

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»  
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ  
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

***«Морське право та менеджмент:  
еволюція та сучасні виклики»***

Матеріали  
Х Всеукраїнської науково-практичної  
онлайн конференції молодих науковців  
та здобувачів вищої освіти

28 листопада 2024 року

Одеса – 2025

**УДК 341.225(082)+005**

**М79**

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 24 грудня 2024 р. (протокол № 5)

Редакційна колегія: Міусов М.В., д.т.н., професор (голова редколегії); Шемякін О.М., д.ю.н., професор; Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор; Доннікова І.А., д.ф.н., професор; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент та інші.

**Морське** право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: **М79** матеріали X Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти НУ ОМА. – Одеса: НУ ОМА, 2025 – 186 с.

У збірник увійшли матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», яка відбулась на базі платформи Zoom Meeting в Національному університеті Одеська морська академія 28 листопада 2024 р. Видання містить аналіз сутності й системи національного та міжнародного морського права, морського менеджменту, гуманізму і організаційно-правових аспектів розвитку України в умовах євроінтеграції, їх тенденції розвитку та перспективи. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

**УДК 341.225(082)+005**

Надані учасниками матеріали надруковані із збереженням авторської редакції. Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

**ISBN 978-617-7857-39-5**

© Національний університет «Одеська морська академія», 2025

## ЗМІСТ

### Розділ I. МОРСЬКЕ ПРАВО

<i>Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.</i> Кібербезпека мореплавства: досвід правової регламентації у США .....	7
<i>Азаренкова М.В.</i> Роль та вплив Міжнародної морської організації (ІМО) на безпеку торговельного мореплавства .....	9
<i>Акобян К.А.</i> Судно, як об'єкт нерухомого майна.....	12
<i>Буровцева Д.</i> Ретроспектива формування правового режиму Арктики .....	15
<i>Васильєва О.М.</i> Принципи делімітації морських просторів у міжнародному морському праві.....	17
<i>Волкова А.С.</i> Судова практика Європейського союзу у сфері водних ресурсів: аналіз та перспективи розвитку .....	19
<i>Волошенюк В.В.</i> Захист морського середовища та цивільно-правова відповідальність за забруднення.....	23
<i>Holodnytskyi D.O.</i> Know your cargo sanction mechanism: compliance, due diligence and risks....	26
<i>Гюрова Ю.П.</i> Взаємодія Європейського союзу з міжнародними організаціями у формуванні морської політики.....	29
<i>Допіра А.В.</i> Підводна культурна спадщина: унікальний феномен на перетині історії та екології.....	32
<i>Загорняк А.О.</i> Виклики забезпечення прав українських моряків під час воєнного стану..	34
<i>Катревич Д.С.</i> Еволюція безпеки на морі: піратство, тероризм та нові міжнародні механізми для боротьби з морськими загрозами .....	38
<i>Лунгова Н.</i> Історичний розвиток правового регулювання охорони морського довкілля.....	41
<i>Моргунова Є.</i> Міжнародно-правове регулювання у сфері боротьби з незаконною міграцією на морі .....	43

**Мочернюк М.О.**

Ретроспектива розвитку міжнародно-правових норм у сфері боротьби з тероризмом та незаконною міграцією: еволюція глобальних підходів та викликів ..... 46

**Пазинюк М.В.**

Правові аспекти використання морських дронів ..... 50

**Панова Д.В.**

Піратство у сучасному світі та захист суден під час перевезень ..... 53

**Сердиченко Ю.О.**

Нормативно-правова діяльність європейського співтовариства у сфері соціального захисту моряків ..... 57

**Тарантаєва О.О.**

Концепція загальної спадщини людства як принцип використання ресурсів міжнародного району морського дна..... 60

**Халевицька І.В.**

Правовий статус капітана судна..... 63

**Чорний О.О.**

Національно-правова регламентація інституту наукових досліджень в законодавстві України ..... 66

**Яворська Ю.В.**

Правова природа рішень міжнародного суду ООН ..... 69

## **Розділ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ**

**Бубленко А.І.**

Особливості організації перевезень морським транспортом..... 73

**Вербицька К.А.**

Морські порти як складова транспортної та виробничої інфраструктури України. .... 75

