаналізовані статистичні дані вчинених протягом останніх дев'яти років кримінальних правопорушень проти встановленого порядку несення військової служби надали можливість дійти висновку,

що з початку військової агресії російської федерації проти України 2014 р. в системі військової злочинності особливе місце посіло дезертирство, кількість випадків вчинення якого лише за 2014 р. (1061) зросла більше ніж 212 разів порівняно з 2013 р. (5) та в системі військової злочинності за 2014 р. становила 25,5% (4153/1061), чому неабияким чином, з-поміж іншого, послужив той факт, що близько 5000 військовослужбовців, більшість з яких складали моряки, не вийшли з окупованої території АР Крим.

У 2015 р. показник вчинення дезертирства в контексті військової злочинності становив 16% (6213/997), 2016 р. – 10,5% (3650/386), 2017 р. – 9,8% (4577/451), 2018 р. – 5,4% (3694/202), 2019 р. – 5,2% (3616/189), 2020 р. – 5,3% (4055/216), 2021 р. – 3,8% (3037/117), а у 2022 р. зріс аж у 27,5 разів (3214/117) порівняно з 2021 р. та дорівнював 23,3% від загальної кількості вчинених військових кримінальних правопорушень (13 766).

Як бачимо у 2013 році в Україні було зареєстровано лише 5 фактів вчинення дезертирства.

За період дії АТО та ООС (2014-2022) дезертирство вчинили 3619 військовослужбовців.

Лише за перший рік повноваштабних військових дій з РФ дезертирство вчинили 3214 військовослужбовців, що складає 89% від кількості їх вчинення з 2014-2022 роки.

Станом на 01.12.2023 року в українській армії дезертирство вчинили 6280 військовослужбовців, що майже в два рази перевищило показники його вчинення у 2022 році та на нашу думку приблизиться, а може і перевищить показники його вчинення за період з 2014–2022 рік.

Незважаючи на стрімке зростання кількості вчинених дезертирств, його високу суспільну небезпечність та наявну санкцію, яка передбачає покарання за його вчинення тільки позбавлення волі (від двох років позбавлення волі – мінімальна санкція (ч. 1 ст. 408 КК України) та до 12 років – максимальна санкція (ч. 1 ст. 408 КК України)), покарання у виді позбавлення волі призначається лише у 8,4% випадків, з них: у виді 1 року позбавлення – 8,9%, від 1 до 2 років включно – 29,1%, від 2 до 3 років включно – 13,3%, від 3 до 5 років включно – 39,2%, від 5 до 10 років включно – 9,5%.

Обмеження волі застосовується в 0,3% випадків, тримання в дисциплінарному батальйоні для військовослужбовців – у 2,1%, арешт – у 3,3%, штраф – у 3,6%.

Покарання у виді службового обмеження для військовослужбовців було призначено 2 особам, громадські роботи – 1 особі.

У більшості випадків (82,3%) особа, яка вчиняє дезертирство, звільняється від покарання: з випробуванням (ст. 75 КК України) –

80,8% або унаслідок акта амністії – 1,3%, чи з інших підстав – 0,2% осіб.

У 8,2% випадків особам призначено більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, із застосуванням ст. 69 КК України.

Позбавлення військового, спеціального звання, чину, рангу або кваліфікаційного класу як додаткове покарання до 2021 р. не призначалося.

У відомостях судової статистики позбавлення військового, спеціального звання, чину, рангу або кваліфікаційного класу як додаткове покарання за вчинення дезертирства знайшло своє відображення лише з 2021 р. та було призначено 0,9% засуджених за ч. 3 ст. 408 КК України військовослужбовців, з яких 10 – у 2021 р. та 6 – у 2022 р.

Конфіскація майна як додаткове покарання застосовано щодо 3 засуджених за вчинення дезертирства із 1877 засуджених військовослужбовців.

За період воєнного стану (з 24 лютого до 31 грудня 2022 р.) в Україні за вчинення дезертирства було засуджено 154 особи, з яких за ч. 1 ст. 408 КК України – 7,1%, за ч. 3 ст. 408 КК України – 80,6%, за ч. 4 ст. 408 КК України – 12,3%, з них покарання у виді позбавлення волі призначено 9,8%, тримання у дисциплінарному батальйоні – 4,6%. Арешт призначено 2 особам та штраф 1 особі.

Звільнено від відбування покарання з випробуванням 83,7% засуджених.

Як бачимо, незважаючи на наявний воєнний стан у країні, лише 9,7% засуджених отримали покарання у виді позбавлення волі, причому 83,7% було звільнено від відбування покарання з випробуванням, що відповідає загальній практиці призначення покарання за вчинення дезертирства.

Законом України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та інших законодавчих актів України щодо особливостей несення військової служби в умовах воєнного стану чи в бойовій обстановці» від 13.12.2022 № 2839-IX відносно дезертирів законодавцем було унеможливлено застосування ст.ст. 69 та 75 КК України. Такі дії були спрямовані на зменшення його вчинення у зв'язку загрозою отримання реального строку покарання у виді позбавлення волі від 5 до 12 років.

Проте станом на 01.12.2023 року в українській армії дезертирство вчинили 6280 військовослужбовців, що майже в два рази перевищило показники минулого року та на нашу думку наблизиться, а може і перевищить показники його вчинення за період з 2014-2022 рік, що ще раз підтверджує той факт, що збільшення міри чи розміру покарання

в окремих випадках не впливає на кількість вчинення кримінальних правопорушень.

Аналіз заходів запобігання дезертирству в Україні надав змогу виділити та докладно охарактеризувати його три основних рівні: загальносоціальний, спеціально-кримінологічний та індивідуально-профілактичний. У контексті вивчення загальносоціального запобігання дезертирству в Україні доведено, що формування патріотизму військовослужбовців ЗСУ та інших військових формувань є неможливим без забезпечення відповідного комплексу державних та соціальних заходів, спрямованих на свідомість і поведінку особистості майбутнього військовослужбовця, метою яких є формування високих громадянських, соціально-психологічних, моральних, фізичних, військово-професійних та вольових якостей, спрямованих на забезпечення як конституційного обов'язку громадян України щодо захисту Вітчизни, так і належного виконання бойових завдань у будь-яких умовах. У межах спеціально-кримінологічного запобігання дезертирству в Україні обґрунтовано й доведено необхідність на рівні дивізій та бригад створення відділів охорони психічного здоров'я, які мають очолювати психіатри й до складу яких повинні входити офіцери з охорони психічного здоров'я (ліцензовані психологи та/або соціальні працівники із спеціалізованою освітою, які мають щонайменше один рік досвіду роботи у відповідних лікувальних закладах. Встановлено, що основною метою індивідуально-профілактичного запобігання вчиненню дезертирства в Україні є позитивна корекція особистості військовослужбовця, спрямована на зміну його поведінки від антигромадської до законослухняної, у зв'язку із чим основними заходами індивідуальної профілактики вчинення дезертирства в ЗСУ та інших військових формуваннях мають бути: 1) виявлення типових дезертирів; 2) встановлення джерел негативного впливу, що сприяють вчиненню дезертирства; 3) вивчення особистостей типових дезертирів; 4) прогнозування індивідуальної поведінки осіб типових дезертирів; 5) планування заходів індивідуального-профілактичного запобігання щодо виявлених осіб; 6) здійснення відповідного коригувального впливу на особистість типового дезертира, спрямованого на уникнення вчинення дезертирства; 7) контроль за поведінкою типового дезертира.

Література:

1. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та інших законодавчих актів України щодо особливостей несення [...] Закон України від 13.12.2022 № 2839-IX.

2. Дезертирство в Україні: кримінально-правовий та кримінологічний аспект : монографія / А. О. Кавунська, М. В. Корнієнко, О. О. Шкута. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2023. 226 с.

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-16>

BLACK SEA COAST UNDER THREAT FROM BALLAST WATER POLLUTION

ПРОБЛЕМИ ЗАБРУДНЕННЯ ЧОРНОМОРСЬКОГО УЗБЕРЕЖЖЯ БАЛАСТНИМИ ВОДАМИ

**Puliaev Igor Oleksandrovych,
Zayats Sergey Valentynovych,
Shcheniavskiy Gennadii
Serhiiovych,
Pasternak Oleg Yakovych,
Varlan Tetiana Yevhenivna**
*Senior Lecturers at the Department of
Navigation and Maritime Safety
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

**Пуляев Игорь Александрович,
Заяц Сергей Валентинович,
Щенявський Геннадій
Сергійович,
Пастернак Олег Якович,
Варлан Тетяна Євгенівна**
*старші викладачі кафедри
Судноводіння та морської безпеки
Одеського національного морського
університету
м. Одеса, Україна*

З початку століття обсяги морських перевезень стабільно становлять 80% від сукупного світового товарообігу і більше 70% його вартості, незважаючи на кризові явища в світовій економіці.

Це збільшує ризик введення та поширення іноземних видів біологічних організмів через викид необроблених баластних вод з суден, що становить одну із чотирьох найбільш серйозних загроз світовим океанам (на рівні з забрудненням води, надмірною експлуатацією морських ресурсів та руйнуванням морського середовища), а також одну з основних загроз біорізноманіттю у всьому світі [1].

Проблеми екологічного забруднення Чорноморського регіону включають мікробне забруднення, хімічне забруднення, та біологічне забруднення.

Біологічним забрудненням моря називають випадкове, часто прямо або побічно пов'язане з діяльністю людини проникнення в морську екосистему чужих їй видів тварин і рослин. При натуралізації

(остаточної акліматизації) на новому місці, прийшли види можуть надавати деструктивну дію, особливо помітну при масовому розмноженні У будь-якому випадку, поява нового виду в місцевості, в якій він раніше не проживав, означає вторгнення в історично сформовану сукупність флори, фауни і мікроорганізмів, в рамки загальноприйнятої біологічної рівноваги між видами і біологічного різноманіття екосистеми. Це явище являє собою порушення сформованих біологічних і екологічних засад.

У Чорне море екзотичні види проникають переважно водним шляхом. Організми «мандрують» або в складі обростань підводної частини корпусу судна, або, частіше, в баластних ємностях судна, в які вони потрапляють разом з забортною водою. Вода, яка приймається на судно для забезпечення необхідної осадки і остійності, коли корисного вантажу і запасів для цього недостатньо, набирається зазвичай в прибережній зоні. Тому вона містить безліч планктонних організмів, в тому числі личинок пелагічних і донних тварин. Деякі організми, наприклад спори водоростей і яйця безхребетних тварин, знаходять сприятливе середовище в осаді, який утворюється на дні баластних танків. Після прибуття в порт призначення водяний баласт викачується за борт і організми опиняються в нових умовах проживання.

Чужорідними видами, що викликають занепокоєння в Чорному морі, є "голландський краб" *Rhithropanopeus harrisi*, піщана мідія *Mya arenaria*, синій краб *Callinectes sapidus* і ктенофор *Mnemiopsis leidyi* [2, с. 31].

Усі неаборигенні види є потенційно шкідливими, якщо не доведено, що пов'язані з ними ризики є низькими або що інтродукція виду є навіть корисною. Тому ми прагнемо звести до мінімуму кількість навмисно чи ненавмисно інтродукованих видів і зразків. Знаючи, що викорінення інтродукованих видів вимагає великих технічних і фінансових зусиль, і що ці заходи вважаються неефективними або неможливими в деяких випадках, необхідно вживати превентивних заходів.

Як показали кілька досліджень судноплавства, кожне окреме судно може перевозити або заносити чужорідні види. Керівні принципи ІМО представляють собою метод зменшення цього потенціалу шляхом видалення більшості ненавмисно перевезених організмів у баластній воді. Обов'язкові правила або настанови, що мінімізують інтродукцію чужорідних видів, могли б надзвичайно допомогти запобігти небажаній інтродукції шкідливих видів [3, с. 154].

Очевидно, що на сьогоднішній день настанови ІМО були впроваджені в деяких країнах, і існує потреба в їх ширшому застосуванні

через відсутність інших ефективних, технічно та екологічно обґрунтованих і безпечних варіантів лікування. У багатьох звітах про відходи або скидання з суден перераховані такі забруднювачі, як вихлопні гази, розливи нафти, але не включені баластні води і відкладення в танках.

Необхідні подальші дослідження для того, щоб оцінити і оцінити поки що емпірично розроблені варіанти очищення. Прогнозування майбутніх впроваджень на сьогоднішній день є неможливим. Розробка нових і вдосконалених методів поводження з баластними водами та навчання судових екіпажів у цій галузі зробить значний внесок у зменшення подальшої інтродукції видів. Дослідження повинні включати:

- ефективність варіантів обробки баластних вод
- рівень виживання організмів під час плавання суден
- ефективність моделей оцінки ризиків;
- запобігання поширенню хвороб людини (наприклад, холери)

шляхом очищення баластних вод; і – розгляд фінансових аспектів, пов'язаних з аквакультурою.

Небажаним впливом баластних вод можна керувати шляхом розробки міжнародних керівних принципів щодо баластних вод і варіантів їх обробки як кроку до прийняття юридично обов'язкових положень, беручи до уваги умови регіону-донора і регіону-реципієнта, а також рівень виживання видів у баластних танках під час рейсів.

Необхідна міжнародна співпраця, оскільки проблема інтродукованих видів не зупиниться на кордонах. Координація досліджень у сфері інтродукції видів допоможе запобігти дублюванню роботи. Це повинно спонукати зацікавлені робочі групи надавати інформацію про поточні та заплановані дослідження або законодавчі питання.

Лише кілька країн здійснюють програми моніторингу конкретних неаборигенних видів або їхньої присутності в особливих районах. Відбір проб баластних вод здійснюється лише з дослідницькою метою, а не як стандартна процедура. Тому записи про неаборигенні види здебільшого зустрічаються в рамках маргінальних спостережень під час інших досліджень. Регулярні дослідження могли б задокументувати інтродукцію немісцевих видів на ранніх стадіях і, таким чином, допомогти мінімізувати подальше поширення нових популяцій. Для вирішення цієї проблеми слід розширити програми регулярного відбору проб на узбережжі, включивши до них перелік існуючих видів, що не є місцевими.

Підготовка та проведення досліджень з моніторингу та оцінки ризиків для окремих випадків ненавмисного інтродукції видів має бути

здійснена з метою отримання додаткової інформації для подальшого розгляду методів контролю та запобігання [4, с. 42].

Необхідно здійснювати моніторинг стану довкілля Чорного моря та збереження його екологічної рівноваги, запобігання забрудненню, засоленню та інтродукції чужорідних видів.

Очисні споруди для баластних вод, забруднених нафтою, були побудовані на узбережжі Чорного моря в регіонах Грузії ще в 1960-х роках. Ці споруди здатні очищати до 6 мільйонів кубометрів баластних вод. Неконтрольоване скидання баласту може мати фатальний вплив на морське середовище Чорного моря.

Література:

1. Баластові проблеми URL: <https://seamensway.com/ru/articles/ballastne> (дата звернення 01.11.2023).
2. 4. Gollasch, S. Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries: report for IMO. Kiel : GEOMAR Helmholtz Centre for Ocean Research Kiel, 1998. 196.
3. Горбов В. М. Суднова енергетика та Світовий океан : підручник. Миколаїв : НУК, 2007. 596 с.
4. Costello, C., J. M. Drake, і D. M. Lodge. Evaluating an invasive species policy: ballast water exchange в The Great Lakes. Ecological Applications, 2007. 662 с.

