

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

International scientific conference

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

December 23, 2021

Volume 1



**2021**

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

## **ORGANISING COMMITTEE**

### *Foreign members of the Organizational Committee:*

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

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

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

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

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

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

### *Ukrainian members of the Organizational Committee:*

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

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

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

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

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

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

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

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

Each author is responsible for content and formation of his/her materials.  
The reference is mandatory in case of republishing or citation.

## CONTENTS

### WELCOME REMARKS

<b>Сергій ГРИНЕВЕЦЬКИЙ</b> .....	<b>14</b>
----------------------------------	-----------

### THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

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

<b>Махначова Н. М.</b> .....	<b>16</b>
------------------------------	-----------

Стратегія морської безпеки в Україні

<b>Пехник А. В.</b> .....	<b>18</b>
---------------------------	-----------

Деякі особливості національних стратегій морської безпеки

<b>Сизоненко А. С.</b> .....	<b>21</b>
------------------------------	-----------

Покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності

<b>Степаненко В. О.</b> .....	<b>24</b>
-------------------------------	-----------

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

<b>Тучковенко Ю. С., Сапко О. Ю.</b> .....	<b>28</b>
--	-----------

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

<b>Cheban O. Ya.</b> .....	<b>32</b>
----------------------------	-----------

Деякі аспекти надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту

<b>Шатрава С. О., Джафарова О. В.</b> .....	<b>35</b>
---	-----------

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

Співпраця держав з метою протидії незаконній міграції на морі

<b>Дубенко О. М.</b> .....	<b>39</b>
----------------------------	-----------

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

<b>Півторак Г. Ф.</b> .....	<b>43</b>
-----------------------------	-----------

Безпекова політика взаємодії Туреччини в Чорному морі

<b>Радовецька Л. В., Гасанов Муртеза Алі</b> .....	<b>46</b>
--	-----------

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

---

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

Деякі проблеми відшкодування шкоди потерпілому від морського піратства <b>Резніченко С. В., Резніченко Г. С.</b> .....	126
Стратегія морської безпеки України: кризь призму міжнародних стандартів <b>Рубан К. П.</b> .....	129
Публічне адміністрування як складова системи безпеки мореплавства <b>Славінська І. В., Ізбаш К. С.</b> .....	133
Аналіз вітчизняного законодавства у сфері охорони морських кордонів <b>Соловей О. М., Шевченко Н. Л.</b> .....	137
Страхування судна у торговельному мореплавстві як складник морської безпеки <b>Тарасенко Л. Б., Тарасенко В. Є.</b> .....	140
Генеза правового регулювання безпеки мореплавства в Азовському морі <b>Шурда В. І.</b> .....	143
Про деякі питання нормативно-правового забезпечення морської безпеки <b>Янчук Н. Д.</b> .....	147
Проблеми дефініції «історичних вод» в міжнародному морському праві та їх вплив на морську безпеку прибережних держав <b>Ярмак В. Х.</b> .....	151
<b>MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS</b>	
Переваги водного транспорту в Україні: забезпечення безпеки <b>Бакумов О. С.</b> .....	155
Визначення ступеня ризику як фактор безпеки в мореплаванні <b>Нестеров О. Ю., Загородня Ю. В.</b> .....	158
Міжнародні морські організації та морський бізнес в країнах, що розвиваються <b>Пренько Я. О.</b> .....	161