**Вихристюк К.В.**

Особливості оптимізації управління бізнес-процесами підприємства ..... 79

**Джусь С.В.**

Напрями підвищення ефективності управління персоналом морської галузі... ..... 87

**Жовтенко М.Р.**

Сучасні виклики та можливості розвитку річкового транспорту в південних регіонах України ..... 89

**Заруба К.П.**

Організаційне забезпечення як основа національних логістичних систем в міжнародному морському постачанні ..... 93

**Ігнатенко Є.О.**

Сукупність факторів формування конкурентоспроможності морських портів України ..... 95

<b>Карайван А.С.</b>	
Економічні пріоритети вибору енергетичної системи за екологічними обмеженнями ("зелена енергетика") .....	98
<b>Кічук О.В.</b>	
Характеристика та проблеми розвитку придунайської морських портів.....	101
<b>Коваль В.І.</b>	
Сучасні підходи до методів управління персоналомна підприємствах морського транспорту.....	105
<b>Колосовська М.О.</b>	
Управління ризиками морських контейнерних перевезень.....	108
<b>Кошева Є.О.</b>	
Сучасні тенденції розвитку морської індустрії та інноваційні процеси ...	110
<b>Лаврєнов О.Г.</b>	
Проблеми розвитку морегосподарського комплексу України в умовах збройної агресії РФ проти України.....	113
<b>Лужанська Л.О.</b>	
Напрямки формування перспективних схем транспортування.....	115
<b>Марколенко П.Ю.</b>	
Конфлікти у морських екіпажах: причини та наслідки .....	118
<b>Марченко Д.Д.</b>	
Екологічний менеджмент у судноплавних компаніях .....	120
<b>Міклухо О.В.</b>	
Стратегічне позиціонування морських портів в умовах глобальної конкуренції.....	123
<b>Мінаєва М.О.</b>	
Підвищення ефективності функціональної діяльності підприємств морегосподарського комплексу України.....	126
<b>Мішина Т.О.</b>	
Науковий дискурс щодо сутності та значення морського транспорту як елемента господарського комплексу .....	129
<b>Сабондаренко В.О.</b>	
Механізм забезпечення ефективного функціонування судноплавної компанії .....	132
<b>Савельєва О.О.</b>	
Основні види комунікаційних бар'єрів у корпоративному середовищі та способи їх подолання.....	134
<b>Соколов А.В.</b>	
Особливості функціонування морського та внутрішнього водного транспорту України у сучасної ситуації.....	138
<b>Тарасюк Є.Р.</b>	
Інновації як один з напрямків підвищення ефективності судноплавної галузі.....	141

**Федак І.І.**

Економічні та безпекові наслідки глобалізації для України в процесі інтеграції з ЄС ..... 144

**Ширяєва А.Д.**

Механізм впровадження штучного інтелекту в морську галузь ..... 145

**Шонін С.О.**

Особливості ланцюжків поставок у морських вантажних перевезеннях . 149

**Розділ III. ГУМАНІЗМ І ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**Багнюк І.В.**

Право на свободу пересування з позицій ЄСПЛ ..... 152

**Балашова Д.О.**

Роль ЄСПЛ в захисті прав людини ..... 155

**Березка А.С.**

Основи модернізації транспортної логістики ..... 157

**Бодян Д.В.**

Інститут контрасигнації: досвід зарубіжних країн ..... 159

**Вербовенко В.В.**

Правова культура юриста в умовах євроінтеграції ..... 162

**Грабко С.В.**

Окремі аспекти відповідальності авіаперевізника перед пасажирами в міжнародних повітряних перевезеннях ..... 165

**Дерюга С.В.**

Міжнародні судові органи, що вирішують міжнародні спори ..... 168

**Іордатій А.Е.**

До питання обмеження свободи пересування людини під час воєнного стану ..... 171

**Конон Я.В.**

Особливості змісту колективного договору у контексті трудового законодавства України ..... 174

**Павлов К.І.**

Особливості цінних паперів як об'єктів цивільно-правових відносин ..... 176

**Постна Є.С.**

Сучасні виклики трансформування системи ООН ..... 179

**Романова О.О.**

Конституційно-правова регламентація парламентської відповідальності перед виборцями в країнах Європи ..... 183