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-17>

THE EXPERIENCE OF THE COMBAT USE OF THE BAYRAKTAR TB2 UNMANNED AERIAL VEHICLE OF THE NAVAL FORCES OF THE ARMED FORCES OF UKRAINE AGAINST SHIPS AND BOATS DURING THE RUSSIAN-UKRAINIAN WAR

ДОСВІД БОЙОВОГО ЗАСТОСУВАННЯ БЕЗПЛОТНОГО ЛІТАЛЬНОГО АПАРАТУ BAYRAKTAR TB2 ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ СИЛ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ ПРОТИ КОРАБЛІВ ТА КАТЕРІВ В ХОДІ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

Obrazhii Alisa Mykolaivna

*Cadet of specialty 254 Support
of troops (forces), specialization
"Moral and psychological support
in units (on ships)"
Institute of the Navy of the National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Образій Аліса Миколаївна

*курсант спеціальності 254
Забезпечення військ (сил)
спеціалізації «Морально-психологічне
забезпечення у підрозділах
(на кораблях)»
Інститут Військово-Морських Сил
Національного Університету
«Одеська Морська Академія»
м. Одеса, Україна*

Повномасштабне вторгнення рф на територію нашої країни в умовах суттєвої переваги в повітрі окупантів, спонукала шукати шляхи її нівелювання за рахунок інших засобів.

Одним із таких засобів стали безпілотні літальні апарати (далі БПЛА), застосування яких забезпечило ведення розвідки противника та його надійне ураження з повітря.

Знаний у всьому світі безпілотник Байрактар був розроблений та випускається турецькою компанією Baykar Makina.

Bayraktar підтвердив свою ефективність у серії збройних конфліктів. Йдеться про військові дії у Лівії та Сирії. Однак справжня слава до «Прапороносця», як перекладається байрактар з турецької, прийшла під час Другої війни в Карабасі. Результати дій турецьких дронів були

приголомшливі – за час бойових дій байрактари знищили понад 100 вірменських танків, а також велику кількість артилерійських установок, ППО та іншої техніки.

Байрактар – це загальна назва для всіх безпілотників компанії Baykar. Вони випускаються в 3-х класах: легкому, середньому та важкому. Серед них найбільш відомою є модель ТБ-2. На озброєнні України перебуває саме ця модель байракта.

Україна підписала угоду про купівлю цих літальних апаратів у Туреччини ще в 2018. В 2021 ТБ-2 здійснив свої перші вильоти над східними областями. [1]

Згідно таблиць «Класифікація БпЛА Сил оборони України» (табл. 1) та «Зведена класифікація БпЛА України за основними ознаками» (табл. 2), а саме БпЛА отримані в рамках міжнародної матеріально-технічної допомоги: Bayraktar TB-2 є безпілотним літальним апаратом III класу (оперативний), за призначенням багатоцільовий ударний, а також має такі ТТХ мал. 1.

Безпілотник за розмірами є значно меншим ніж літак, в ньому використовують менше металу (у Bayraktar корпус виготовляють з пластику). Також відомо на якій висоті літає байрактар – максимально він підіймається на 8,2 км, а це його робить невидимим для більшості радарів ППО. Його мотор працює тихо і з землі його майже не чути. Він виділяє набагато менше тепла в порівнянні з реактивним двигуном. Таким чином безпілотник дуже складно виявити в ІЧ-спектрі й влучити ракетами, які використовують подібний спосіб наведення. Зокрема корисна вантажопідйомність безпілотника становить 95 кг.

Байрактар ТБ-2 застосовується у двох варіантах ведення бойових дій – розвідальному та ударному. Наявність оптоелектронної голівки дозволяє використовувати БпЛА «Байрактар ТБ-2» як систему повітряної розвідки великої дальності. Bayraktar має лазерне наведення і вражає лише обрані цілі. Під час одного вильоту дрон може вразити до чотирьох цілей, атакуючи їх в одночас або послідовно [3].

Байрактари відіграли велику роль у цій видатній операції Військово-морських сил України, а саме кілька БпЛА «Байрактар» мал. 2 відволікали на саму потужну протиповітряну оборону (далі ППО) ракетного крейсера «Москва», що дало змогу дійти до цілі двом протикорабельним ракетами «Нептун». Так 14.04.2022 ракетний крейсер «Москва» мал. 3 був відправлений туди куди його послали захисники Зміїного ще 24 лютого [4].

Після ураження позицій окупантів на о. Зміїний наприкінці квітня 2022 року, противник активно використовував для логістичного забезпечення гарнізону розвідки та евакуації поранених з о. Зміїний

невеликі за розміром патрульні катери типу «Раптор» мал. 4 та десантні катери типу «Серна».

02.05.2022 на причалі острова Зміїного прямим влучанням керованих ракет випущених з БпЛА «Байрактар» було знищено: один десантний катер «БК-16» мал. 5 та один патрульний катер типу «Раптор». Це був перший випадок ураження ударом БпЛА малорозмірних морських цілей [5].

У результаті чергового ракетного удару по силах і засобах противника на острові, завданого БпЛА «Bayraktar TB-2», 3.05.2022 було знищено антени радіолокаційної станції, зенітно ракетний комплекс (далі-ЗРК) «Тор М2» та знищено склад боєприпасів. Було потоплено десантний катер типу «Серна» мал. 6, ще один патрульний катер типу «Раптор» було суттєво пошкоджено. Незважаючи на посилення ППО противника, 6.05.2022 ударом БпЛА «Bayraktar TB-2» біля причалу о. Зміїний було знищено десантний катер типу «Серна» із 2-ма ЗРК «Тор М2» мал. 7 на борту, приміщення з особовим складом гарнізону. [6]

7.05.2022 під час виконання завдань в районі острова було знищено три російські бойові одиниці – десантний катер типу «Серна» та два патрульних катери типу «Раптор», а ще один типу «Раптор» – пошкоджено.

8 травня була здійснена спроба провести ротацію особового складу та поповнити запаси вертольотом Мі-8/17, утім, невдало, оскільки під час посадки він був знищений ударом БпЛА «Bayraktar TB-2». [5]

Внаслідок застосування сучасних протикорабельних крилатих ракет «Нептун», «Гарпун», противник значно зменшив присутність бойових надводних кораблів в північно-західній частині Чорного моря.

Рятувальне буксирне судно «Спасатель Василий Бех» мал. 8 був новітнім судном, оснащеним апаратом «Марлин-350» і призначеним для пошуку об'єктів на глибинах до 350 метрів, отже він мав можливість не лише забезпечувати життєдіяльність на о. Зміїний, й проводити роботи біля місця затоплення ракетного крейсера «Москва», що досить логічно виглядає на фоні функціоналу цього судна.

Так 17.06.2022 за допомогою протикорабельної ракети «Гарпун» судно було відправлене на дно. Розвідка та корегування ракетного удару були забезпечені з БпЛА «Байрактар». [6]

З огляду на тактико-технічні характеристики, бойову ефективність і участь у операціях Збройних сил України (далі – ЗСУ), Bayraktar TB-2 відкриває дійсно нові можливості. Насамперед – постійний контроль над противником вздовж лінії зіткнення, можливість точного удару

по надводним та наземним цілям з приголомшливою точністю, а також корегування вогню артилерії.

Незважаючи на те, що противник намагався утримати Зміїний за будь-яку ціну й упродовж значного часу нарощував свою військову присутність на острові, підрозділи Сил оборони України методично і послідовно здійснювали ураження сил і засобів противника, яке й змусило російські війська залишити острів. Противник зазнав значних втрат в особовому складі та військовій техніці.

Безуспішні спроби противника утримати острів, засвідчили про суттєві промахи військового керівництва рф і стали яскравим прикладом недолугого виконання завдань чорноморським флотом. Незважаючи на значні спроможності противника з протиповітряної оборони острова і ведення ним активних дій у прилеглих морських районах, комплексне застосування сил і засобів різних видів та окремих родів сил ЗС України забезпечили ефективне ураження важливих об'єктів у складі сил противника.

Будівництво інфраструктури для виготовлення дронів власного виробництва зі схожими характеристиками, а також навчання професійних пілотів це один з шляхів модернізації та підвищення професіоналізму в ЗСУ. Це дасть змогу не лише заощадити кошти, а й зберегти життя людей, що є надважливим фактором в умовах війни з ворогом, який значно переважає чисельністю особового складу [7].

Література:

1. Інтернет видання «Економічна правда». Джерело доступу: <http://www.epravda.com.ua/>
2. Воєнно-історичний опис російсько-української війни (жовтень 2022). Міністерство оборони України. Генеральний штаб Збройних Сил України.
3. Інтернет видання Defense Express «Bayraktar TB-2: на що насправді здатний ударний БПЛА та навіщо він Україні». Джерело доступу: https://defence-ua.com/weapon_and_tech/bayraktar_tb2_na_scho_naspravdi_zdatnij_udarnij_bppla_ta_navishcho_vin_ukrajini_video-298.html
4. Інтернет видання «Техно новини». Джерело доступу: <https://techno.nv.ua/amp/kak-zatonul-kreyser-moskva-podrobnosti-operacii-vsu-the-economist-50235991.html>
5. Воєнно-історичний опис російсько-української війни (травень 2022). Міністерство оборони України. Генеральний штаб Збройних Сил України.
6. Інтернет видання «Техно новини». Джерело доступу: <https://nv.ua/amp/vasiliy-beh-cto-izvestno-o-buksire-rf-podbitom-vsu-v-chernom-more-novosti-ukrainy-50250486.html>

7. Воєнно-історичний опис російсько-української війни (липень 2022). Міністерство оборони України. Генеральний штаб Збройних Сил України.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-18>

EXPERIENCE OF USING MARINE UNMANNED VEHICLES DURING THE RUSSIAN-UKRAINIAN WAR

ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКИХ БЕЗПЛОТНИХ АПАРАТІВ В ХОДІ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

**Polianskyi Vitalii
Volodymyrovych**

*cadet of the 2nd training course in the
speciality of Ship's Weapons and
Navigation Aids
Naval Institute of National University
«Odessa Maritime Academy»
Odesa, Ukraine*

**Полянський Віталій
Володимирович**

*курсант 2-го навчального курсу за
спеціальністю Корабельна зброя та
засоби навігації
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

**Kaprytsia Dmytro
Oleksandrovich**

*cadet of the 2nd training course in the
speciality of Ship's Weapons and
Navigation Aids
Naval Institute of National University
«Odessa Maritime Academy»
Odesa, Ukraine*

**Каприця Дмитро
Олександрович**

*курсант 2-го навчального курсу за
спеціальністю Корабельна зброя та
засоби навігації
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

1. Історія розвитку морських дронів.

Історія розвитку морських дронів розпочалася дуже давно, і не буде помилковим те, що першим дроном-камікдзе у світі був німецький Fernlenkboot створений під час Першої світової війни у 1915 році. Це був катер з довжиною корпусу 13 метрів, споряджений 700 кг вибухівки. Такий дрон-камікадзе міг розвивати швидкість до 30 вузлів, але його дальність дії була орієнтовно в 20 км. Головною проблемою цього проекту була недосконалість керування. Воно здійснювалося з берегової лінії за допомогою кабеля, котушка з яким розміщувалася

на цьому дистанційно керованому катері. Для корекції напрямку дрона використовували гідролітак, який по радіозв'язку передава данні на берег[1].

2. Перебіг бойових дій на морі з початку повномаштабного вторгнення рф в Україну.

Співвідношення сторін на початку повномаштабної агресії рф в Україну свідчило про повну перевагу агресора над Силами оборони України.

З перших днів вторгнення в Україну чф рф почав панувати в Північно-Західній частині Чорного моря: здійснював блокаду чорноморських портів, проводив демонстраційні дії щодо висадки морських десантів, приймав участь в артилерійських обстрілах узбережжя та завдавав ракетних ударів.

Після завдання ударів РСЗВ БМ-21 “Град” по надводним кораблям чф рф у березні та на початку квітня 2022 року, надводні корабля агресора не наближались до узбережжя України на відстань до 45–50 км. Із втратою ракетного крейсера “Москва” 13.04.2022 року, надводні кораблі вимушені були відійти на відстань понад 150 км від узбережжя України. В той же час, противник нарощував присутність своїх військ та їх бойових спроможностей на о. Зміїний.

Проте ВМС не планували постійно покладати усі завдання на повітряні БпЛА та берегові ракетні комплекси. Перша інформація про морські дрони з'явилась 21 вересня 2022 року, тоді ж росіяни знайшли один такий біля берегів Севастополя. Як з'ясувалось пізніше, він втратив керування у зв'язку з відключенням StarLink у цей день в Криму[2]. Морський безпілотноїк, який виявили біля окупованого Севастополя у вересні, могли створити на базі цивільного гідроцикла. До такого висновку прийшли аналітики U.S. Navy Institute [3] [4].

У листопаді 2022 року платформа United24 оголосила про збір коштів на створення флоту військово-морських безпілотноїків і оприлюднила їхні характеристики [5]. Крім того, міністр цифрових технологій України Михайло Федоров підтвердив, що під час атаки на Севастопольську бухту використовували ударні безпілотноїки української розробки.

17 липня 2023 року о 03:04 і 03:20 за місцевим часом на проїжджій частині Кримського мосту сталися вибухи, які зруйнували опори і балки моста; за даними BBC, операцію проводили СБУ і ВМС України з використанням надводних безпілотноїків. Пізніше телеканал CNN показав кадри влучання в міст морського дрона-камікдзе MAGURA V5 [6].

У ніч із 4 на 5 серпня 2023 року в районі Керченського мосту був атакований безпілотноїком танкер-хімовоз “Sig”. 16 серпня 2023 року

директор СБУ Василь Малюк заявив в інтерв'ю CNN, що морські безпілотники, які атакували міст у Крим, російський десантний корабель "Оленегорський горняк" і танкер "Sig" виробляються на підземному заводі в Україні. Безпілотний морський дрон-розвідник отримав назву "Sea Baby" ("Морський малюк").

У серпні 2023 року у складі ВМС України було сформовано окрему бригаду морських безпілотних апаратів спеціального призначення. 24 серпня президент Володимир Зеленський вручив бойовий прапор новоствореній бригаді. Бригада стала першим подібним підрозділом у світі [7] [8].

Після кількох вдалих атак у серпні 2023 року окупанти вимушені були встановити в районі Кримського мосту бар'язо-загороджувач для захисту від українських морських безпілотних апаратів [9].

3. Види морських безпілотних комплексів у ВМС ЗСУ.

На сьогоднішній день на озброєнні ВМС ЗСУ перебуває досить багато морських безпілотних комплексів, як надводних, так і підводних. Частина з них Україна виготовляє самостійно, роблячи замовлення у приватних українських компаніях, а інші отримує як військову допомогу від країн-партнерів.

На сьогоднішній день відомо тільки про один морський безпілотний апарат, який ми отримали від західних партнерів. Це **HAMMERHEAD USV-T** – дистанційно керований високошвидкісний морський безпілотник.

Перший морський дрон які розробили українські інженери це **Sea Baby**. Цей дрон зібрав дуже багато уваги навколо себе після його практичного застосування. Його основним призначенням є керована доставка рятувального обладнання та вантажів до місць аварій, постачання, супровід та охорона суден від піратів; ведення розвідки та охорона портової інфраструктури[10].

Наступним розробленим українськими інженерами морський дрон є **MAGURA V5**. У листопаді 2022 року Уряд країни анонсував розроблення українського бойового надводного безпілотного апарату дальністю до 800 км. Вперше човен представлений на виставці International Defence Industry Fair (IDEF), яка проходила з 25 до 28 липня 2023 року у Стамбулі (Туреччина) [11].