---

Особливості міжнародної морської організації, її основні функції і структура <b>Соркіна Д. К.</b> .....	<b>163</b>
Визначення значимості факторів, які впливають на розхід повітря в апаратах на стисненому повітрі під час підводного розмінування <b>Стрілець В. М., Соловйов І. І., Шевченко Б. С., Глущенко І. О.</b> ....	<b>165</b>
Морська безпека як фактор національної безпеки України <b>Царюк Ю. С.</b> .....	<b>169</b>
<b>THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY</b>	
Fighting maritime crimes by the water police forces <b>Vasylenko O. V.</b> .....	<b>173</b>
Аналітична діяльність під час забезпечення морської безпеки органами Національної поліції України <b>Заєць О. М., Проданець Н. М.</b> .....	<b>176</b>
Деякі питання криміналістичної підготовки легких водолазів з метою участі в слідчих (розшукових) діях: досвід поліції США <b>Корнієнко М. В., Афонін Д. С.</b> .....	<b>180</b>
Територіальні підрозділи водної поліції як складова механізму забезпечення національної безпеки України <b>Кузніченко С. О.</b> .....	<b>183</b>
Потенційні можливості безпілотних літальних апаратів (БпЛА) в забезпеченні безпеки на морі, попередженні, виявленні, фіксації та розслідуванні кримінальних правопорушень <b>Лісніченко Д. В.</b> .....	<b>186</b>
Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції України на морському транспорті <b>Луговий І. О.</b> .....	<b>189</b>
Місце Національної поліції України серед суб'єктів забезпечення морської безпеки <b>Медведенко С. В.</b> .....	<b>192</b>
До питання про забезпечення безпеки морського порту України <b>Мирза С. С.</b> .....	<b>197</b>

Актуальні питання участі працівників Національної поліції України в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки <b>Рудой К. М., Удренас Г. І.</b> .....	<b>200</b>
Правове забезпечення підрозділами Національної поліції морської безпеки <b>Теслюк І. О.</b> .....	<b>204</b>
Окремі питання морської безпеки в умовах тимчасової окупації території України <b>Тетерятник Г. К.</b> .....	<b>206</b>
Місце та роль підрозділів поліції на воді у структурі Національної поліції України <b>Хозлу І. К.</b> .....	<b>209</b>
<b>CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION</b>	
Основні засади дій керівників берегових об'єктів морського транспорту в екстремальних ситуаціях <b>Дулгер В. В.</b> .....	<b>212</b>
Щодо питання відносно суб'єктів забезпечення безпеки морських портів в Україні <b>Коропатов О. М.</b> .....	<b>214</b>
Безпека організації морських контейнерних перевезень <b>Надибська Оксана Ярославівна</b> .....	<b>218</b>
Економічний складник забезпечення морської безпеки держав Балто-Чорноморського регіону <b>Очеретько О. О., Маргарян А. А.</b> .....	<b>221</b>
Екологічний моніторинг забруднень Керченської протоки <b>Синящик В. Ф., Харламова О. В., Сажка А. Ю.</b> .....	<b>224</b>
Актуальні завдання щодо вирішення сучасних загроз безпеки морських портів <b>Федічев А. В., Вітек М. Ю.</b> .....	<b>228</b>
Гібридні загрози морській безпеці <b>Филипенко А. О.</b> .....	<b>232</b>



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

Морська охорона Державної прикордонної  
служби України – історія та сучасність

**Заборовський В. В.** ..... 236

The role of mercenaries in the Black Sea basin

**Soroceanu I.** ..... 240

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

Боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом  
наркотиків на морі

**Білих І. В.** ..... 244

Окремі питання правового забезпечення протидії морському  
тероризму у національному законодавстві

**Братель С. Г.** ..... 246

Контрабанда та порушення митних правил в Україні

**Денисова А. В.** ..... 248

Поєднання у теоретичному концепті «боротьба із тероризмом на морі»  
елементів концепції антитерористичної безпеки населення

**Комісаров О. Г., Беньковський С. Ю.** ..... 251

Щодо системи антитерористичної підготовки в Україні

**Кудінов С. С.** ..... 255

Деякі проблемні питання боротьби з контрабандою  
на морських шляхах Чорноморського басейну

**Кузніченко О. В.** ..... 260

Морський тероризм як загроза судноплавству

**Мельник О. М., Корякін К. С., Окулов В. І.,**

**Пуляев І. О., Щенявський Г. С.** ..... 263

Незаконний обіг наркотичних засобів, психотропних речовин  
або їх аналогів: сучасні проблеми кримінально-правової доктрини  
та законодавства