## **РОЗДІЛ І. МОРСЬКЕ ПРАВО**

*Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А. Ф.*

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Національний університет «Одеська морська академія»  
Науковий керівник: Шемякін О.М., д.ю.н.,  
професор, перший проректор НУОМА*

### **КІБЕРБЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА: ДОСВІД ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ У США**

Необхідність правового регулювання кібербезпеки мореплавства та розробки надійних механізмів боротьби з кіберзлочинністю стає надзвичайно актуальною проблемою як на міжнародному, так і на національному рівнях. У багатьох країнах світу активно розробляються та впроваджуються юридичні та технічні заходи, спрямовані на регулювання кібербезпеки мореплавства. Вивчення цього досвіду дозволить визначити найефективніші практики та обґрунтувати необхідність їх адаптації до національних умов.

Держави, як основні суб'єкти міжнародного права, активно впроваджують у своє внутрішнє законодавство важливі засади та механізми боротьби із кіберзлочинністю. Цікавим є аналіз досвіду наших країн-партнерів у цій сфері, які навіть у такий складний для України час підтримують державу та допомагають у поширенні та імплементації своїх найкращих соціальних, економічних, юридичних та ін. традицій. Так, розроблена у 2014 році Національним інститутом стандартів і технологій (NIST) США «Рамкова структура для поліпшення кібербезпеки критично важливої інфраструктури» (NIST CSF) рекомендована до використання Циркуляром ІМО MSC-FAL.1/Circ.3 (п.п. 4.2) [1].

NIST Cybersecurity Framework (NIST CF) є універсальним інструментом, що періодично оновлюється, враховуючи стрімкі зміни у глобальному середовищі. На сьогодні актуальною є версія від 26 лютого 2024 року, яка інтегрує найкращі практики та стандарти для ефективного управління кібербезпекою в організаціях. Основа надійного стану кібербезпеки складається з кількох одночасних і безперервних функцій; управління, визначення, захист, виявлення, реагування, відновлення [2]. Ці положення стали основою для розробки інструментів ІМО у сфері морської кібербезпеки. Головні переваги NIST CF включають його адаптивність до технологій і стадій життєвого циклу компаній, ризик-орієнтованість, широке застосування у різних галузях, а також об'єднання численних міжнародних стандартів в єдиний документ.

Американська національна стратегія кібербезпеки встановлює важливий принцип спільної відповідальності за захист критичної інфраструктури країни та управління кіберризиками, який розподіляється між приватним сектором та Федеральним Урядом. Стратегія окреслює сім ключових сфер, в яких

пріоритетно провадиться діяльність щодо зменшення ризиків, включаючи транспортну інфраструктуру [3].

Разом із чисельними нормативними актами у галузі мореплавства у державі діє План відновлення морської інфраструктури (MIRP), який є одним із восьми планів, що підтримують Національну стратегію морської безпеки. У свою чергу, Берегова охорона США (USCG), яка є частиною Збройних Сил США, наділена повноваженнями і відповідальністю у секторі морських перевезень в частині, що стосується кібербезпеки. Служба Берегової охорони США, зокрема її Управління охорони портів і споруд (CG-FAC), виконує провідну роль у забезпеченні кібербезпеки морської транспортної системи. Управління розробляє та надає керівні вказівки для формування послідовного та ефективного підходу до забезпечення морської кібербезпеки.

Адміністрація Джо Байдена наголошує, що для ефективної боротьби з неправомірною поведінкою в кіберпросторі необхідна злагоджена співпраця та координація між урядами різних країн світу [4].

Інтеграція морської кібербезпеки з національною системою захисту дозволяє оперативно реагувати на загрози і мінімізувати потенційні втрати. Уряд держави інвестує значні ресурси у кіберзахист портів, що включає встановлення сучасного захисного обладнання, розгортання систем моніторингу загроз та підвищення безпеки мережевої інфраструктури портів. Проводяться регулярні тренінги та навчання для працівників, щоб вони могли ідентифікувати кіберзагрози та правильно реагувати на них. З метою стандартизації підходів до кібербезпеки на морі, США розробляють єдині протоколи та керівні принципи, які допомагають акторам галузі підтримувати високий рівень захищеності інфраструктури. Федеральні органи забезпечують постійний моніторинг та обмін інформацією з іншими відомствами, що відповідають за національну безпеку, для швидкої реакції на інциденти.