У травні проєкт підтримки оборонних технологій Brave1 показав "сімейство" морських дронів – **Toloka**. За весь час війни це вже третє покоління багатофункціональних дронів, але окрім того, що два попередні покоління могли здійснювати хід тільки по воді, то ці вже мають змогу пересуватись і під водою [12].

Найновішою моделлю морських дронів на сьогоднішній день є **підводний безпілотний апарат "Марічка"**. 24 серпня 2023 року

було оголошено про успішне випробування нового ударного безпілотного апарату, вперше – підводного. 29 серпня було оприлюднено відеозапис випробувань апарата [13]. «Марічка» здатна вражати десантні кораблі, катери, субмарини та ракетносії, а також берегові укріплення та опори мостів. За потреби безпілотник може перевозити вантажі військового чи цивільного призначення замість вибухівки та виконувати розвідувальну функцію. Також виробник заявляє, що за рахунок зменшення дальності, можна збільшити бойове навантаження.

4. Висновки та майбутній розвиток в сфері морських дронів.

Проаналізувавши усю наведену вище інформацію можна зробити наступні висновки, морські безпілотники це нова гілка у військовому мистецтві. Російсько-Українська війна це перша у світі війна нового покоління, в ній вперше з'являється таке масове використання нових видів озброєння та безпілотників і судячи з цього, тепер на морі панують не кількість кораблів та їх міць, а й ті країни без флоту за менші кошти можуть надавати гідний опір вражаючи морськими дронами кораблі, відтисняючи їх все далі від своїх кордонів. Це ми можемо побачити на прикладі України яка не маючи рівного флоту змогла переломити хід подій на свою сторону завдяки морським дронам та БПЛА.

Але треба розуміти, що морські дрони поки що не є повною заміною флоту вони мають досить великий ряд обмежень виходячи з їх тактичних характеристик. Також варто звернути увагу на відсоток знищення самих морських дронів, він є досить високим, але морські дрони не дивлячись на їх недавню появу та дуже великий успіх тільки почали свій розвиток. Надалі вони будуть ставати все міцніше і технічно досконаліше, в них будуть з'являтися нові функції, наприклад функція занурення під воду перед ударом, водний шар зупинить кулі, а сам дрон зможе уразити слабкі місця корабля нижче ватерлінії. Найголовнішою перевагою морських дронів є те, що при знищенні самого дрона не помирає пілот та те, що якась невелика “плавуча коробка” на дистанційному керуванні за 30 тис. долл. може спокійно відправити на дно, корабель на який було затрачено десятки тисяч.

На прикінці можна сказати, що морські дрони та БПЛА це зброя нової ери, де бійці можуть перебувати на полі бою дистанційно, але можуть завдавати колосальної шкоди самому противнику. Вже зовсім скоро, усі бойові конфлікти будуть відбуватися за допомогою дистанційнокерованих дронів, в той час коли його пілот, буде сидіти в якомусь безпечному місці в зручному кріслі.

На нашу думку, було б доцільно Міністерству Оборони, та іншим військовим формуванням України організувати замовлення на підготовку військових фахівців для експлуатації та бойового застосування морських безпілотних комплексів.

Література:

1. https://defence-ua.com/weapon_and_tech/pershij_v_sviti_morskij_dron_zrobili_nimtsi_v_1915_rotsi_ale_vijshlo_nevdalo-12459.html
2. <https://www.unian.ua/world/mask-ozvuchiv-novu-versiyu-chomu-vimknuv-starlink-bilya-krimu-12391530.html>
3. <https://mil.in.ua/uk/news/udarnyj-morskij-bezpilotnyk-yakyj-znajshly-bilya-sevastopolya-mogly-zibraty-z-gidrotsykla-u-s-navy-institute/>
4. <https://news.usni.org/2022/10/11/suspected-ukrainian-explosive-sea-drone-made-from-jet-ski-parts>
5. <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3612208-united24-pocala-zbir-na-ukrainskij-flot-morskih-droniv-zelenskij.html>
6. https://zaxid.net/na_krimskomu_mostu_stalis_vibuhi_je_ruynuvan_nya_n1567486
7. <https://usm.media/u-vms-ukraini-stvorili-brigadu-morskih-droniv/>
8. <https://web.archive.org/web/20230831123117/https://www.navalnews.com/naval-news/2023/08/worlds-first-specialized-explosive-naval-drone-unit-formed-in-ukraine/>
9. https://www.dialog.ua/war/280202_1693469010
10. https://defence-ua.com/weapon_and_tech/scho_tse_z_rashistskij_korabel_samum_jakogo_pidbiv_morskij_dron_sbu-12857.html
11. https://24tv.ua/ru/sea-baby-dron-harakteristiki-chto-izvestno-o-nadvodnyh-dronah-sbu-24-kanal_n2374928
12. https://defence-ua.com/weapon_and_tech/najtsikavishim_v_morskomu_droni_kamikadze_magura_v5_je_sistema_upravlinnja-12361.html
13. <https://news.obozrevatel.com/society/v-ukraine-razrabotali-podvodnyij-bespilotnik-toloka-tlk-150-kotoryij-budet-obladat-vyisokoj-manevrennostyu-naval-news.htm>
14. <https://www.unian.ua/weapons/zsu-pokazali-viprobuvannya-novogo-pidvodnogo-drona-marichka-12405411.html>

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-19>

COMBATING TERRORISM, SMUGGLING AND DRUG TRAFFICKING AT SEA

БОРОТЬБА З ТЕРОРИЗМОМ, КОНТРАБАНДОЮ ТА НЕЗАКОННИМ ОБІГОМ НАРКОТИКІВ У МОРІ

Svynarenko Yurii Pavlovych

*Senior Instructor at the Department of
Professional and Special Disciplines
Kherson Faculty of Odesa State
University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Свинаренко Юрій Павлович

*старший викладач кафедри
професійних та спеціальних
дисциплін Херсонський факультет
Одеського державного університету
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Контрабанда наркотичних речовин, психоактивних речовин, їх аналогів або прекурсорів, а також підроблених лікарських засобів, є одним з основних джерел постачання наркотичних речовин на ринок. Європа стала пріоритетним ринком для виробників та постачальників наркотиків. Саме через розташування України на перехресті декількох міжнародних транзитних маршрутів, незаконний обіг наркотичних речовин досяг тривожних розмірів на регіональному, національному та міжнародному рівнях. Пов'язана з цим міжнародна злочинна діяльність є загрозою для державної безпеки [1 с. 29–32]. Слово «контрабанда» італійського походження: від словосполучення *contrabando*, що в перекладі означає «протиурядового указу», тобто дія, заборонена державою в установленому законом порядку [2 с. 243].

Поняття контрабанди, яке містить КК України, є вдалим, оскільки воно дає більш розширене тлумачення контрабанди, а також цим поняттям охоплюються всі способи її вчинення. Митний кодекс України та ст. 70 Кримінального кодексу України визначають контрабанду як переміщення товарів, валюти, цінностей та інших предметів поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, вчинене у великих розмірах або групою осіб, які організувалися для заняття контрабандою, а також незаконне переміщення історичних і культурних цінностей, наркотичних засобів, отруйних

речовин, зброї. Караються такі діяння відповідно до кримінального законодавства позбавленням волі на строк від 3 до 10 років з конфіскацією майна. Об'єктом контрабанди є суспільні відносини в галузі митної справи, інтереси держави, яким причиняється шкода злочинними діями. Із суб'єктивної сторони контрабанда передбачає наявність прямого умислу. Винний усвідомлює обставини і характер незаконного переміщення зазначених предметів через митний кордон і бажає їх вивезення (ввезення) з порушенням встановлених правил [3] України передбачення обов'язкової конфіскації предметів контрабанди, оскільки наркотичні засоби є речовими доказами. Вирішення питання щодо речових доказів регулюється ст. 81 КПК України. Боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі є одним із пріоритетних завдань правоохоронних органів у забезпеченні морської безпеки. Ці негативні явища становлять серйозну загрозу для міжнародної спільноти та національної безпеки різних країн, а морське середовище надає ускладнюючі фактори для боротьби з ними.

Правоохоронні органи реалізують різні заходи та стратегії для ефективного протидії тероризму, контрабанді та незаконному обігу наркотиків на морі:

1. Розвідка та розвідувальні дії: Правоохоронні органи здійснюють розвідувальні операції з метою збору інформації про потенційні загрози тероризму, контрабанди та незаконного обігу наркотиків на морі. Вони проводять слідчі дії, залучають агентів-провокаторів та встановлюють зв'язки зі злочинними структурами для отримання оперативної інформації.

2. Контроль та патрулювання: Правоохоронні органи здійснюють постійний контроль та патрулювання морських коридорів, портів та інших морських територій з метою виявлення незаконних вантажів, суден та осіб, що перебувають у морському просторі. Вони використовують різноманітні технічні засоби, включаючи радары, супутникову спостереження та беспілотні літальні апарати, для забезпечення ефективного контролю.

3. Міжнародне співробітництво: Правоохоронні органи співпрацюють з іншими країнами та міжнародними організаціями для обміну інформацією, координації спільних операцій та затримання злочинців. Міжнародні угоди та механізми співробітництва допомагають у забезпеченні ефективного реагування на транснаціональні злочинні мережі та терористичні організації.

4. Запобігання фінансуванню тероризму: Правоохоронні органи зосереджуються на виявленні та припиненні фінансування терористичних організацій через міжнародні фінансові транзакції та перекази коштів. Вони проводять фінансовий аналіз, слідкують за небанківськими фінансовими структурами та розслідують незаконні операції.

5. Вдосконалення правової бази: Правоохоронні органи працюють над вдосконаленням національного та міжнародного законодавства для усунення юридичних прогалин у боротьбі з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі. Це включає виявлення та переслідування злочинів, належне карання злочинців та конфіскацію незаконних активів [4 с. 141]. Ці заходи спрямовані на забезпечення безпеки морського простору і запобігання потенційно небезпечним подіям, що стосуються тероризму, контрабанди та незаконного обігу наркотиків. Вони сприяють забезпеченню стабільності та безпеки у регіоні, а також формують основу для ефективного співробітництва міжнародних партнерів у боротьбі з цими загрозами.

Отже, боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі є надзвичайно важливою для забезпечення безпеки та стабільності в світі. Подібні проблеми мають глобальний характер і вимагають спільних зусиль від міжнародної спільноти. Одним з ключових аспектів боротьби – це ефективна співпраця між державами, а також різними правоохоронними та інформаційними організаціями. Країни повинні обмінюватись розвідувальною інформацією, координувати спільні операції та спільно працювати над розробкою стратегій боротьби з цими загрозами.

Особливу увагу слід приділяти також співпраці з країнами-виробниками наркотиків, оскільки це дозволить належним чином відслідковувати та зупиняти постачання наркотичних засобів, а також оскаржувати особи і організації, причетні до контрабанди. Крім того, міжнародна спільнота повинна підтримувати країни, які перебувають у з економічних, політичних чи соціальних умовах, що сприяють розповсюдженню тероризму, та наркотиків. Надання допомоги у вирішенні економічних проблем, зміцненні правової системи, а також розвитку освіти та свідомості може значно зменшити ризики.

Література:

1. Відомості Верховного Суду України. 2004. № 8(48). С. 29–32.
2. Аналіз розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені організованими групами або злочинними організаціями (за даними судової статистики). *Відомості Верховного Суду України*. 2004. № 8(48). С. 29–32.
3. Кримінальний Кодекс України. Електронний ресурс: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
4. Антонов К. Перебудова правоохоронної діяльності митних органів України в контексті Європейських стандартів: оперативно-розшукові аспекти / К. Антонов, В. Варава, В. Ченцов. *Право України*. 2008. № 7. С. 141–146.

RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-20>

TOPICAL ISSUES OF SEAFARERS' EMPLOYMENT UNDER MARTIAL LAW

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАЙНЯТОСТІ МОРЯКІВ В УМОВАХ ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ

Ivanova Alla Volodymyrivna

*Candidate of Legal Sciences, Associate
Professor,
Associate Professor of the Maritime
Law Department
National University
«Odesa Maritime Academy»
Odesa, Ukraine*

Іванова Алла Володимирівна

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

Масштабна агресія росії проти України, яка розпочалася 24 лютого 2022 року, кардинально змінила умови працевлаштування та організацію роботи українських моряків. У багатьох випадках, моряки працюють на суднах які зареєстровані під прапором іноземної держави, їх трудове життя проходить поза межами батьківщини а роботодавці знаходяться не в країні, громадянами якої є моряки. Так, частина українських моряків працюють в зарубіжних судноплавних компаніях, а частина на території України, а саме: суднах портофлоту; рибпромисловому флоті України; суднах торговельного мореплавства що зареєстровані в Україні та ін. Але все ж таки потрібно визнати той факт, що більшість українських моряків підписують трудові контракти з іноземними судновласниками, оскільки в Україні чисельність суден власного торговельного флоту є мізерною.

В умовах дії воєнного стану, для моряків які працюють в зарубіжних судноплавних компаніях, нагальним постало питання щодо можливості виїзду за кордон для продовжування своєї трудової діяльності, тому що, із введенням на території України воєнного стану, громадянам України чоловічої статі віком від 18 до 60 років, за деякими винятками, заборонили виїжджати з країни.

Оскільки владою України було прийнято рішення, направлене на процес вирішення проблеми з аграрним експортом морськими шляхами, шляхом укладання Угоди під назвою «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів» (далі Зернова угода), впровадження якої дозволило розблокувати три українські порти для експорту агропродукції, таким чином, деякі моряки змогли отримати дозвіл на виїзд, але лише в межах дії цієї «Зернової угоди». Так, російська агресія, «що стала історичним випробуванням для економіки нашої країни, позбавила джерела доходу мільйони родин. Зокрема, трудових мігрантів чи далекобійників, чії доходи залежали від можливості перебування за кордоном» [1].

Якщо водіям, які задіяні у міжнародних перевезеннях, у травні 2022 року дозволили перетинати кордон України, то питання виїзду українських моряків, попри обговорення в урядових колах та засобах масової інформації не один місяць, тривалий час не знаходило консенсусу. В результаті чого, до Президента України була направлена електронна петиція про виїзд українських моряків за кордон в період воєнного стану, яка набрала 25 тис. голосів. В обґрунтування цієї петиції, голова Профспілки робітників морського транспорту України, зауважує що, «якщо українські моряки тривалий час не працюватимуть, судновласники набиратимуть людей з інших держав, таким чином, українські моряки, не маючи можливості своєчасно замінити своїх колег, втрачають робочі місця, що напружувалися і створювалися роками» [2].

Слід зазначити, що під час підготовки нормативно-правових актів щодо врегулювання цього питання на законодавчому рівні, було задіяно декілька державних установ, а саме: Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, Адміністрація морських портів України та Територіальні центри комплектування та соціальної підтримки.

Разом з тим, необхідно відмітити, що на сьогоднішній день, понад 10000 моряків вже зареєстровано в системі seaman.marad.gov.ua, тобто подали заяву на розгляд копії своїх документів з метою отримання «Підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів» та були зареєстровані в вищезазначеній системі. Якщо копії документів, які завантажив моряк відповідають тим, які вказано в постанові Кабінету Міністрів від 2 вересня 2022 р. № 992, тоді «особа успішно проходить верифікацію і може відправити заявку на підписання Голові Адміністрації судноплавства або його заступнику. Підтвердження дійсне протягом 30 днів з моменту підписання. Підписане «Підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів», яке в подальшому необхідно надати при перетині

державного кордону вже отримали більше 6000 моряків» [3]. Далі, моряк зобов'язаний особисто в семиденний строк повідомити відповідним органам, де вони перебувають на військовому обліку, та отримати дозвіл на виїзд з місця проживання від керівника відповідного районного (міського) територіального центру комплектування та соціальної підтримки (військовозобов'язані та резервісти СБУ, Служби зовнішньої розвідки України – дозвіл відповідного керівника) для пред'явлення уповноваженим службовим особам Держприкордонслужби під час перетину кордону [4].