**Меркулова В. О., Домброван Н. В.** ..... 266

Співвідношення понять тероризму на морі та морського піратства

**Ніколаєв О. Т., Бахчеван Є. Ф.** ..... 271

Організована злочинність як загроза морській безпеці <b>Прокоф'єва-Янчиленко Д. М.</b> .....	<b>275</b>
Терористичні акти на морі як загроза міжнародній безпеці <b>Стукаліна О. В.</b> .....	<b>279</b>
Контрабанда наркотиків на морі як форма транснаціональної злочинності <b>Щурат Т. Г.</b> .....	<b>283</b>
<b>RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY</b>	
Механізми мінімізації ризиків потрапляння моряків у ситуації торгівлі людьми <b>Берендєєва А. І.</b> .....	<b>286</b>
Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 <b>Павлега О. С.</b> .....	<b>290</b>
Особливості дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 <b>Свинаренко Ю. П., Мідловець Е. А.</b> .....	<b>295</b>
<b>PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS</b>	
Професійна освіта як складова державної морської політики <b>Балтаджи П. М.</b> .....	<b>298</b>
Онлайн-ресурси для підтримання уваги та мотивації на заняттях <b>Братель О. М.</b> .....	<b>302</b>
Особливості кадрового забезпечення підготовки фахівців з морської безпеки у секторі безпеки і оборони <b>Каракуркчі Г. В., Голда М. А., Шутов О. О.</b> .....	<b>305</b>
Актуальні питання підвищення кваліфікації працівників поліції на воді: досвід Донецького державного університету внутрішніх справ <b>Мердова О. М.</b> .....	<b>306</b>
Ship names in English language teaching for marine safety workers <b>Nasakina S. V.</b> .....	<b>309</b>
Психологічна готовність працівників служби морської безпеки до професійної діяльності <b>Пасько О. М.</b> .....	<b>310</b>

## **ДОТРИМАННЯ ПРАВ МОРЯКІВ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19**

**Павлега Олена Сергіївна**

*кандидат соціологічних наук,  
викладач кафедри соціально-економічних наук,  
Одеський державний університет внутрішніх справ  
м. Одеса, Україна*

Діяльність людини, пов'язана з перебуванням на морі, належить до категорії найбільш небезпечних. Число нещасних випадків із смертельним результатом на морському флоті в 30 разів вище, ніж у переробній промисловості, і в три рази вище порівняно з гірничодобувною промисловістю, яка традиційно вважається найбільш небезпечною сферою діяльності людини.

Під час світової пандемії COVID-19 моряки стали непоміченими героями, оскільки світ покладається на них у транспортуванні понад 80% загального обсягу товарів, включаючи життєво важливі продукти харчування і медичні товари. Водночас моряки стали заручниками цієї ситуації у зв'язку з тим, що через обмеження десятки тисяч з них не можуть потрапити додому або, навпаки, на роботу, на борт судна.

За інформацією Міжнародної морської організації, станом на вересень 2020 р. на борту торгових суден залишається понад 300 тис. моряків, які не можуть бути репатрійовані навіть після закінчення строку їх трудових контрактів. Уряди всього світу у березні 2020 р. призупинили міжнародні рейси, закрили кордони, порти і аеропорти, ввели обмеження на поїздки для іноземних громадян, щоб обмежити поширення коронавірусної хвороби. Ці обмеження безпосередньо вплинули на зміни екіпажів морських суден. Ситуація додатково ускладнюється труднощами з отриманням віз та дозволів на поїздки до країн транзиту або посадки на судно.

Правило 2.5 конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні (MLC 2006) встановлює, що моряки мають право на репатріацію після закінчення строку їх контракту. Згідно конвенції MLC 2006, держави прапора несуть відповідальність за право моряків на репатріацію, а держави порту зобов'язані сприяти такій репатріації, а також

зміні моряків. Міжнародна організація праці вказала, що ці зобов'язання повинні дотримуватися в т. ч. під час пандемії, проте без шкоди для вживання заходів щодо запобігання зараженню COVID-19.