Всі ці заходи у сукупності допомагають США знижувати ризики кібератак на морську інфраструктуру та зберігати її безпеку, що є стратегічно важливим для економіки та національної безпеки країни. На наше переконання, позитивний досвід цієї держави має враховуватися міжнародним співтовариством і нашою країною, оскільки Україна має всі ресурси і можливості після перемоги стати однією з найрозвинутіших в цифровому аспекті морських держав.

Таким чином, кібербезпека мореплавства є одним з пріоритетних аспектів забезпечення глобальної безпеки та стабільності міжнародного судноплавства. З огляду на зростаючу залежність від цифрових технологій і автоматизованих систем, питання захисту інформаційних і навігаційних систем на судах, в портах та інших критичних інфраструктурах набувають особливої важливості. Іноземний досвід правової регламентації вказує на необхідність комплексного підходу до кібербезпеки, що включає як міжнародні зусилля, так і національні законодавства.

### ***Список використаних джерел:***



1. IMO MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2. Guidelines on maritime cyber risk management. 2022.URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3-Rev.2%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3-Rev.2%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf) (дата звернення: 20.11.2024).
2. The National Institute of Standards and Technology (NIST) Cybersecurity Framework (CSF) 2.0. National Institute of Standards and Technology. 2024. URL: <https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/CSWP/NIST.CSWP.29.pdf> (дата звернення: 20.11.2024).
3. National Cyber Strategy of the United States of America. The White House. 2018. 40 p.
4. National Cybersecurity Strategy. The White House. 2023. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2023/03/National-Cybersecurity-Strategy-2023.pdf> (дата звернення: 20.11.2024).

*Азаренкова М.В.*

*Здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н.,  
завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»*

## **РОЛЬ ТА ВПЛИВ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ (ІМО) НА БЕЗПЕКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА**

У контексті глобальної необхідності забезпечення торгівлі, економічного розвитку та підтримання стабільних зв'язків між континентами, державами та містами, морський транспорт відіграє ключову роль як фундаментальний елемент міжнародної економічної інфраструктури. У зв'язку з цим особливого значення набуває правове регулювання морських перевезень. Завдяки міжнародно визнаним конвенціям та нормативно-правовим актам забезпечується можливість врегулювання спірних питань та вирішення правових проблем, що виникають у процесі функціонування морегосподарського комплексу. Однією із найважливіших організацій світового рівня з регулювання морської діяльності – є ІМО, тобто International Maritime Organization. Вона є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, відповідальною за безпеку судноплавства та запобігання забрудненню морського середовища та атмосфери суднами. Діяльність ІМО підтримує цілі сталого розвитку ООН [1].

Визначення Міжнародної морської організації (ІМО) міститься в її установчих документах та в матеріалах, які пояснюють її діяльність. Основне джерело – Конвенція про Міжнародну морську організацію (Convention on the

International Maritime Organization), яка була підписана в Женеві в 1948 році та набула чинності в 1958 році.

Відповідно до статті 1 цієї Конвенції зазначено, що ІМО створено як міжурядову організацію, метою якої є сприяння співпраці урядів у регулюванні міжнародного судноплавства, встановлення високих стандартів безпеки, ефективності та екологічної відповідальності судноплавства, усунення дискримінаційних заходів у торгівлі, а також розгляд правових, адміністративних і екологічних питань, пов'язаних із морським транспортом [2].

Насамперед проаналізуємо історичні етапи становлення Міжнародної морської організації та визначимо основну мету її створення в контексті міжнародно-правового регулювання.

Завжди вважалося, що найкращим способом підвищення безпеки на морі є розробка міжнародних правил, яких дотримуються всі судноплавні країни, і починаючи з середини 19-го століття був прийнятий ряд таких договорів. Ініціатива таких держав, як Велика Британія, США, Франція та Нідерланди, щодо створення постійного міжнародного органу для ефективного забезпечення безпеки на морі отримала реалізацію лише після заснування Організації Об'єднаних Націй, що створило правові та інституційні передумови для утворення такого органу. У 1948 році на міжнародній конференції в Женеві була прийнята Конвенція, яка офіційно започаткувала ІМО. Оригінальна назва була Міжурядова морська консультативна організація (the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization або ІМСО), але в 1982 році назву було змінено на ІМО.