При цьому, взаємодія з Територіальним центром комплектування та соціальної підтримки викликає найбільше запитань у моряків. Підставою для звернення моряка до зазначеного Центру має бути наявність у моряка декілька документів, а саме: контракт моряка з іноземним судновласником та лист-підтвердження з кріюінгової компанії щодо працевлаштування моряка на судно іноземного судновласника.

Важливим для вирішення цього питання є алгоритм, який чітко прописаний в Постанові Кабінету Міністрів України «Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України» від 2 вересня 2022 року № 992. Так, у разі «введення на території України воєнного стану громадяни України мають право перетинати державний кордон України, якщо вони прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден або для проходження практичної підготовки на суднах» [4].

Отже, для перетину державного кордону України такі особи повинні надати такі документи, як:

1. Курсанти закладів освіти: посвідчення особи моряка; довідку від закладу освіти щодо направлення курсанта для проходження практичної підготовки на судні під українським або іноземним прапором; та військово-облікові документи з відповідними відмітками Територіального центру комплектування та соціальної підтримки;

2. Особи, які прямують для роботи на суднах у складі екіпажів суден, що здійснюють рейси до/з морських портів України, та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану: посвідчення особи моряка; судову роль (список осіб судового екіпажу- crew list); підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів;

3. Інші особи, які прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден та які здобули

відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану: посвідчення особи моряка; підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів; військово-облікові документи з відповідними відмітками районного (об'єднаного районного), міського (районного у містах, об'єднаного міського) територіального центру комплектування та соціальної підтримки.

Слід зазначити, що відповідно до цієї категорії осіб, в зазначеній Постанові чітко протисано, що «під час перетину державного кордону України, саме «Інші особи», повинні мати трудовий договір (контракт) для роботи на морському судні, судні внутрішнього плавання або лист від судновласника, оператора судна про намір укласти з громадянином України трудовий договір (контракт) для роботи на морському судні, судні внутрішнього плавання» [4].

Отже, перетин державного кордону для моряків, це необхідна умова для вирішення питання найму та працевлаштування моряків на судна іноземних судновласників. Але, особи, «які прямують для роботи на морських судах, судах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання у період воєнного стану, можуть безперервно перебувати за кордоном не більше строку дії трудового договору (контракту)» [4].

Унаслідок російського вторгнення в Україну і подальших обмежень на переміщення людей, дуже актуальним і нагальним постало питання репатріації українських моряків, які працюють на судах іноземних судновласників. Для вирішення цього питання, Міжнародний переговорний форум (IBF), відомий багатьом за своєю діяльністю у співпраці з Міжнародною федерацією транспортників (ITF), розглядаючи питання щодо захисту прав моряків, затвердив Рекомендації з управління репатріацією моряків, які постраждали від російського вторгнення в Україну (Recommendations on the management of the repatriation of seafarers affected by the Russian invasion of Ukraine). Ці Рекомендації призначені допомогти морським роботодавцям у процесі узгодження прийнятних варіантів репатріації моряків, які постраждали внаслідок російського вторгнення в Україну. Основна рекомендація згідно з цим документом полягає в тому, що, коли це можливо, постраждалим морякам має бути запропоновано продовжувати контракти і залишатися на борту судна [5]. Крім того, важливо зазначити, що наведені нижче рекомендації є мінімальними стандартами, і роботодавців заохочують забезпечувати кращі умови, якщо вони матимуть таку можливість.

Важливим є і те, що в забезпечення дотримання прав українських моряків, профспілка робітників морського транспорту України звернулася до Міжнародної федерації робітників транспорту (ITF) та Міжнародної ради морських роботодавців (ИМЕС) щодо безпеки українських моряків, які працюють на судах що прямують до портів росії.

У відповідь на таку заяву, ITF і Спільна переговорна група роботодавців ИМЕС ухвалили спільну заяву, в якій надали рекомендації щодо дій компаній-судновласників у разі необхідності заходу судна з українськими моряками, які працюють на борту, в російські порти; та роз'яснення українським морякам їхніх прав у таких ситуаціях [6]. Так, на сьогодні для забезпечення захисту українських моряків Спільна переговорна група роботодавців (JNG) має застерігати свої компанії від відправки моряків-українців у російські порти.

Визначаючи коло нагальних проблем питань, щодо зайнятості в морській сфері та забезпечення морської безпеки, не можемо не вказати на той факт, що за результатами 33-ї сесії асамблеї Міжнародної морської організації (ИМО-33) у м. Лондоні (Велика Британія) держава-агресор росія, втратила місце в ключовому органі Міжнародної морської організації (ИМО), яке вона посідала з 1960 року, через негативну реакцію на її вторгнення в Україну.

Таким чином, питання щодо дотримання прав моряків як складової забезпечення морської безпеки, під час російсько-української війни та в умовах введення на території України воєнного стану, вирішується не тільки діяльністю державних установ України шляхом підготовки нормативно-правових актів щодо врегулювання цього питання на законодавчому рівні, але й рішеннями впливових міжнародних організацій, такими як: ИМО, ITF, ИМЕС, JNG та ін., що займаються прийняттям стандартів та слугують форумом для обговорення ключових питань у морській галузі.

Література:

1. Гордійчук Д. Усі на борт. Як моряки відстояли право на роботу за кордоном. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/08/28/690912/>
2. Петиція про виїзд моряків за кордон. Чому влада не може її ухвалити. URL: <https://suspilne.media/270224-peticia-pro-viizd-morakiv-za-kordon-comu-vlada-ne-pide-na-ii-uhvalenna-poasnie-ekspert/>
3. Підтвердження про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/10-000-moryakiv-poda-na-rozglyad-kopiyi-svoyih-dokumentiv-z-metoyu-otrimannya-pidtdverdzhennya-pro-otrimannya-kopij-osvitnih-i-kvalifikatijnih-dokumentiv-ta-buH-zareyestrovani-v-sistemi>

4. Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2022 р. № 992. ЦКБ: <https://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/992-2022-%D0%BF#Text>

5. Recommendations on the management of the repatriation of seafarers affected by the Russian invasion of Ukraine) URL: <https://mtwtu.org.ua/en/news/rekomendacii-mezdunarodnogo-peregovornogo-foruma-ibf-po-upravleniu-repatriaciej-morakov-postradavshih-ot-rossijskogo-vtorzenia-v-ukrainu>

6. Права та дії українських моряків на суднах, які прямують до портів рф URL: <https://mtwtu.org.ua/en/news/prava-ta-dii-ukrainskih-morakiv-na-sudnah-aki-pramuut-do-portiv-rf>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-21>

CURRENT IMPACTS ON THE HUMAN POTENTIAL OF THE MARITIME SECTOR OF UKRAINE

СУЧАСНІ ВПЛИВИ НА ЛЮДСЬКИЙ ПОТЕНЦІАЛ МОРСЬКОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

**Krasnikova Oleksandra
Valeriivna**

*PhD in Law, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Maritime Law
National University «Odesa Maritime
Academy»
Odesa, Ukraine*

**Краснікова Олександра
Валеріївна**

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

Повномасштабне вторгнення рф в Україну вплинуло на всі сфери діяльності нашої держави, зокрема і на морську, круто змінив траєкторію розвитку людського потенціалу в контексті прийняття державних рішень. Як «до» так і «після», величезну роль в економічному, соціальному та правовому розвитку нашої країни грає морська галузь і це є аксіомою. За даними, що опубліковані в огляді морського транспорту UNCTAD, на міжнародній ринку праці у минулі роки Україна надавала близько 4,5 процентів компетентних морських спеціалістів різної кваліфікації та визнавалася крупним постачальником в цій галузі [1]. Близько ста тисяч працюючих моряків, серед яких біля

тридцять тисяч офіцерів [2, с. 54], забезпечували чималий прибуток у національній економіці. Щоб визначити основні чинники, що вплинули на людський потенціал у морській сфері України, з'ясуємо що означає це поняття.

Отже, для характеристики різних аспектів умов сучасного життя людини у наукових дослідженнях та публіцистичних виданнях, як вітчизняних так і зарубіжних авторів, все частіше використовується термін «людський потенціал». Він не тотожний поняттю «людський ресурс» та здатний розкрити засоби, за допомогою яких реалізуються суспільні можливості в рамках соціального розвитку. Інший, більш вузький підхід до усвідомлення поняття, яке аналізується, спирається на включення в нього таких змістовних складових, як загальнокультурна професійна компетентність, цивільна відповідальність, накопичений запас здоров'я людини та ін. Деякі вчені важливішими компонентами людського потенціалу вважають людські потреби, індивідуальні та колективні вміння, готовності особи до активних дій, акцентуючи увагу на тому, що немає єдності у розумінні згаданих складових [3, с. 32]. Звуження смислового навантаження досліджуваного поняття або, навпаки, розширення свідчить про відсутність і загальних критеріїв його розвитку. Можливо, таке положення не є науковою проблемою, оскільки в дискусії знайдеться істина. Але такою вона стає в рамках механізму прийняття державних рішень, де необхідно дотримання принципу збалансованості суспільних та особистих інтересів людини. Отже, в рамках даного дослідження візьмемо за основу соціально-економічну концепцію розуміння людського потенціалу, яка розглядає цю категорію в проекції сфери «...суспільних відносин, що виникають в результаті взаємодії кожної людини з певною суспільно-економічною системою, характеризує її здібності та можливості реалізації, а також здатність до розвитку задля досягнення мети системи» [3, с. 35].

Зрозуміле, що людина «...є основою людського потенціалу країни, вона також виступає носієм творчості і креативу, здатна продукувати інновації» [4]. Людина, що має фахові компетентності та здібності функціонувати в морській сфері, це не тільки моряк, але і спеціалісти морської галузі, такі як сюрвейєра, морські агенти, лоцмана, стивідори та ін. Безумовно, моряк є ключовою особою названої галузі. У взаємовідносинах морських фахівців з державою реалізуються їх можливості та здатність удосконалювати свої здібності для розвитку та постійного прогресу держави. Людський потенціал в морській сфері є одним з головних чинників, що визначає загальний потенціал нашої країни як морської держави. Україна, в свою чергу, за допомогою інвестування, реалізації програм та комплексних заходів повинна

забезпечити мотивацію морського фахівця, соціальні гарантії, захист його прав для росту та розвитку можливостей, підвищення кваліфікації та удосконалення здібностей. Сьогодні, на тлі неймовірних збитків, які наша країна несе через російську агресію, треба акцентувати увагу на моряках, які щороку поповнювали бюджет України на три-чотири мільярди доларів США [2, с. 54], та зараз чекають на необхідні державні зміни для того, щоб не випасти зі світового ринку праці.

Тому захист прав моряків в сучасний період війни в Україні є гострою та актуальною проблемою. Запровадження воєнного стану привело до загальної мобілізації та обмеженню виїзду з території України за кордон чоловіків, зокрема і моряків, у віці від вісімнадцяти до шістдесяти років. Отже, таке положення обмежує, або точніше – унеможливорює працю українських моряків у закордонних судновласників. Через заборону на виїзд моряки та їхні сім'ї можуть залишитися без засобів для існування, що є негативним фактором не лише з соціальної точки зору, а й особливо – з економічної. Як зазначає Данилова І.О. «...визнання українських моряків ключовими працівниками...дасть можливість подолати адміністративні обмеження та забезпечити стабільність морських ланцюгів постачання» [5, с. 563]. Пропозиції щодо необхідності надання можливості виїхати морякам та продовжувати працювати під іноземним прапором повинні бути реалізовані фактично, але не бути державною фікцією.

Ще однією проблемою, що викликана збройним конфліктом є те, що моряки не можуть оновити свої документи, які підтверджують їх кваліфікацію. На окупованих територіях цей процес взагалі призупинено. Цікавим є те, що сфера підготовки та дипломування українських моряків формально все ще перебуває в процесі змін, але за даними Національного агентства з питань запобігання корупції в ній виявляються значні корупційні ризики. Повномасштабне вторгнення в Україну не зупинило процес дипломування наших моряків, але фахівці по боротьбі з корупцією не можуть обґрунтувати появу старих корупційних схем причинами, пов'язаними з війною [6, с. 2]. Розв'язанням проблеми може стати «...вдосконалення нормативно-правової бази та цифровізація процесу подання заявок і отримання кваліфікаційних документів членів екіпажів суден» [2, с. 58].

Стосовно українських моряків на судах внутрішнього плавання, які працюють під прапором держав ЄС, існує проблема невідповідності системи підготовки, дипломування та отримання документів членами екіпажів названих суден вимогам законодавства Євросоюзу. Рішенням цього питання буде реалізація заходів для приведення такої системи у відповідність із союзними вимогами, створення реєстру і баз даних

кваліфікаційних документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання та інтеграція їх з належними базами Союзу.

Наступні чинники впливу – це блокування військовими кораблями країни агресорки портів України та бомбардування її портової інфраструктури, що завдає величезних економічних втрат. Незважаючи на те, що під контролем України залишилися її великі порти, що мали значний морський вантажообіг, сьогодні вони обслуговують лише залізничний та автомобільний рухомий склад. Відповідно, чисельність працівників порту скоротилася, працювати там стало небезпечно для їх життя. Зупинення реалізації важливіших програмних документів, таких як Морська доктрина та Стратегія розвитку морських портів України, а також неможливість виконання завдань Плану заходів з виконання Національної транспортної стратегії України та Національної економічної стратегії України вже мають свої негативні наслідки [2, с. 55].

Звичайно, вирішити багато проблем стане можливим лише після нашої перемоги. Але зараз, дозвіл на виїзд моряків не завдасть шкоди економіці, а навпаки, закладе шанси у майбутньому на скоріше відновлення; не завдасть шкоди армії, але поповнить бюджет та посилить імідж нашої країни. Адже, якщо саме наші моряки займуть місце російських у світовому судноплаванні, це означатиме шкоду для ворога.