За оцінками, у світовому судноплаванні з березня 2020 р. відбулося лише близько 25% звичайних змін екіпажів. Крім гуманітарних проблем та питань добробуту моряків, а також питань дотримання міжнародних норм, зростає ризик втоми та психічного розладу здоров'я людей, що може призвести до серйозних морських аварій та нещасних випадків.

Складнощі, пов'язані з репатріацією і зміною екіпажу, мають великий вплив на судноплавну галузь і були визначені як пріоритетна проблема. Міжнародна морська організація та інші міжнародні організації закликали уряди втрутитися. Це питання піднімав навіть генеральний секретар ООН, який висловив стурбованість з приводу зростаючої гуманітарної кризи і кризи безпеки, з якою стикаються моряки у всьому світі, і закликав усі країни офіційно визнати моряків та інший морський персонал «ключовими працівниками» (key workers) та забезпечити своєчасну зміну екіпажів.

Віднесення моряків до категорії «ключових працівників» спрямоване на забезпечення звільнення їх від обмежень під час подорожей та надання можливості безперешкодно подорожувати на судна та з них, що є основним елементом у здійсненні змін екіпажів. Багато держав-членів Міжнародної морської організації (ІМО) направили повідомлення, в яких конкретно згадують моряків у якості «ключових працівників». ІМО поширює такі повідомлення за допомогою циркулярних листів, які доступні на її веб-сайті. 9 липня 2020 р. 13 країн підписали спільну заяву Міжнародного морського віртуального саміту зі зміни екіпажів (Joint Statement of the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes), у якій уряди зобов'язалися сприяти зміні екіпажів і домагатися призначення змін для моряків.

Станом на серпень 2020 р. наступні країни визнали моряків «ключовими працівниками»: Азербайджан, Багами, Барбадос, Бельгія, Бразилія, Канада, Чилі, Кіпр, Данія, Франція, Габон, Грузія, Німеччина, Гана, Греція, Гонконг (Китай), Індонезія, Ісламська Республіка Іран, Ямайка, Японія, Кенія, Ліберія, Маршаллові Острови, Молдова, Чорногорія, Нідерланди, Нова Зеландія, Нігерія, Норвегія, Панама, Філіппіни, Республіка Корея, Румунія, Саудівська Аравія, Сінгапур, Південно-Африканська Республіка, Іспанія, Швеція, Таїланд, Об'єднані Арабські Емірати, Великобританія і Сполучені Штати Америки. Та навіть деякі з цих країн продовжують встановлювати обмеження та вимоги до моряків, які прибувають для посадки на борт суден в ці країни. Наприклад, уряд Гонконгу 26 липня 2020 р. оголосив, що заходи по зміні екіпажу для пасажирських і торгових суден, які не здійснюють вантажні операції в Гонконгу, будуть припинені. Також будуть посилені умови тестування і карантину для членів морських екіпажів торгових суден, що прибувають у Гонконг для вантажних операцій, членів екіпажів та інших осіб, які прибувають до Гонконгу, зокрема:

- усі члени екіпажів цих суден повинні залишатися на борту під час стоянки у водах Гонконгу і не повинні виходити на берег;
- судновласники/агенти повинні надати розрахунковий час прибуття (ETA) і розрахунковий час відправлення (ETD) судна разом з даними про зміни членів екіпажів (включаючи їх імена і розклад польотів) за 72 години до прибуття судна для затвердження морським департаментом (MarDep);
- судновласники/агенти повинні повідомляти MarDep негайно після отримання інформації про будь-які випадки зараження COVID-19 у своїх моряків.

Для моряків, які прибувають у Гонконг на зміну репатрійованим членам екіпажів, встановлюються наступні вимоги:

1. Моряки повинні прибути в Гонконг лише тоді, коли їх судна стоять на причалі у Гонконгу, і сісти на борт відразу після прибуття.