Конвенція про заснування Міжнародної морської організації набула чинності у 1958 році, після чого новостворена організація провела своє перше засідання у 1959 році.

Цілі організації, узагальнені у статті 1 (а) Конвенції, полягають у тому, щоб «забезпечити механізм співпраці між урядами у сфері державного регулювання та практики, що стосуються всіляких технічних питань, що впливають на судноплавство, що бере участь у міжнародній торгівлі; заохочувати та полегшувати загальне прийняття максимально можливих стандартів у питаннях, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства та запобігання забрудненню морського середовища з суден та боротьби з ним». Організація також уповноважена вирішувати адміністративні та юридичні питання, пов'язані з цими цілями [2].

Після створення першим завданням ІМО було прийняття нової редакції Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі – the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) – найважливішого з усіх договорів, що стосуються безпеки на морі. Це було досягнуто в 1960 році, і тоді ІМО звернула свою увагу на такі питання, як полегшення міжнародних морських перевезень, вантажні лінії та перевезення небезпечних вантажів, при цьому була переглянута система вимірювання тоннажу суден.

До впровадження SOLAS багато суден не відповідали мінімальним вимогам безпеки через відсутність єдиної системи стандартів, це дозволяло власникам суден нехтувати необхідними засобами безпеки. Зараз ця конвенція зобов'язує всі судна проходити сувору сертифікацію на відповідність вимогам безпеки. Це допомагає підвищувати рівень безпеки на суднах, зниження кількості аварій та втрат людських життів.

Забезпечення безпеки мореплавства є одним із ключових напрямів діяльності Міжнародної морської організації, проте не єдиним; не менш значущим є регулювання екологічного впливу морського транспорту на навколишнє середовище.

Значне занепокоєння викликало стрімке зростання морського транспортування нафти та збільшення розмірів нафтових танкерів. Катастрофа танкера «Торрі-Каньйон» у 1967 році, внаслідок якої у море потрапило 120 000 тонн нафти, наочно продемонструвала масштаб екологічної загрози.

У відповідь на це Міжнародна морська організація упродовж наступних років запровадила низку регуляторних заходів, спрямованих на запобігання аваріям з танкерами та мінімізацію викидів, що виникають унаслідок таких інцидентів. Зокрема, були розроблені норми, які дозволили зменшити екологічні ризики, пов'язані з рутинними операціями, такими як очищення нафтових вантажних танків і утилізація відходів машинного відділення, що, за тоннажним обсягом, становило навіть більшу загрозу, ніж аварійні забруднення.

Найважливішою з усіх цих заходів була Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (MARPOL) 1973 року, змінена Протоколом 1978 року до неї (MARPOL 73/78) [3]. До конвенції MARPOL 73/78 входять 20 Статей і 2 Протоколи («Відносно повідомлень про інциденти, що тягнуть викид шкідливих речовин» і «Про арбітраж»), а також 6 Додатків до неї, які викладають Правила щодо забруднення моря конкретними забруднюючими речовинами: нафтою, шкідливими хімічними речовинами, які перевозяться наливом, речовинами, які перевозяться в упакованій формі, стічними водами, сміттям, і попередження забруднення атмосфери з суден [4].

До MARPOL судна часто викидали забруднюючі речовини у воду, що завдавало шкоди морській флорі та фауні. Недостатній контроль та регулювання на міжнародному рівні сприяли неконтрольованому забрудненню. Тому MARPOL встановлює правила щодо викидів та норми стосовно утилізації відходів на суднах. Це призводить до зменшення рівня забруднення океанів і підвищення екологічної свідомості в морській індустрії.

Варто зазначити, що організація бере до уваги і інші проблеми: «ІМО не залишає поза своєю увагою і такі питання, як сприяння міжнародному морському судноплавству, протидія піратству і тероризму, незаконна міграція, нелегальне перевезення контрабанди і наркотиків на морських суднах (Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів, Міжнародна конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства). Новим

напрямом роботи Міжнародної морської організації є інформаційна безпека судноплавної галузі та діяльність ІМО в інтересах сталого розвитку» [5].