Література:

1. Review of maritime transport 2021. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
2. Проект Плану відновлення України : матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», липень 2022. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>
3. Седикова І. І., Мироненко Б. В. Людський потенціал: артикуляція понять. *Економіка харчової промисловості*. 2022. Т. 14, вип. 3. С. 32–36. doi: 10.15673/fie.v14i3.2359
4. Рябоволик Т. Ф., Андрощук І. О. Людський потенціал в умовах євроінтеграції України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2022. Випуск 42. С. 7–13. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2022-42-1>
5. Данилова І. О. Проблеми захисту прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні: українські моряки – ключові працівники (key workers). *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. С. 563–567. DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.01.98>

6. Корупційні ризики у сфері підготовки та дипломування моряків України / Національне агентство з питань запобігання корупції. Київ, 2022. 18 с. URL: <https://nazk.gov.ua/wp-content/uploads/2022/12/koruptsijni-ryzyky-29.06-2-1.pdf>

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-22>

**THE USE OF ALTERNATIVE ENERGY CARRIERS
FOR MARITIME TRANSPORT AS A COMPONENT
OF THE ENERGY SECURITY OF THE COUNTRIES
OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

**ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ЕНЕРГОНОСІВ
ДЛЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
ЯК СКЛАДОВА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇН
БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ**

**Loboichenko Valentyna
Mykhaylivna**

*Doctor of Science, Professor,
Professor at the Department of Civil
Security
Lutsk National Technical University
Lutsk, Ukraine,
Universidad de Sevilla, Spain*

**Лобойченко Валентина
Михайлівна**

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

Shevchenko Roman Ivanovich

*Doctor of Sciences, Professor, Head of
the Department of Automatic Security
Systems and Information Technologies
National University of Civil Protection
of Ukraine
Kharkiv, Ukraine*

Шевченко Роман Іванович,

*доктор технічних наук, професор,
начальник кафедри автоматичних
систем безпеки та інформаційних
технологій
Національний університет
цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Strelets Viktor Markovich

*Doctor of Sciences, Professor, Senior
Lecturer at the Department of
Automatic Security Systems and
Information Technologies
National University of Civil Protection
of Ukraine
Kharkiv, Ukraine*

Стрілець Віктор Маркович

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

Агресивна поведінка росії по відношенню до країн-сусідів та військовий конфлікт, що став результатом її немотивованого вторгнення на територію України, призвели до серйозних зсувів в політико-економічних відносинах як країн Балто-Чорноморського регіону, так і багатьох інших держав. Крім очевидних негативних наслідків для нашої держави з додатковими соціальними, гуманітарними, економічними, а подекуди, і військово-політичними питанням, які стали наслідком україно-російської війни, зіткнулись країни Європи, Азії, Африки, Південної та Північної Америки. Для низки країн стали очевидними й недоліки в національній безпеці, пов'язані з недостатньою військовою підготовкою та забезпеченням енергетичної безпеки.

Багато країн вже тримають курс на відхід від викопних джерел енергії, що є складовою забезпечення цілей сталого розвитку, проголошених ООН в 2015 р. [1]. А військовий конфлікт вказав на негативні наслідки залежності не лише від одного чи декількох енергоносіїв, а й від країни-постачальника, поведінка якої може бути непередбачуваною. Розуміння необхідності диверсифікації джерел енергопостачання прискорило переорієнтацію на інші, в першу чергу, відновлювані, джерела енергії та способи їх взаємодії. Так, можна відмітити розвиток концепції мікрогрідів як багатокомпонентних систем, здатних виробляти (та акумулювати) енергію, отриману з декількох джерел відновлювальної енергії (сонце, вітер, вода, біомаса тощо) [2].

Ще одним напрямком, що активно розвивається, є використання безвуглецевих енергоносіїв – водню та аміаку [3]. Останній розглядається і як безпечний спосіб збереження водню як енергоносія, і як безпосереднє джерело для виробництва енергії. Перспективним є також використання аміаку у якості палива в судноплавстві [3, 4], хоча й відмічається його підвищена вартість порівняно з традиційними паливами. В той ж час наявність розвиненої інфраструктури в світі для постачання аміаку (є складовою для виробництва амонійних добрив) [4], його фізичні та хімічні характеристики та потенційний вклад в декарбонізацію енергетики, роблять його дуже привабливим у якості альтернативного джерела енергії. В [5] зазначається, що постійне підвищення вимог Міжнародної морської організації щодо скорочення викидів, а також вже затверджені за результатами дослідження European Maritime Safety Agency вимоги щодо контролю викидів діоксиду вуглецю морським транспортом з 2024 р. (Directive ETS) [4, 6], потребують застосування інших енергоносіїв. На судноплавну галузь на сьогодні припадає 2 % світових викидів CO₂, що підкреслює

необхідність її переходу на альтернативні джерела енергії [7]. Зокрема, аміак розглядається як ефективне джерело енергії та як паливо.

Слід зауважити, що застосування будь-якого інноваційного підходу завжди потребує обґрунтованих техніко-економічних рішень, і практичне впровадження аміаку як палива чи носія енергії не є виключенням. Зростає як кількість проєктів щодо застосування в судноплаванні аміаку [7], так і ведеться активна розробка та оптимізація технологій виробництва аміаку та його практичного використання як палива для морського транспорту [5]. Хоча прогнозується, що можливий перехід на аміачне паливо до 95% морського транспорту, низка питань на сьогодні є відкритими та знаходиться в розробці. Серед них – спосіб виробництва аміаку (зелений, коричньовий, голубий тощо), в залежності від вихідного матеріалу. Виробництво найбільш екологічно безпечного «зеленого» аміаку, що отримується з використанням відновлюваних джерел енергії, поки не є економічно обґрунтованим, хоча в подальшому передбачається зменшення вартості за рахунок оптимізації розташування цих джерел енергії (до 260–290 \$/т). Необхідним є вирішення логістичних питань щодо постачання аміаку новим галузям-споживачам та збільшення масштабів виробництв. Не зважаючи на більшу безпеку аміаку порівняно з водневим паливом, необхідно чітке законодавче регулювання умов його збереження, транспортування, використання як джерела енергії [3]. Якщо більш детально розглядати можливість його споживання як палива, то в цьому напрямку ведеться активний пошук щодо підвищення ефективності виробництва та використання аміаку. Досліджуються електрохімічні, біо-та фотокаталітичні можливості синтезу аміаку. В разі використання аміаку на судах очікується зростання витрат цього палива в двигунах внутрішнього згоряння в 1.45 разів порівняно з метаном (за рахунок різниці в густині), що потребує пошуку більш ефективних технологій його спалювання. Як одна з найбільш перспективних при цьому розглядається технологія з використанням твердоокисних паливних елементів, що передбачає процес розкладання аміаку на азот та воду при температурах 500–1000°C [5] та з потенційним КПД до 70 % [3]. В цьому напрямку йдуть активні дослідження щодо особливостей впливів матеріалу аноду, катоду, електроліту та їх взаємодії, пошуку ефективного каталізатора, вибору найбільш ефективної технології тощо.

Таким чином, можна відмітити існуючий потенціал та можливості щодо переходу морського транспорту на альтернативне паливо – аміак, та необхідність подальших досліджень щодо оптимізації існуючих технологій з його виробництва та використання. Додатково потребує вирішення питання реорганізації всієї морської галузі (переобладнання,

логістика, джерела зберігання та постачання аміаку тощо), пов'язане з переходом на інше джерело енергії. Очікується, що використання альтернативних палив, і, в першу чергу аміаку, дозволить забезпечити як національні інтереси держав Балто-Чорноморського регіону в частині енергетичної та екологічної безпеки, так і глобальні цілі сталого розвитку.

Література:

1. United Nations Development Programme. Sustainable development goals. The SDGS in action. <https://www.undp.org/uk/ukraine/tsili-staloho-rozvytku>
2. Лобойченко В. М., Бондаренко А. Ю., Груздова В. О., Стрілець В. В., Колошко Ю. В. Забезпечення еколого-енергетичної безпеки в повосенній Україні як складова морської безпеки країн Балто-Чорноморського регіону. II International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats»: conference proceedings, (December 23, 2022, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia : «Baltija Publishing», С. 145–148.
3. Shi J, Zhu Y, Feng Y, Yang J, Xia C. A Prompt Decarbonization Pathway for Shipping: Green Hydrogen, Ammonia, and Methanol Production and Utilization in Marine Engines. *Atmosphere*. 2023; 14(3):584. <https://doi.org/10.3390/atmos14030584>
4. IRENA and AEA. Innovation Outlook: Renewable Ammonia, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, Ammonia Energy Association, Brooklyn. (2022) <http://surl.li/ohljq>
5. Machaj K., Kupecki J., Malecha Z., et al. Ammonia as a potential marine fuel: A review. *Energy Strategy Reviews*. 2022; 44:100926. doi:<https://doi.org/10.1016/j.esr.2022.100926>
6. Laursen, R., Barcarolo, D., Patel, H., et al. A. Potential of Ammonia as Fuel in Shipping. European Maritime Safety Agency (2022), Update on potential of biofuels in shipping, EMSA, Lisbon.
7. E. Thomson. How ammonia will fuel the ships of Asia. Mitsubishi Heavy Industries (MHI) Group's Spectra. <http://surl.li/ohlkh>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-23>

**THE WANTONNESS OF ECOCIDE: HOW THE NOVA
KAKHOVKA DISASTER MAY HELP EXPLAIN A DISTINCTIVE
CRITERION OF A POTENTIAL INTERNATIONAL CRIME**

**БЕЗГЛУЗДІСТЬ ЕКОЦИДУ: ЯК КАТАСТРОФА
В НОВІЙ КАХОВЦІ МОЖЕ ПОЯСНИТИ ВИЗНАЧНИЙ
КРИТЕРІЙ ПОТЕНЦІЙНОГО МІЖНАРОДНОГО ЗЛОЧИНУ**

Plotnikov

Oleksii Viktorovich

*Phd, Expert the Association
of Reintegration of Crimea
Kyiv, Ukraine*

Плотніков

Олексій Вікторович

*кандидат юридичних наук,
експерт Асоціації Реінтеграції
Криму
м. Київ, Україна*

Після того, як Європейський парламент одноставно підтримав додавання екоциду до списку міжнародних злочинів [1], здається, що визначення екоциду як п'ятого основного міжнародного злочину, запропоноване Групою незалежних експертів з правового визначення екоциду [2], прокладає собі шлях до міжнародне право. Однак схвалення ЄП не робить визначення автоматично бездоганим. Воно зазнає помітної критики, зокрема щодо використання критерію безглуздості та складності доведення такого критерію поза розумним сумнівом. Як зауважив Геллер, «буде досить важко довести, що злочинець усвідомлював, що існує значна ймовірність того, що його або її дії завдадуть необхідної шкоди навколишньому середовищу; буде майже неможливо довести, що він або вона також усвідомлювали, що очікувана екологічна шкода буде явно надмірною» [3].

Ми розглянемо критерій безглуздості як частину запропонованого Міжнародною робочою групою визначення екоциду та спробуємо довести, що складнощі з доведенням елементу безглуздості є перебільшеними, оскільки злочини, які досягли міжнародного рівня, настільки очевидні, що доведення суб'єктивної сторони такого злочину а пріорі не може становити непереборної проблеми. Ми проілюструємо наші міркування прикладами шкоди, завданої навколишньому середовищу в Україні внаслідок конфлікту, зокрема руйнування дамби в Новій Каховці.

Руйнування греблі в Новій Каховці навело ряд експертів на думку, що ця аварія може стати визначною для визначення екоциду як

міжнародного злочину [4]. І все ж штучне затоплення територій було звичайною тактикою у багатьох збройних конфліктах, і російсько-український тут не є винятком. Здається, обидві сторони використовували силу води, щоб запобігти просуванню противника. На початку 2022 року українські війська підірвали дамби на річці Ірпінь та Сіверський Донець аби перешкодити російському наступу. Росіяни обстрілювали дамби на тому ж Сіверському Донці у вересні 2022 року та знищили дамби в Запоріжжі та Донецькі області в червні 2023 року, щоб запобігти українським контрнаступальним діям. Іноді не зовсім зрозуміло, яка сторона знищила певний об'єкт, але величезний негативний вплив на навколишнє середовище очевидний.

Жодна із сторін не прийняла відповідальність за катастрофу в Новій Каховці. Тим не менш, експерти зазначають, що внутрішній вибух є найбільш правдоподібним поясненням швидкого та катастрофічного краху структури греблі, і це припущення підтримується масовими непрямыми доказами, а також повідомленнями про знищення кількох менших дамб у цій області російськими силами. Припущення про те, що російські агенти навмисно зруйнували дамбу, є офіційною позицією України, яка відкрила розслідування за статтею 441 Кримінального кодексу – екоцид.

Прикметно, що Україна вже проводить кілька розслідувань за цією статтею, як пов'язаних, так і не пов'язаних із збройним конфліктом, і, схоже, поріг цього злочину в українській практиці, як правило, є відносно низьким (наприклад, в першій справі щодо екоциду, що досягла суду, йдеться про забруднення 4 кілометрів відносно невеликої річки). Пошкодження від руйнування дамб, очевидно, набагато більш поширеним і суворим, але з багатьох дамб лише знищення дамби в Новій Каховці призвело до розслідування. Здається, немає різниці в об'єктивній стороні навмисного затоплення територій як методі ведення війни. Тому різниця, здається, полягає в суб'єктивній стороні.

Здається, і прихильники, і критики ідеї екоциду погоджуються, що про абсолютну заборону говорити не можна. Міжнародне право навколишнього середовища не пропонує повного захисту природи, а радше врівноважує цей захист з інтересами людини. Як зазначено Міжнародним судом у справі Pulp Mills, «досягнення оптимального та раціонального використання вимагає балансу між правами та потребами Сторін використовувати річку для економічної та комерційної діяльності, з одного боку, та зобов'язанням захищати її від будь-яких шкоди навколишньому середовищу, яка може бути завдана такою діяльністю з іншого» [5].

У міжнародному кримінальному праві встановлення такого балансу вимагає використання тесту пропорційності, що, зазвичай,

використовується у справах про воєнні злочини. Міжнародна група експертів прямо посилається на критерій, викладений у статті 8(2)(b)(iv) Римського статуту, щоб пояснити значення необґрунтованості у його визначенні. Група далі детально розкриває застосовність тесту для визначення балансу між шкодою для навколишнього середовища та соціальними та економічними вигодами, однак початково тест застосовувався саме до воєнних злочинів.

Поняття безпідставності в праві збройних конфліктів і міжнародному гуманітарному праві було відоме принаймні з часів Кодексу Лібера у зв'язку з невинуватим знищенням і привласненням власності через військову необхідність. МТКЮ досить детально розробив критерій «безглуздості» у Прліча. В цій справі Апеляційна палата відзначила, що критерій безглуздості задовольняється, якщо «(i) знищення майна відбувається у великих масштабах; (ii) що знищення не виправдане військовою необхідністю; (iii) злочинець діяв з наміром знищити майно, про яке йде мова, або з необережного ігнорування ймовірності знищення» [6]. Іншими словами, побічний матеріальний збиток від нападу повинен явно перевищувати очікувану конкретну військову перевагу.

Виникає наступне питання: як цей стандарт застосовується до екологічної шкоди? Доповідь Комітету, створеного для перегляду кампанії бомбардувань НАТО проти Югославії, проливає світло, згадуючи, що «атаки на військові цілі, які, як відомо або можна обґрунтовано припустити, завдають серйозної шкоди навколишньому середовищу, можуть потребувати надання дуже значної військової переваги, щоб вважатися законними. Як мінімум, дії, які призводять до масового руйнування навколишнього середовища, особливо якщо вони не служать чіткій і важливій військовій меті, були б сумнівними». У звіті зазначено, що «поняття надмірного руйнування навколишнього середовища є неточним, а фактичний вплив на навколишнє середовище, як поточний, так і довгостроковий, кампанії бомбардувань НАТО наразі невідомий і його важко виміряти». Крім того, у Звіті наголошується, що «для того, щоб повністю оцінити такі питання, було б необхідно знати ступінь знань, якими володіє НАТО щодо природи сербських військово-промислових цілей (і, отже, ймовірності екологічної шкоди, що випливає з їх знищення), ступінь, до якого НАТО могла розумно передбачити таку екологічну шкоду... і чи могла НАТО розумно вдатися до інших (і менш екологічно шкідливих) методів для досягнення своєї військової мети» [7].

Наведені визначення достатні для визначення критерії безглуздості шкоди довікілью. Така шкода повинна бути масштабною, не виправданою військовою необхідністю та відбуватися з усвідомленням

можливості великомасштабних руйнувань, не виправданих військовою необхідністю. Кожен із трьох критеріїв включає оціночні судження, але вони взаємозалежні. Зловмисник повинен спочатку усвідомити потенційні наслідки для навколишнього середовища, потім визнати, що спустошення не буде виправдано військовими потребами, а потім діяти необачно перед обличчям ймовірності такого знищення.