2. Судновласники/агенти повинні організувати трансфер членів екіпажу на судно та з нього. Використання громадського транспорту, який одночасно обслуговуватиме широку громадськість, заборонено, а члени екіпажу повинні носити маски протягом усієї подорожі.

3. Моряки, які прибувають до Гонконгу, повинні мати негативний результат тесту на нуклеїнову кислоту SARS-CoV-2, проведеного в лабораторії, акредитованій ISO 15 189, або лабораторії, визнаній урядом держави, де лабораторія знаходиться, разом із зразком, відібраним за 48 годин до посадки на рейс до Гонконгу.

4. Судновласники/агенти повинні зберігати та, якщо вимагається, надати інформацію про організацію перевезень та матеріально-технічного забезпечення членів екіпажу (наприклад, дані про рейс, здійснений відповідним екіпажем, номерний знак та дані водія транспортного засобу, що використовувався для перевезення членів екіпажу, точний час та місце збору/висадки тощо) для зручності відстеження контактів.

У Сінгапурі для здійснення зміни екіпажів місцеві органи влади хоча й послабили вимоги, видавши 22 вересня 2020 р. новий циркуляр, проте вони все одно залишаються складними, а саме:

1. Усі моряки, які плануються для зміни в Сінгапурі, повинні відправляти сповіщення про перебування вдома (Stay-Home-Notice, SHN) у країні/регіоні походження протягом 14 днів, що передують прильоту. Такий моряк має бути належним чином ізольований (окрема кімната зі спеціальним туалетом) без можливості взаємодії з іншими (включаючи членів сім'ї) за місцем його проживання або перебувати у спеціальному закладі/готелі.

2. Для моряків, які слідуєть з країн/регіонів з низьким рівнем ризику інфікування на COVID-19, можуть встановлюватися виключення, наприклад, скорочений режим самоізоляції (7 днів).

3. Якщо моряку раніше був поставлений діагноз COVID-19, він повинен надати документальне підтвердження свого минулого діагнозу на основі найперших позитивних результатів тесту ПЛР та:

– якщо з дати позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру пройшло менше 21 дня, він не може бути затверджений до зміни; якщо час від позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру становить від 22 до 90 днів, моряк повинен повторно пройти тест на ПЛР на COVID-19 за 72 годин до вильоту в Сінгапур;

– якщо час від позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття в Сінгапур становить від 91 до 180 днів, він повинен відбутися 14-денний строк самоізоляції у країні/регіоні походження. Такий моряк звільняється від обов'язку тестування на ПЛР на COVID-19 за 72 годин до від'їзду, крім випадків, коли в нього залишились будь-які симптоми;

– якщо з дати позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру пройшло більше 180 днів, він повинен пройти 14-денну самоізоляцію у своїй країні походження та пройти тест ПЛР на COVID-19 за 72 годин до від'їзду в Сінгапур.

4. Моряк має бути визнаний придатним для роботи в морі лікарем у країні його походження не більш ніж за 24 години до посадки на рейс до Сінгапуру.

5. Протягом усього процесу зміни екіпажу, особливо під час трансферу до судна в Сінгапурі, екіпаж може перебувати в групах не більше 5 осіб.

6. Моряк повинен прийти в Сінгапур лише для приєднання до екіпажу судна не раніше, ніж за 2 дні до відходу судна.

З наведеного вбачається, що незважаючи навіть на факт визнання моряків *key workers*, кожна країна встановлює свої внутрішні вимоги, дотримання яких хоча й можливе, проте потребує додаткових ресурсів, у т. ч. матеріальних, а такі витрати не завжди прийнятні для судовласників.

Слід зазначити, що перелік лабораторій, акредитованих на проведення ПЛР-тестування на виявлення коронавірусу SARS-CoV-2 в Україні, розміщений на сайті Центру громадського здоров'я Міністерства охорони здоров'я України.