Отже, основними напрямками діяльності ІМО є безпека судноплавства та охорона навколишнього середовища. До втручання організації безпека судноплавства залишалася на низькому рівні, було чимало катастроф з великими людськими втратами та значним збитком для довкілля. Відсутність загальновизнаних правил призводила до недостатньої підготовленості суден та їх екіпажів. Саме через це ІМО впровадила низку конвенцій (вищезгаданих SOLAS для безпеки судноплавства та MARPOL для захисту довкілля), які зобов'язують судновласників і країни слідкувати за дотриманням встановлених стандартів. Саме так упровадження цих норм знижує кількість аварій на морі, покращує рівень підготовки екіпажів та зменшує ризики забруднення океанів.

### **Список використаних джерел:**

1. Офіційний сайт Міжнародної морської організації. URL: <https://www.imo.org/> (дата звернення: 12.11.2024)
2. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU48K08U?an=1> (дата звернення: 17.11.2024)
3. Brief History of IMO. URL: <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 12.11.2024)
4. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text) (дата звернення: 12.11.2024)
5. Костиця О.В. Роль міжнародної морської організації в кодифікації міжнародного морського права. URL: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2020.4.15> (дата звернення: 12.11.2024)

**Акобян К.А.**

*здобувачка вищої освіти 2 року навчання  
освітнього тупеня бакалавр ННІМПтаМ ОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **СУДНО, ЯК ОБ'ЄКТ НЕРУХОМОГО МАЙНА**

Судно — це складний об'єкт матеріального світу, який може виконувати різноманітні функції: транспортування, промислове виробництво, дослідження та у правовому полі судна займають специфічне місце, що зумовлено їх характеристиками, роллю у цивільному обороті.

Згідно зі ст. 181 Цивільного кодексу України, до нерухомого майна можуть бути віднесені об'єкти права, які підлягають державній реєстрації [1]. Судна, через свою велику економічну цінність, і прив'язку до реєстраційного процесу,

часто класифікуються, як нерухомість у юридичному аспекті. Це пов'язано з необхідністю ідентифікації таких об'єктів за допомогою реєстраційних даних, що включають назву, технічні характеристики, тип судна, реєстраційний номер. Особливу роль у цьому відіграє Державний судовий реєстр України або Суднова книга України, де фіксуються права на судна і забезпечується їх юридичний обіг [2].

Судна, що будуються, також підпадають під спеціальний правовий режим. Вони розглядаються, як об'єкти незавершеного будівництва. Із моменту початку робіт (закладення кіля або виконання рівнозначних дій) права на такі судна можуть бути зареєстровані, а об'єкт може стати предметом іпотеки, що забезпечується правовими нормами щодо іпотеки незавершеного будівництва.

Крім того, класифікація судна як нерухомості має практичне значення в низці важливих сфер. По-перше, це забезпечує захист майнових прав у випадках застави, іпотеки чи оренди суден. Юридична визначеність таких об'єктів дозволяє ефективно реалізовувати майнові права власників та кредиторів. По-друге, чіткий правовий статус спрощує укладання правочинів купівлі-продажу або передачі прав на судна, зокрема через наявність реєстраційної бази даних, яка містить всю необхідну інформацію для укладання таких угод. По-третє, класифікація судна як нерухомого майна важлива для оподаткування. Це включає не лише оподаткування власності, а й платежі, пов'язані з його експлуатацією, що регулюються як національним законодавством, так і міжнародними угодами. Усі ці аспекти гарантують правову визначеність і сприяють розвитку правових відносин у морській сфері, забезпечуючи ефективність обігу суден як майнових об'єктів [3].

Згідно зі ст. 181 Цивільного кодексу України, до нерухомих речей належать об'єкти, переміщення яких без непропорційного збитку їх цільовому призначенню є неможливим. Хоча судна не прив'язані до земельної ділянки, їх правовий статус як нерухомості обумовлений реєстрацією у державних реєстрах, технічними характеристиками та економічною важливістю. Тож усі судна, що експлуатуються в Україні, підлягають обов'язковій реєстрації в Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі. Реєстрація встановлює право власності, ідентифікує судно за технічними характеристиками (довжина, тоннаж, тип) та забезпечує правовий режим для їх обігу як об'єктів майнових прав. Наприклад, судна, що будуються, класифікуються як об'єкти незавершеного будівництва та підлягають окремій процедурі реєстрації відповідно до Закону України «Про іпотеку» [4, с. 553].