Безсумнівно, що Нова Каховка – крайній випадок, де масштаби безглуздості вчинку та масштаби наслідків були настільки очевидними, що їх просто неможливо залишити поза увагою незалежного та розумного спостерігача. Однак цей випадок може слугувати орієнтиром, який визначає критерії, за якими екоцид стає очевидним. Виходячи з цієї крайності, можна ще більше звужити розуміння екоциду в інших випадках.

Література:

1. Mackintosh K. European Parliament Votes Unanimously for Ecocide. URL: <https://opiniojuris.org/2023/04/10/european-parliament-votes-unanimously-for-ecocide> (Дата звернення: 16.01.2023).

2. Independent Expert Panel for the Legal Definition of Ecocide. Commentary and Core Text. 2023. URL: <https://static1.squarespace.com/static/5ca2608ab914493c64ef1f6d/t/60d7479cf8e7e5461534dd07/1624721314430/SE+Foundation+Commentary+and+core+text+revised+%281%29.pdf> (Дата звернення: 16.01.2023).

3. Keller K.J. Skeptical Thoughts on the Proposed Crime of “Ecocide” (That Isn’t). URL: <https://opiniojuris.org/2021/06/23/skeptical-thoughts-on-the-proposed-crime-of-ecocide-that-isnt> (Дата звернення: 16.01.2023).

4. Randhawa S.H. Will the Kakhovka Dam Destruction Make Ecocide and International Crime? URL: <https://www.opendemocracy.net/en/odr/ukraine-war-kakhovka-dam-ecocide-international-law> (Дата звернення: 16.01.2023).

5. Case Concerning Pulp Mills of the River Uruguay (Argentina v. Uruguay). Judgment of 20 April 2010. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/135/135-20100420-JUD-01-00-EN.pdf> (Дата звернення: 16.01.2023).

6. Prosecutor v. Jadranko Prlić, Case No. IT-04-74-T, Judgement (TC), 29 May 2013. URL: <https://www.icty.org/en/case/prlic> (Дата звернення: 16.01.2023).

7. Final Report to the Prosecutor by the Committee Established to Review the NATO Bombing Campaign Against the Federal Republic of Yugoslavia. ICC-02/05-02/09-HNE-2. URL: https://www.icc-cpi.int/sites/default/files/RelatedRecords/CR2009_07998.PDF (Дата звернення: 16.01.2023).

COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-24>

STRATEGY FOR COMBATING TRAFFICKING IN HUMAN BEINGS AT SEA

СТРАТЕГІЯ ПРОТИДІЇ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ НА МОРІ

**Lemberskyi Oleksandr
Yuriyovych**

*Teacher of the Department of Language
Training
Institute of Naval forces of National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

**Лемберський Олександр
Юрійович**

*викладач кафедри мовної підготовки
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Mazurenko Ludmila Ivanivna

*Associate Professor at the Department
of Language Training
Institute of Naval forces of National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Мазуренко Людмила Іванівна

*доцент кафедри мовної підготовки
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Lysenko Yelizaveta Andriyivna

*Senior Lecturer of the Department of
Language Training
Institute of Naval forces of National
University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine*

Лисенко Єлізавета Андріївна

*старший викладач кафедри мовної
підготовки
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету
«Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Кожна людина в Європі – діти, жінки та чоловіки – має бути захищена від примусової праці та торгівлі людьми, двох серйозних порушень прав людини. За останніми оцінками Міжнародної організації праці (МОП), близько 20,9 мільйона людей у світі все ще піддаються примусовій праці, а в Європейському Союзі – 880 000 осіб. Серед цих жертв 90% експлуатуються в приватному секторі економіки приватними особами або приватними компаніями. У цій групі 22% є жертвами примусової сексуальної експлуатації, а 68% – примусової

праці в таких видах економічної діяльності, як сільське господарство, будівництво, хатня робота або виробництво. Огляд звітів по країнах, підготовлених Групою експертів з протидії торгівлі людьми (GRETA), чітко показує, що Європа не має імунітету проти торгівлі людьми і що певні групи, включаючи жінок, дітей та меншини, є особливо вразливими до цього явища. Як показало дослідження, практика торгівлі людьми має непропорційно великий вплив на ромів – групу, яка вже страждає від широкомасштабної дискримінації та маргіналізації. Наведені вище цифри, які зазвичай вважаються заниженими, ще більше вражають, якщо згадати, що рабство, підневільний стан і торгівля людьми чітко заборонені міжнародними та європейськими правовими стандартами. Особливо актуальними є стаття 4 Європейської конвенції з прав людини (ЄКПЛ) про заборону рабства та примусової праці, а також Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми (Конвенція з протидії торгівлі людьми), яка цього року відзначила своє 10-річчя. Остання на сьогоднішній день ратифікована 42 з 47 країн-членів Ради Європи – усіма, окрім Чеської Республіки, Ліхтенштейну, Монако, Російської Федерації та Туреччини, а також однією країною, що не є членом Ради Європи, – Білоруссю.

Важливо пам'ятати про деякі принципи відмінності. Примусова праця – це будь-яка робота або послуга, яку вимагають від когось під загрозою покарання і для якої ця особа не запропонувала себе добровільно. Жертва торгівлі людьми – це особа, яка була завербована, перевезена, передана, перераховувана або отримана в межах країни або за її межами шляхом погрози, сили, обману, шахрайства, примусу або інших незаконних засобів з метою експлуатації. Важливо зазначити, що дитина вважається жертвою торгівлі людьми, якщо вона була завербована, перевезена, передана, переховувалася або отримана в межах країни або за її межами з метою експлуатації, незалежно від того, чи використовувався будь-який з вищезазначених засобів. У контексті торгівлі людьми експлуатацію слід розуміти в широкому сенсі, що включає в себе сексуальна експлуатація; примусова праця або послуги; рабство або звичай, подібні до рабства; підневільний стан; вилучення органів.

Наведу кілька конкретних прикладів: австрійська влада повідомила мені, що найпоширенішою формою торгівлі людьми є сексуальна експлуатація, примусова праця, а також рабське становище домашньої прислуги іноземних дипломатів. У Бельгії задокументовано численні випадки торгівлі людьми з метою трудової експлуатації, включаючи випадок з кількома марокканськими робітниками, яких експлуатувала будівельна компанія. В Італії та майже в усіх європейських країнах

було виявлено випадки торгівлі нігерійськими жінками з метою проституції (1, с. 243).

Інші поширені форми включають випадки експлуатації, коли торговці людьми змушують дітей або людей з обмеженими можливостями жебракувати. Наприклад, у Франції були зафіксовані випадки торгівлі ромськими дітьми для примусового жебракування. Примушування до вчинення дрібних правопорушень є ще однією новою формою експлуатації, як у задокументованому випадку з в'єтнамською молоддю, яку продали до Великої Британії для роботи на фермах з вирощування конопель.

Протокол 2014 року до Конвенції МОП про примусову працю 1930 року надає жертвам примусової праці такі ж права, які Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми встановлює для жертв торгівлі людьми. Протокол, який поки що ратифікував лише Нігер, вимагає від держав-учасниць вжиття ефективних заходів для запобігання та ліквідації використання примусової праці; забезпечення захисту та доступу до належних та ефективних засобів правового захисту жертв, таких як компенсація, незалежно від їхнього правового статусу на національній території; а також застосування санкцій до осіб, винних у використанні примусової або обов'язкової праці. Всі держави-члени Ради Європи повинні якнайшвидше ратифікувати і повністю імплементувати цей новий інструмент на додаток до Конвенції про протидію торгівлі людьми. Торгівля людьми дуже часто тісно пов'язана з міграцією. Мігранти, особливо недокументовані, належать до груп з високим ризиком експлуатації. Однак не слід плутати незаконне ввезення мігрантів і торгівлю людьми (2, с. 510).

У той час як метою незаконного ввезення мігрантів є незаконне переміщення через кордон з метою отримання фінансової або іншої матеріальної вигоди, метою торгівлі людьми є експлуатація. Крім того, торгівля людьми не обов'язково передбачає перетин кордону. Наприклад, у Боснії і Герцеговині більшість жертв торгівлі людьми, ідентифікованих владою, були продані всередині країни.

Зараз більше, ніж будь-коли, терміни "контрабанда" і "торгівля людьми" використовуються як взаємозамінні стосовно мігрантів, які перетинають Середземне море або використовують західнобалканські маршрути. Багато держав стверджують, що вони вживають заходів проти мереж "торговців людьми" або навіть проти "сучасного рабства", тоді як насправді такі заходи спрямовані проти осіб, які займаються незаконним переправленням людей. Понад 300 науковців з усього світу піддали цей дискурс жорсткій критиці як спробу "перекрутити" уроки історії", щоб виправдати невинуватене насильство". Важливо також,

щоб заходи, які вживаються проти незаконного ввезення людей, не мали негативного впливу на боротьбу з торгівлею людьми. Посилаючись на гуманітарну кризу в Середземноморському регіоні, GRETA нещодавно закликала держави-учасниці "забезпечити, щоб міграційна політика і заходи по боротьбі з незаконним ввезенням мігрантів не ставили під загрозу життя і безпеку людей, які стали жертвами торгівлі людьми, і не перешкоджали застосуванню заходів захисту і допомоги, передбачених Конвенцією про протидію торгівлі людьми". Очевидно, що військові дії проти човнів, які використовуються для перевезення нелегальних мігрантів, а також закриття і мілітаризація кордонів ніколи не повинні розглядатися як вирішення проблеми торгівлі людьми. Навпаки, за відсутності відповідних легальних міграційних рішень, ці заходи, швидше за все, збільшать вразливість тих, хто тікає від війни, до експлуатації торговцями людьми, в тому числі тому, що їм потрібно знайти гроші, щоб заплатити контрабандистам за все більш небезпечні, а отже, дорогі способи дістатися Європи. Коли йдеться про запобігання торгівлі людьми в міграційному контексті, реальним рішенням є відкриття каналів для легальної (трудової) міграції та постійний захист прав мігрантів. Економічна криза має жахливі наслідки для вразливих груп населення, особливо для дітей. Під час моїх візитів до країн, зокрема до Іспанії та Португалії, я із занепокоєнням відзначив, що все більше дітей кидають школу, щоб знайти роботу і підтримати свої сім'ї. Це викликає серйозні проблеми з правами людини, в тому числі ризик відновлення дитячої праці, яка перешкоджає розвитку дітей, що може призвести до фізичної та психологічної травми на все життя. Правоохоронці часто розглядають дітей як виконавців дрібних злочинів, тоді як насправді вони є жертвами експлуатації з боку справжніх злочинців. Діти-жертви торгівлі людьми повинні завжди ідентифікуватися як такі правоохоронцями, прокурорами та суддями. Це означає, що в сфері ювенальної юстиції слід виходити за рамки видимості, щоб мати можливість застосувати положення Конвенції про заборону покарання (стаття 26) до жертв торгівлі людьми, яких торговці людьми примушували до незаконних дій. Проте, цього недостатньо. Діти, які постраждали від торгівлі людьми, також повинні отримувати адекватну допомогу, адаптовану до їхніх особливих потреб. У зв'язку з цим я вважаю тривожним той факт, що, як я бачив у Болгарії, деяких дітей, які стали жертвами торгівлі людьми, поміщають в установи ювенальної юстиції замість того, щоб надавати їм повну допомогу, якої вони потребують. У нинішньому контексті міграції також викликають занепокоєння, як і в Данії, повідомлення про зникнення дітей з центрів розміщення для дітей-мігрантів без супроводу дорослих. Це

неприпустимо. Діти без батьківського піклування, які зіткнулися з експлуатацією, повинні бути захищені і отримувати всю необхідну підтримку у повній відповідності до Керівних принципів ООН щодо альтернативного догляду за дітьми (3, с. 94).

Експлуаторами та торговцями людьми з метою примусової праці є переважно приватні особи (фізичні або юридичні), які експлуатують інших приватних осіб. Це означає, що запобігання примусовій праці та торгівлі людьми має бути спрямоване на всі ланки ланцюга постачання в галузях з високим ризиком експлуатації, таких як текстильна промисловість, сільське господарство або туризм. Національні та транснаціональні компанії повинні нести відповідальність за порушення прав людини, в тому числі за допомогою ефективних і належних кримінальних санкцій, відповідно до Керівних принципів ООН з питань бізнесу і прав людини, незалежно від того, чи відбувається експлуатація в Європі чи в інших частинах світу (4, с. 319).

Однак Європейський суд з прав людини чітко визначив, що держави мають позитивне зобов'язання за статтею 4 ЄКПЛ запобігати примусовій праці та торгівлі людьми, захищати жертв і переслідувати експлуаторів і торговців людьми. Таким чином, держави-члени Ради Європи повинні виконувати свій ключовий обов'язок поважати, захищати та реалізовувати права людини всіх жертв – або осіб, які ризикують стати жертвами – примусової праці та торгівлі людьми.

Література:

1. Malcolm Heath. Aristotle on Natural Slavery. 2008. Vol. 53. No 3. P. 243.
2. Cavalieri S. The Eyes That Blind Us: The Overlooked Phenomenon of Trafficking into the Agricultural Sector. 2014. P. 510.
3. Macfarlane D. The Slave Trade and the Right of Visit Under the Law of the Sea Convention: Exploitation in the Fishing Industry in New Zealand and Thailand. *Asian Journal of International Law*. 2017. No. 7(1). P. 94.
4. Cockbain E., Bowers K., Dimitrova G. Human trafficking for labour exploitation: the results of a two-phase systematic review mapping the European evidence base and synthesising key scientific research evidence. *J Exp Criminol*. 2018. No. 14. P. 319.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-25>

COUNCIL OF THE BALTIC SEA STATES: COMBAT HUMAN TRAFFICKING

РАДА ДЕРЖАВ БАЛТІЙСЬКОГО МОРЯ: ПРОТИДІЯ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ

Moiseieva Tetiana Mykolaivna

*Candidate of Historical Sciences,
Docent,
Docent of the Department
of International Relations and Law
National University
«Odesa Polytechnic»
Odesa, Ukraine*

Моїсєєва Тетяна Миколаївна

*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних
відносин та права
Національний університет
«Одеська політехніка»
м. Одеса, Україна*

Рада держав Балтійського моря (РДБМ), як міжурядова регіональна організація, була заснована у 1992 р., для сприяння співпраці та довірі між країнами Балтійського моря. РДБМ складається з 10 держав-членів (Данії, Естонії, Фінляндії, Німеччини, Ісландії, Латвії, Литви, Норвегії, Польщі та Швеції), а також Європейського Союзу [5]. Росія (один із співзасновників організації), рішенням членів РДБМ від 3 березня 2022 р., була відсторонена від подальшої участі в діяльності Ради, «у відповідь на неспровоковану та незаконну війну, яку зараз веде Росія проти України, українського народу та влади країни». Її долю розділила і Білорусь (держава-спостерігач) [9].

Статус спостерігача РДБМ мають 10 країн: Франція, Угорщина, Італія, Нідерланди, Румунія, Словаччина, Іспанія, Україна, Велика Британія та Сполучені Штати Америки. Спостерігачі отримують інформацію щодо поточної діяльності РДБМ, долучаються до консультацій та роботи структур і робочих органів (у відповідних випадках і на тимчасовій основі) [5].

В своїй діяльності, РДБМ керується *трьома довгостроковими пріоритетами*: «Регіональна ідентичність», «Сталий і процвітаючий регіон» та «Безпечний і захищений регіон». *Запобігання/проти дія торгівлі людьми* (поряд з цивільною безпекою та захистом дітей) є складовою довгострокового пріоритету РДБМ «Безпечний і захищений регіон» [4, с. 1].