Міжнародна морська організація схвалила набір покрокових протоколів, у яких викладені загальні заходи і процедури для безпечної зміни екіпажів під час пандемії COVID-19. Ці протоколи були складені за участю широкого кола глобальних галузевих асоціацій, що представляють різні сектори морської транспортної галузі. Протоколи містять рекомендації щодо безпечних процедур приєднання моряків до суден, а також репатріації. Вони охоплюють досить широке коло питань, включаючи надання засобів індивідуального захисту, тестування на COVID-19, соціальне дистанціювання, заходи гігієни, перевірку температури, тимчасове переміщення та навіть пропозиції з виділення смуг руху в аеропортах для моряків. Ці протоколи також включають вимоги для судноплавних компаній і рекомендації урядам, морським адміністраціям та іншим відповідним національним органам, таким як органи охорони здоров'я, митниці, органи імміграції, прикордонного контролю, морських портів та цивільної авіації.

Ще одна глобальна проблема масових обмежень пов'язана з неможливістю своєчасного надання медичної допомоги морякам. Відповідно до конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні (MLC 2006), держави порту повинні забезпечити морякам на борту суден на їх території, які потребують негайної медичної допомоги, доступ до медичних установ на березі. На думку МОП, виняткові заходи, прийняті деякими урядами для стримування пандемії COVID-19, не можуть розглядатися як вагомі причини для недотримання цього міжнародного зобов'язання.

Зобов'язання надавати допомогу морякам, що зазнали лиха, включаючи медичну допомогу, також закріплене в міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), міжнародній конвенції про пошук і рятування на морі (SAR), а також в конвенції Організації об'єднаних націй з морського права (UNCLOS).

Незважаючи на те, що право доступу до медичної допомоги передбачене основоположними міжнародними актами, ми майже кожен день отримуємо повідомлення та запити від моряків та їх сімей про неможливість потрапити до медичних закладів у багатьох портових містах світу у зв'язку з низкою обмежень для іноземних громадян.

Глобальність проблеми, з одного боку, свідчить про невідкладну необхідність спростити процес зміни членів екіпажів, уникаючи створення небезпечних умов для роботи та життя моряків, а з іншого боку, ускладнюється рядом інших чинників, що спрямовані на мінімізацію поширення вірусу.

### Література:

1. Международные космические радиотехнические системы обнаружения терпящих бедствие / под ред. В.С. Шебшаевича. – М. : Радио и связь, 1987. – С. 5-6.

2. Maritime Safety Committee. 68-th session // International Maritime Organization. – London, 1997. – P. 11-17.

3. Конвенція про мінімальний вік допуску дітей на роботу в морі 1920 р. (переглянута в 1936 р.);

Конвенція про працевлаштування моряків 1920 р.;

Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні і розвантаженні суден, 1929 р.;

Конвенція про зобов'язання судновласника у разі хвороби, травми або смерті моряків 1936 р.;

Конвенція про страхування моряків у зв'язку з хворобою 1936 р.;

Конвенція про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту суден 1946 р.;

Конвенція про оплачувані відпустки морякам 1949 р.;

Конвенція про приміщення для екіпажа на борту суден 1970 р.;

Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків 1970 р.;

Конвенція про безперервність зайнятості моряків 1976 р.;

Конвенція про мінімальні норми на торгівельних суднах 1976 р.;

Конвенція про техніку безпеки і гігієну праці на портових роботах 1979 р.;

Конвенція про соціально-побутове обслуговування моряків у морі й порту 1987 р.;

Конвенція про охорону здоров'я і медичне обслуговування моряків 1987 р.;

Конвенція про соціальне забезпечення моряків 1987 р.;

Конвенція про інспекцію умов праці й побуту моряків 1996 р. тощо.

4. Соколов, М.О. Функциональное состояние организма судовых специалистов в условиях рейса и профилактика его нарушений / М.О. Соколов // Организация и безопасность труда плавсостава. – М., 1990. – С. 58-63