Особливості класифікації суден як нерухомого майна базуються на правових і економічних аспектах, які забезпечують їхній спеціальний статус у правовій системі. У багатьох країнах світу, судна прирівнюються до нерухомості для забезпечення реєстрації прав власності та іпотеки. Це зумовлено необхідністю точного обліку таких об'єктів у спеціальних реєстрах, які враховують їх технічні параметри та правові характеристики. Зокрема, у реєстрах фіксуються найменування судна, місце його будівництва, будівельний

номер та інші дані, які є необхідними для юридичного закріплення прав власності.

Судно є значущим економічним об'єктом через його високу вартість і стратегічне значення. Така класифікація дозволяє надавати кредиторам майнові гарантії у вигляді іпотеки, полегшує розв'язання спорів щодо володіння та користування. Зокрема, судна можуть виступати об'єктами застави, купівлі-продажу або оренди, що забезпечує їх активний обіг у ринкових відносинах. Окрім того, судна, як нерухоме майно, підпадають під дію цивільного законодавства, але з урахуванням специфічних норм щодо реєстрації, технічної експлуатації та використання. Таким чином, правовий статус судна забезпечує прозорість майнових відносин, підвищує рівень захисту прав власників і сприяє розвитку морської індустрії [5, с. 96-98].

Юридичні наслідки статусу судна, як нерухомості мають значний вплив на його правовий обіг та регулювання майнових прав. Хочу зазначити, ідентифікація об'єкта є важливим аспектом, оскільки судно може бути чітко ідентифіковане за технічними характеристиками, місцем реєстрації та документами власності. Це дозволяє уникати неясностей у правовідносинах, також сприяє прозорості у правовому обігу судна та полегшує укладання угод на ринку. Відповідно, кожне судно стає легко відокремлюваним від інших об'єктів і може бути відслідковане в реєстрах, що значно покращує юридичну визначеність прав на нього.

Також податкування суден є важливим аспектом цього правового статусу. В Україні, як і в багатьох інших країнах, застосовуються окремі правила щодо обчислення податків, і зборів для суден, що враховують їх статус як майна, яке є нерухомим у правовому сенсі. Це включає, як податки на майно, так і специфічні збори, що регулюються нормами національного законодавства та міжнародними угодами, такими як конвенції та угоди, що визначають правила оподаткування морських об'єктів.

Тож, судно, як об'єкт нерухомого майна має унікальний правовий статус, що забезпечує його чітке регулювання в системі майнових відносин. Ключовою особливістю є обов'язкова реєстрація суден у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі, де фіксуються всі технічні характеристики, місце будівництва та правовий статус. Ця реєстрація створює основу для юридичної ідентифікації об'єкта, забезпечуючи прозорість і захист майнових прав власників. І не лише в Україні, але й у багатьох країнах Європи. Наприклад, у Франції судна вважаються нерухомими об'єктами в межах їх правової класифікації для забезпечення захисту майнових прав та полегшення кредитних відносин [6, с. 1]. Чи Німеччина, де судна, відповідно до Комерційного кодексу Німеччини, також підлягають обов'язковій реєстрації в спеціальних реєстрах. Таке регулювання дозволяє використовувати судна як предмет іпотеки або застави, а також включати їх до комерційного обороту на ринку [7]. Отже, визнання судна об'єктом нерухомого майна відіграє ключову роль у забезпеченні правової визначеності, регулюванні майнових прав і розвитку морської індустрії.

**Список використаних джерел:**

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відом. Верхов. Ради України. — 2003. — № 40–44. — Ст. 356.
2. Порядок ведення Державного суднового реєстру України та Суднової книги України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.08.2004 р. № 755 // Відом. Верхов. Ради України. — 2004. — № 37. — Ст. 241.
3. Про іпотеку: Закон України від 05.06.2003 р. № 898-IV // Відом. Верхов. Ради України. - 2003. - № 38. - Ст. 313.
4. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень: Закон України від 01.07.2004 р. № 1952-IV // Відом. Верхов. Ради України. 2004. - № 51. — Ст. 553
5. Віталій Кучер, стаття: «Правове регулювання поняття «Нерухоме майно», за цивільним законодавством України.» ( ст. 96-98).
6. Цивільний кодекс Франції: Code civil від 21.03.1804. Journal officiel de la République française. – 1804. – № 1. – С. 1.
7. Федеральний закон про оцінку нерухомості Німеччини: Gesetz über die Bewertung von Immobilien від 12.09.1979. Bundesgesetzblatt. – 1979. – № 44. – С. 1789.