Актуальність проблеми підкріплюється тим, що в регіоні виявлені наступні *форми торгівлі людьми* (експлуатації): сексуальна та трудова

експлуатація; примусові або фіктивні шлюби, примусова злочинність, примусове жебракування та різні форми торгівлі дітьми [1].

Найбільш поширеними формами є сексуальна та трудова експлуатація, що, значною мірою, зумовлене попитом на дешеву робочу силу та сексуальні послуги і робить регіон «прибутковим для торговців людьми, які різною мірою працюють як частина організованих злочинних мереж (або як окремі особи), користуючись вразливістю жертв» [1].

Значних масштабів набуває *трудова експлуатація* (особливо, в таких державах, як: Фінляндія, Ісландія, Латвія, Литва, Польща) [3, с. 6]. Так, у 2016–2018 рр., в країнах регіону, було офіційно ідентифіковано понад 800 жертв цієї форми торгівлі людьми. *Найбільш вразливими є сектори з низькою заробітною платою (м'ясопереробна промисловість, будівництво, сільськогосподарський сектор, транспорт і логістика, сектор клінінгу і готелів, сектор догляду), де вербування трудових мігрантів відбувається через незаконні схеми (часто за активної участі приватних агентств з працевлаштування, посередників, а також недобросовісних роботодавців) [8, с. 1].*

Особливої гостроти проблема набула у зв'язку з міграційною кризою 2015 р. та гуманітарною кризою в Україні, пов'язаною з повномасштабною російсько-українською війною (викликала переміщення, в межах регіону, понад 2,7 мільйонів українців) [1; 7].

Напрямки та «механізми» протидії торгівлі людьми. В червні 2006 р. (на 6-му саміті держав Балтійського моря, в Рейк'явіку), рішенням глав урядів, в рамки РДБМ, було інтегровано *Північно-Балтійську цільову* (паралельно вживаються назви: оперативна, або робоча) *групу з боротьби з торгівлею людьми* (Task Force Against Trafficking in Human Beings – **TF-TNB**). *Метою групи є посилення і вдосконалення поточної роботи в питаннях протидії (включаючи превентивні, захисні «механізми») торгівлі людьми, на регіональному рівні, «за допомогою узгодженого та міждисциплінарного підходу» [4, с. 1; 10].*

TF-TNB: *складається з представників держав-членів РДБМ та Європейської Комісії; проводить регулярні засідання експертів; Голова групи змінюється (щорічно) на ротаційній основі між державами-членами; співпраця варіюється від обміну практичним досвідом, до участі в прямих проектах протидії торгівлі людьми [10].*

На поточний момент, *діяльність TF-TNB регламентується двома основними документами:* «Цільова група РДБМ проти торгівлі людьми. Стратегія 2020-2025» (далі: «Стратегія») та «Цільова група РДБМ проти торгівлі людьми. Технічне завдання 2020–2025» (далі: «Технічне завдання») [3; 4].

«*Технічне завдання*» визначає: мету та склад робочої групи; обов'язки Голови та членів TF-ТНВ; підходи до організації зустрічей та прийняття рішень; методи роботи, фінансування та керівні міжнародні інструменти (правові документи, рекомендації та плани дій) [4, с. 1–6].

«*Стратегія*» – керівний інструмент, який: *формулює* загальну мету та бачення роботи Цільової групи; *визначає ключові принципи та стандарти*, які лежать в основі всіх дій (підхід, що ґрунтується на правах людини; гендерно-чутливий підхід; міждисциплінарна співпраця; послідовний підхід, що ґрунтується на фактичних даних; процеси участі «знизу-вгору» у поєднанні з підходами «зверху-вниз»; забезпечення сталості); *окреслює і деталізує чотири стратегічні цілі* у протидії торгівлі людьми (підтримка регіонального інформаційного та ресурсного центру; підвищення узгодженості політики щодо боротьби з торгівлею людьми в контексті міграції; зміцнення міжнародного співробітництва та стратегічного партнерства; надання технічної допомоги з управління міграцією та протидії торгівлі людьми) та *тематичні пріоритети*, які служать основою та напрямком для розробки оперативного робочого плану, з конкретними проектами та ініціативами (трудова експлуатація; державні закупівлі; залучення багатьох зацікавлених сторін; співпраця з третіми країнами, запобігання повторній торгівлі людьми; гендерний вимір; захист потерпілих; сексуальна експлуатація; міграція та програмна безпека) [3, с. 1–9].

Проекти РДБМ та TF-ТНВ. Проект CAPE (2019–2022): спрямований на боротьбу з торгівлею людьми (трудова експлуатація) в усіх державах-членах РДБМ (аналіз та консолідація інформації; покращення допомоги жертвам та посилення кримінального переслідування торговців людьми).

Проект CAPE II (2021–2023): спрямований на інформування потенційних трудових мігрантів та громадськості Швеції щодо ризиків і проблем торгівлі людьми.

Проект PROMISE-TRM: спрямований на захист прав дітей, що стали жертвами торгівлі та експлуатації, шляхом посилення взаємодії між «органами влади та суб'єктами, які безпосередньо беруть участь у реагуванні на подібні випадки та забезпеченні процесів правосуддя.

Транснаціональний механізм перенаправлення в регіоні Балтійського моря (BSR-TRM) розроблений у 2018 р. Метою проекту є «ефективна та безпечна транснаціональна допомога та направлення жертв торгівлі людьми до низки послуг у країнах Балтійського моря та України, Болгарії та Румунії».

Проект They have a name (2022–2023): має на меті посилення співпраці недержавних організацій Естонії, Латвії та Литви через

національні дослідження форм торгівлі людьми та надання психологічної підтримки жертвам [1; 10].

Інформаційна кампанія «*Before You Go*» (запроваджена 15 листопада 2022 р.): є спільним проєктом РДБМ та Шведського агентства з гендерної рівності; інформує трудових мігрантів з України, Болгарії, Польщі та Румунії про ризики трудової експлуатації [2].

Діяльність TF-THB спрямована, в тому числі, і на покращення обізнаності дипломатичного персоналу щодо проблеми торгівлі людьми. Приміром, у 2011 році, зусиллями Цільової групи, було підготовлено та опубліковано «*Посібник для дипломатів і персоналу консульських і міграційних відділів посольств і дипломатичних представництв про те, як допомагати і захищати жертв торгівлі людьми*» (23 лютого 2023 р., на сайті РДБМ, розміщено оновлений варіант посібника), який містить: розділи про виявлення випадків торгівлі людьми, міжнародну правову базу, оцінку ризиків, ланцюги допомоги та безпечне повернення [1; 6; 10].

Література:

1. Anti-trafficking / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/safe-secure-region/anti-trafficking/>
2. Before You Go Campaign. / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/projects-cbss/cape-ii/before-you-go-campaign/>
3. CBSS Task Force against Trafficking in Human Beings Strategy 2020–2025 / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/06/CBSS-TF-THB-Strategy-2021-2025.pdf>
4. CBSS Task Force against Trafficking in Human Beings Terms of Reference 2020–2025 / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/06/TFTHB-Terms-of-Reference-2020-2025.pdf>
5. Council / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/about-us/council/>
6. Handbook for Embassies and Diplomatic Missions on How to Assist and Protect Victims of Human Trafficking (february 23, 2023) / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/publications/handbook-for-embassies-and-diplomatic-missions-on-how-to-assist-and-protect-victims-of-human-trafficking/>
7. Human Trafficking – Baltic Sea Region Round-up Report 2022 (october 17, 2022). / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/publications/human-trafficking-baltic-sea-region-round-up-report-2022/>
8. Joint Statement of commitment to work against human trafficking for labour exploitation in the Baltic Sea Region (june 9, 2021) / Council of the

Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2021/06/joint-statement.pdf>

9. Russia suspended from Council of the Baltic Sea States (03/03/2022) / <https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/russland-suspenderes-fra-ostersjoradet/id2903009/>

10. Task Force Against Trafficking in Human Beings. / Council of the Baltic sea states. URL: <https://cbss.org/cbss-bodies/tf-thb/>

THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-26>

COMPARISON OF THE LEGAL ORGANIZATION OF SEARCH AND RESCUE AT SEA IN UKRAINE AND LATVIA

ПОРІВНЯННЯ ПРАВОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОШУКУ ТА РЯТУВАННЯ НА МОРІ В УКРАЇНІ ТА ЛАТВІЇ

Kuprii Alla Anatoliivna

*Postgraduate Student at the Department
of International Law and Comparative
Law Institute of Law, Economics and
International Relations
International Humanitarian University
Odesa, Ukraine*

Купрій Алла Анатоліївна

*аспірант кафедри міжнародного
права та порівняльного
правознавства Інститут права,
економіки та міжнародних відносин
Міжнародного гуманітарного
університету
м. Одеса, Україна*

It is generally recognized that comparative legal research is an effective way to improve national law.

In particular, the analysis and study of the advantages and disadvantages of the legal organization of search and rescue at sea in different countries provides an opportunity to implement the most effective and efficient ways to improve the legal problems of your country.

Ukraine, as a state of Eastern and partly Central Europe, has chosen the path to joining the European Union as a member state as a strategic direction of its economic development.

On June 23, 2022, the European Council endorsed the recommendation of the European Commission and granted Ukraine the status of a candidate for accession to the European Union, subject to the fulfillment of certain criteria.

On December 14, 2023, the leaders of the European Union supported the opening of negotiations on Ukraine's accession to the EU.

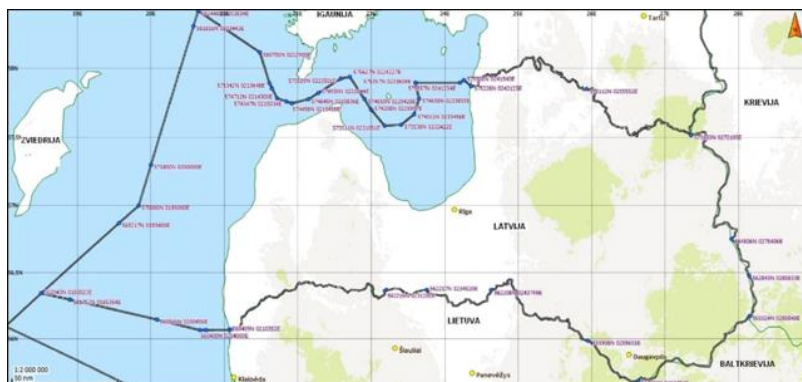
Ukraine's adherence to high European standards in various spheres of life, including the organization of search and rescue at sea, is one of the links to meeting the criteria for maintaining the status of a candidate state for accession to the European Union.

That is why, in order to compare the legal system of maritime search and rescue in Ukraine, we will compare it with the system of one of the EU member states, namely the Republic of Latvia.

What are the common features and differences between the legal systems of search and rescue at sea in Latvia and Ukraine?

A common feature of Ukraine and Latvia is that both countries are coastal states represented by membership in maritime international organizations.

Thus, Latvia is a coastal state of the Baltic Sea and the Gulf of Riga and has been a member of the International Maritime Organization (IMO) since 1993.



Latvia's territory is bordered by the Baltic Sea with a coastline of 269 miles and the Gulf of Riga in the east. The Gulf of Riga extends 174 km into the land, with a total area of 18.1 thousand km²: 137 km wide and a maximum depth of 54 m.

The water area is equal to the maritime search and rescue area of Latvia.

Ukraine is a coastal state of the Black and Azov Seas, the Kerch Strait and the navigable part of the Danube River and has been a member of the IMO since 1994 [1].

The maritime search and rescue area of Ukraine covers an area of more than 137 thousand square kilometers with intensive shipping. After the occupation of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol by the Russian Federation, 527 miles of the maritime section of the state border of Ukraine, 18.6 thousand square kilometers of the exclusive (maritime) economic zone and 35 kilometers of the continental coast of the Sea of Azov remain temporarily uncontrolled [2].



Accordingly, the search and rescue of human life in the event of a maritime disaster is an international obligation of Ukraine and Latvia as coastal countries. The primary basis of this obligation is enshrined in the 1982 UN Convention on the Law of the Sea in Article 98: "Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea..." [3].

In detailing this obligation, the International Manual on Maritime Search and Rescue (hereinafter – IAMSAR, Volume I), paragraph 1.3 defines the legal basis for the search and rescue service, namely: «1.3.4. Every State should have in place statutes and related provisions that establish a legal foundation for establishing a SAR organization and its resources, policies, and procedures. 1.3.5 SAR managers should seek legal advice on how domestic and international laws pertain to SAR policies and procedures». In addition, IAMSAR, Volume I, paragraph 1.3.9. provides a sample legislative act in Annex A [4].

In Latvia, such a legislative act is the Maritime Administration and Marine Safety Law of Latvia, Article 46 of which sets out the basic principles of search and rescue at sea and over the sea [5].

At the same time, according to paragraph 1 of Article 46 of the Maritime Administration and Marine Safety Law of Latvia, the operations for search and rescue, as well as the co-ordination of the provision of assistance and the granting places of refuge for vessels shall be performed by the Coast Guard in accordance with the requirements of the SAR Convention and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR). The above indicates that not only the provisions of the International Convention, but also the provisions of the IAMSAR,

which significantly details and regulates the organization itself, are binding under Latvian law.

At the same time, the legal framework for search and rescue at sea in Ukraine differs, as the principles of search and rescue at sea are not established at the legislative level, and such legal relations are regulated by subordinate legal acts, namely, the Resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 1069 of October 20, 2011, No. 227 of March 6, 2022, etc.

There is also a difference in the functional approach to the organization of search and rescue at sea in Ukraine and Latvia.

Thus, Latvia, as a member state of the European Union, organizes search and rescue at sea in accordance not only with international conventions but also with European legislation.

Regulation (EU) No. 2016/1624 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016, paragraph 44, states that:

«National authorities carrying out coast guard functions are responsible for a wide range of tasks, which may include maritime safety, security, search and rescue, border control, fisheries control, customs control, general law enforcement and environmental protection. The Agency, the European Fisheries Control Agency established by Council Regulation (EC) No 768/2005 (1) and the European Maritime Safety Agency established by Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council (2) should therefore strengthen their cooperation both with each other and with the national authorities carrying out coast guard functions to increase maritime situational awareness and to support coherent and cost-efficient action. Synergies between the various actors in the maritime environment should be in line with the European integrated border management and maritime security strategies» [6].

Accordingly, in accordance with Article 46 (1) of the of the Maritime Administration and Marine Safety Law of Latvia, the operations for search and rescue, as well as the co-ordination of the provision of assistance and the granting places of refuge for vessels shall be performed by the Coast Guard, whose functions include not only search and rescue at sea, but also other inherently related functions, such as prevention of environmental pollution from ships.

In Ukraine, the international obligation on search and rescue at sea and over the sea is fulfilled by several state structures, namely: The National Security and Defense Council of Ukraine, the Cabinet of Ministers of Ukraine under the Civil Protection Code of Ukraine, the Ministry of Community, Territorial and Infrastructure Development under the Merchant Shipping Code of Ukraine, and the State Border Guard Service of Ukraine under the Law of Ukraine "On Border Control", which creates some disparity in regulation.

At the same time, the legal regulation of the function of preventing environmental pollution from ships in Ukraine is not linked to the organization of search and rescue at sea.

Meanwhile, Ukraine has approved the Integrated Border Management Strategy for the period up to 2025, which is close to the European organization of the functional division of search and rescue at sea and will be gradually implemented, by the Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 687-r dated July 24, 2019.

Thus, in the process of comparing the legal organization of search and rescue at sea in Ukraine and Latvia, it was determined that the legal framework for the organization of search and rescue at sea between the two countries has both common and distinctive features.

The main differences between the organization of search and rescue at sea in Ukraine and the organization of such a function in Latvia are focused on the regulation of such legal relations at the level of by-laws rather than at the level of a legislative act, and also on the peculiarities of the implementation of the integrated coast guard in the Republic of Latvia, which is not limited to the issues of direct search and rescue of human life at sea, but also performs other related functions, in particular, border control, prevention of environmental pollution from ships, etc.

Thus, based on the results of the comparison of legal approaches to search and rescue at sea in Ukraine and Latvia, it is necessary to gradually regulate the areas of public life in Ukraine in the context of European integration in comparison with the legal system of the EU member states.

Bibliography:

1. Official website of the Latvian Coast Guard. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx> [in Latvian].
2. Стратегія інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
3. United Nations Convention on the Law of the Sea adopted by the Third United Nations Conference on the Law of the Sea and opened for signature, together with the Final Act of the Conference, at Montego Bay, Jamaica, on 10 December 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [in English].
4. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual. IAMSAR Manual Volume I : Organization and Management, 2022 Edition / IMO, 2022 [in English].

5. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums: Latvijas 2002. gada 30. Oktobra likums⁶ URL: <https://likumi.lv/ta/id/68491-jurlietu-parvaldes-un-juras-drosibas-likums> [in Latvian].

6. REGULATION (EU) 2016/1624 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 September 2016. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1624/oj> [in English].

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-27>

INTERNATIONAL LEGAL PROVISION OF MARITIME SAFETY IN THE CONTEXT OF SEARCH AND RESCUE OPERATIONS

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ

Sviatiuk Sviatoslav Pavlovich
*Postgraduate Student at the Department
of International Law
and Comparative Jurisprudence
V.M. Koretsky Institute of State and
Law of National Academy of Sciences
of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

Святюк Святослав Павлович
*аспірант відділу міжнародного
права та порівняльного
правознавства
Інститут держави і права
імені В.М. Корецького Національної
академії наук України
м. Київ, Україна*

Незважаючи на здобутки міжнародної спільноти у сфері забезпечення міжнародної морської безпеки, забезпечення безпеки руху і експлуатації суден, світова статистика свідчить, що рівень аварійності світового морського флоту все ще залишається на дуже високому рівні. При цьому, негативні наслідки аварій морських суден поширюється як на їхні екіпажі та пасажирів, так і на прибережні країни в цілому. Тому, питання удосконалення міжнародно-правового забезпечення морської безпеки в контексті пошуково-рятувальних робіт є актуальним питанням в умовах сьогодення і потребує наукових розробок.

Мета дослідження полягає у комплексному загально-теоретичному аналізі міжнародно-правового забезпечення морської безпеки в контексті пошуково-рятувальних робіт.

Серед міжнародних договорів, що встановлюють стандарти в сфері забезпечення морської безпеки в контексті пошуково-рятувальних робіт є: Женевська «Конвенція про відкрите море» від 29.04 1958 року та «Міжнародна конвенція про рятування» від 28.04.1989 року,

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS) 1974 року.

Варто зазначити, що важливу роль у процесі забезпечення безпеки мореплавства, відіграє координація зусиль усіх держав, адже, мореплавство з покон віків було одним із найнебезпечніших видів людської діяльності, а також зважаючи на міжнародний характер мореплавства – заходи по підвищенню безпеки, будуть більш ефективними, якщо вони будуть прийматися на міжнародному рівні, а не на рівні окремої країни. Таким чином, можна стверджувати, що виконання державами міжнародних договорів у галузі використання Світового океану може сприяти вирішенню проблем щодо забезпечення безпеки та надання порятунку на морі.

Отож, законодавчі норми, що регулюють питання у сфері пошуку і рятування на морі, повинні містити обов'язок держав щодо підтримки ефективної морської рятувальної служби для надання допомоги з берега (тим, хто зазнав лиха), а також обов'язок щодо створення в країні таких умов, що виключають ненадання суднам держави прапора допомоги, якщо вони зазнали лиха на морі. Зважаючи на сказане, варто зазначити, що фундаментальною основою таких норм є: обов'язок дотримуватися визнаного на міжнародній арені розподілу радіочастотного спектру; обов'язок держав забезпечити оснащення своїх пошуково-рятувальних служб і суден засобами зв'язку; обов'язок щодо забезпечення безперервної радіовахти та пріоритетність повідомлення про лихо на морі [1, с. 26].

Обов'язок надання допомоги тим, хто зазнав лиха на морі є основою усіх публічно-правових відносин з приводу надання порятунку на морі. Детальний аналіз цього обов'язку міститься у «Міжнародній конвенції про пошук та рятування на морі» 1979 року. Згідно цієї Конвенції, «держави-учасники повинні забезпечити прийняття необхідних заходів з пошуку та рятування людей, що зазнали лиха на морі біля їх берегів. Кожна держава-учасник координує проведення пошуково-рятувальних операцій в своєму районі, кордон якого встановлюється угодою між державами. Держава зобов'язана створити національні рятувально-координаційні центри, а якщо необхідно, то й рятувальні підцентри, що покликані надавати допомогу рятувальнокоординаційним центрам в певній частині пошуково-рятувального району» [2].

Окремо варто зазначити, що Україна є учасницею «Міжнародної конвенції про пошук та рятування на морі» 1979 року [2], а також «Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі» 1998 року [3]. У цьому ж контексті зазначимо, що в умовах сьогодення, питання рятування на водних об'єктах України регулюється такими нормативно-правовими актами,

як: «Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі» 1979 року [2], «Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі» [3], «Кодекс торговельного мореплавства України», «Кодекс цивільного захисту України», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про міжнародні договори України».

Також варто звернути увагу, що Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС) 1974 року (далі – Конвенція СОЛАС 74/88), учасницею якої є Україна, передбачає низку вимог до оснащення суден та персоналу судна, які включають як технічні вимоги до судна та його оснащення так і алгоритми поведінки екіпажу.

Відповідно до п. б), Правило 2, Розділ V Конвенції СОЛАС 74/88: «Кожний Договірний Уряд вживає всіх заходів, необхідних для забезпечення того, щоб отримана інформація про будь-яку з небезпек, зазначених у пункті (а) цього правила, була негайно доведена до відома всіх, кого це стосується, та повідомлена іншим заінтересованим урядам» [5].

Правилом 15 Розділ V Конвенції СОЛАС 74/88 обов'язок договірної Держави забезпечувати вжиття всіх необхідних заходів щодо організації спостереження та рятування людей, які зазнають лиха в морі поблизу його берегів. Також, згідно вказаного правила, на договірну сторону покладається обов'язок створення, експлуатацію та технічне обслуговування таких морських рятувальних засобів, які розглядаються як практично можливі та необхідні виходячи з інтенсивності руху суден та навігаційних небезпек, а також, наскільки практично можливо, мають надавати достатні засоби виявлення та рятування таких людей. Кожний Договірний Уряд зобов'язується подавати відомості про свої рятувальні засоби та плани їх зміни, якщо вони є.

Отже, надзвичайно важливим є забезпечення ефективної координації між державами учасниками конвенцій щодо розробки чіткого алгоритму дій та заходів у випадку настання аварійної ситуації біля берегів прибережної держави, зокрема щодо перевірки пошуково-рятувальних суден прибережних держав на їх відповідність безпеково-технічним характеристикам судна.

Значним етапом в організації аварійно-рятувальної діяльності є відкриття Центру інформаційного забезпечення Морської пошуково-рятувальної служби України, 4 лютого 2013 р. в м. Київ, при Міністерстві інфраструктури України. Центр був створений з метою вирішення питання оптимізації інформаційного забезпечення національної системи пошуку і рятування на морі, а також удосконалення його взаємодії з центральними органами виконавчої влади та іншими

відомствами при організації та проведенні операцій з пошуку та рятування в морському пошуково-рятувальному районі України.

Таким чином, підсумовуючи сказане і визначаючи перспективні напрями забезпечення морської безпеки в контексті пошуково-рятувальних робіт, важливим є створення правової бази у відповідності до вимог міжнародних конвенцій і потреб України, а також прийняття національного плану з пошуку і ліквідації розливу нафти та інших забруднюючих речовин на морі. Національний план пошуково-рятувальних робіт повинен регулювати правовідносини, які виникають під час надзвичайних ситуацій на морі, а також для проведення аварійно-рятувальних робіт і аварійних розливів нафти та інших забруднюючих речовин.

Література:

1. Іванова А. В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *LEX PORTUS*. 2018. № 2(10). С. 21–30.
2. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_138
3. Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі 1998 року. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_071
4. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про рятування 1989 року: Закон України від 22.03.2017 р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1968-19>
5. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 (СОЛАС-74).

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-392-7-28>

MITIGATE THE IMPACT OF HYDRO-ACOUSTIC NOISE ON THE SAFETY OF NAVIGATION AND MARINE ENVIRONMENTAL

Kucherenko Volodymyr Yurievich

*Postgraduate Student at the Department of Navigation and Marine Safety,
Senior Lecture of the Department of Navigation and Marine Safety
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

Introduction. Maritime shipping is a significant source of underwater sound in marine environments, emitting various frequencies depending on the vessel's size and operations. Primary sources of acoustic noise and vibrations include ship's mechanisms, main engines, diesel generators, propellers, as well as hydraulic turbulence and aerodynamic noise. Understanding the intricacies of these primary acoustic sources is crucial, as they collectively form a symphony of underwater vibrations that can have far-reaching implications for marine ecosystems. The need to comprehend and manage this acoustic symphony becomes paramount, considering the potential impacts on marine life, navigation safety, and the broader ecological balance. Beyond its ecological impact, hydro-acoustic noise plays a crucial role in the safety of navigation. The vibrations and frequencies generated by ship components can interfere with the accuracy of navigation equipment, posing potential risks to maritime operations. The harmonization of vessel speed, course changes, and main engine rotation frequency, as investigated in this research, holds implications for the precision of navigation instruments reliant on acoustics. Understanding how hydro-acoustic noise influences navigational accuracy becomes imperative for mitigating potential safety hazards at sea.

An in-depth exploration of hydro-acoustic measurements necessitates an understanding of the diverse types of hydrophones available. This includes omnidirectional hydrophones, directional hydrophones, and specialized models designed for specific frequency ranges. Each type caters to unique research needs, and their integration into the experimental setup influences the precision and scope of hydro-acoustic data collection. Hydrophones, as acoustic sensors, form the cornerstone of hydro-acoustic measurements. They serve multiple functions critical to scientific research, including

capturing sound pressure levels (SPL), detecting characteristic frequencies associated with different ship components, and discerning hydroacoustic radiation patterns. The abstract advocates for real-time monitoring devices strategically positioned on ships, equipped with enhanced mathematical models informed by hydrophone measurements, to facilitate intelligent analysis for effective noise management. The accuracy and reliability of hydro-acoustic measurements are contingent upon adherence to conventional regulations and principles. This abstract recognizes the significance of aligning research methodologies with established guidelines, such as those set forth by international bodies like the International Maritime Organization (IMO), the Marine Environment Protection Committee (MPEC), and the International Maritime Organization (MARPOL). These regulations encompass standardized measurement procedures, calibration protocols, and data reporting requirements, ensuring the consistency and comparability of hydro-acoustic data across diverse maritime studies.

This scientific abstract proposes the development of complex mathematical and intelligent models for a systematic understanding and control of the influence of vessel speed, course changes, and main engine rotation frequency on the variability of infrasound spectrum propagation. Experimental results [1] demonstrate the feasibility of identifying noise sources on a ship when the rotation frequencies of the main engine, diesel generators, and ship mechanisms are known. The spectral distribution of sound pressure level (SPL) and characteristic frequencies associated with ship motion are illustrated in Fig. 1, obtained through hydrophone signals in the range of 5Hz–120 kHz.

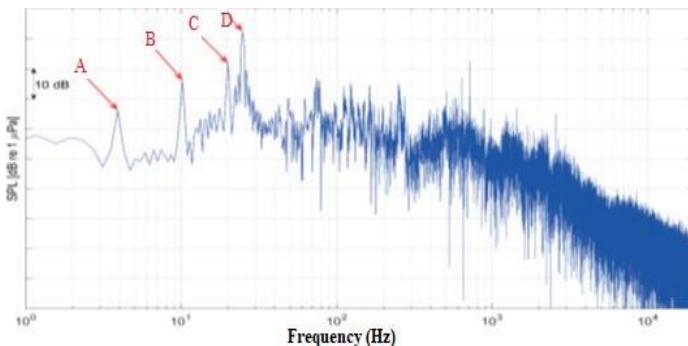


Fig. 1. A – 2 propeller shafts, rotational speed 234 RPM; B – 2 main engines, rotational speed 600 RPM; C – 2 propellers with five blades, rotational speed 234 RPM, D – generators, rotational speed 1500 RPM. The spectrum represents a 2-second signal when the ship was at its closest point of approach to the seabed

For instance, the maximum hydroacoustic radiation from a ship's propeller occurs at the frequency (See. Fig.1 curve C).

$$f = f_{rot} \cdot z, \quad (1)$$

where z , is the number of propeller blades.

Promising research directions involve mathematical models derived from experimental data, unveiling dependencies between vessel speed, course changes, main engine rotation, and parameters of underwater acoustic wave propagation:

$$\Delta f = k \cdot V + m \cdot \theta - n \cdot S, \Delta I = a \cdot V + b \cdot \theta + c \cdot S, \quad (2)$$

where Δf , is the change in infrasound frequency, V is the vessel speed, θ is the course change, S is the main engine rotation frequency, and k, m, n, a, b, c , are coefficients representing the relationship between frequency change and intensity of underwater infrasound (ΔI) concerning vessel speed, course changes, and main engine rotation speed, respectively.

Conclusion. The implications of this research abstract are far-reaching, extending into the realm of real-time monitoring devices strategically positioned on ships. These devices, informed by an advanced mathematical model, promise intelligent analysis for effective noise management. Aligning with contemporary conventions such as IMO, MPEC, and MARPOL [2], this abstract advocates for the integration of these devices to mitigate the impact of hydroacoustic noise on marine life and navigation safety. The proposed mathematical models empower the maritime industry to proactively control the propagation of acoustic noises, thereby contributing to the preservation and sustainability of marine ecosystems. In conclusion, this scientific research not only illuminates the intricacies of maritime noise but also charts a course towards practical solutions for environmental conservation and navigational safety. By leveraging advanced mathematical models and aligning with international conventions, our findings provide a foundation for the implementation of real-time monitoring devices, symbolizing a transformative step toward environmentally sustainable maritime practices. As we navigate the seas of progress, this research beckons to harmonize the imperatives of maritime commerce with the imperative to safeguard the health and vitality of our marine ecosystems.

References:

1. Krystian Buszman, “Analyzing the impact on underwater noise of changes to the parameters of a ship’s” *Polish Marit. Res.*, 2020. Vol. 27, no. 3. Pp. 176–181.
2. MEPC.1/Circ.833 7 April 2014 Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life.

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

NOTES

**Maritime security of the Baltic-Black sea region:
challenges and threats**

December 20, 2023, Odesa

Izdevniecība «Baltija Publishing»
Valdeķu iela 62 – 156, Rīga, LV-1058
E-mail: office@baltijapublishing.lv

Iespiests tipogrāfijā SIA «Izdevniecība «Baltija Publishing»
Parakstīts iespiešanai: 2023. 21. decembris
Tirāža 100 eks.