**Буровцева Д.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **РЕТРОСПЕКТИВА ФОРМУВАННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ АРКТИКИ**

Арктика, регіон навколо Північного полюса, протягом століть залишалася на периферії міжнародного права. Однак із зростанням її геополітичного та економічного значення формування правового режиму цього унікального регіону стало одним із ключових питань міжнародних відносин. Особливої актуальності це питання набуває в контексті кліматичних змін та зростаючого міжнародного інтересу до арктичних ресурсів.

Початок формування правового режиму Арктики припадає на кінець XIX — початок XX століття, коли арктичні держави почали висувати територіальні претензії на полярні території.

Канада стала першопрохідцем у цьому процесі: у 1880 році британський уряд передав їй свої арктичні володіння, що було закріплено "Законом про колоніальні кордони" 1895 року [1]. У тому ж році Канада прийняла Order-in-Council, включивши всі острови між материковою частиною країни і Північним полюсом до складу своєї території [2].

Крок Канади став важливим прецедентом, який сприяв активізації інших арктичних держав у висуванні своїх претензій на території в полярному регіоні. Зокрема, Норвегія у 1920 році заявила про свої права на Шпіцберген [3], Радянський Союз у 1926 році анексував архіпелаг Земля Франца-Йосипа [4]. Усі ці дії підкреслювали важливість Арктики як стратегічно важливого регіону, багатого на природні ресурси та важливого для розвитку морської навігації. Держави намагалися закріпити свої територіальні претензії різними способами: від встановлення постійних станцій і заселення територій до видання спеціальних нормативних актів і дипломатичних декларацій.

Значним кроком у формуванні правового режиму Арктики стало прийняття в 1958 році Женевських конвенцій з морського права. Хоча ці документи не містили спеціальних норм щодо Арктики, вони заклали основу для визначення морських кордонів та правил використання морських ресурсів.

Особливе значення мала Конвенція про континентальний шельф, яка визначала права держав на видобуток природних ресурсів. Прийняття Конвенції ООН з морського права (UNCLOS) у 1982 році стало наступним важливим етапом. UNCLOS встановила правила щодо виключної економічної зони та континентального шельфу, що мало критичне значення для арктичних держав [5].

Згідно з конвенцією, кожна прибережна держава отримала право на створення 200-мильної виключної економічної зони та можливість розширення прав на континентальний шельф.

Новий етап розвитку правового режиму Арктики розпочався з прийняття у 1991 році Стратегії захисту навколишнього середовища Арктики [6]. Створення Арктичної ради в 1996 році забезпечило постійний форум для співпраці арктичних держав. Ілуліссатська декларація 2008 року стала знаковим документом, у якому п'ять прибережних арктичних держав підтвердили прихильність існуючому міжнародно-правовому режиму та відмовилися від ідеї створення нового всеохоплюючого правового режиму для Арктики [7].

Важливими віхами стало прийняття трьох юридично обов'язкових угод: Угода про співробітництво в авіаційному та морському пошуку і рятуванні в Арктиці (2011), Угода про співробітництво в сфері готовності та реагування на забруднення моря нафтою в Арктиці (2013), та Угода про укріплення міжнародного арктичного наукового співробітництва (2017).

Формування правового режиму Арктики пройшло еволюцію від одностороннього проголошення суверенітету до складної системи міжнародних угод та механізмів співробітництва. Сучасний правовий режим базується на загальних принципах міжнародного морського права, доповнених регіональними угодами та механізмами співпраці.

Подальший розвиток правового режиму Арктики потребуватиме врахування нових викликів, пов'язаних зі зміною клімату, зростаючим економічним інтересом до регіону та необхідністю забезпечення екологічної безпеки. Особливої уваги потребує баланс між економічним розвитком та збереженням унікальної арктичної екосистеми.



**Список використаних джерел:**

1. Colonial Boundaries Act 1895. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/58-59/34#:~:text=An%20Act%20to%20provide%20in,of%20the%20Boundaries%20of%20Colonies> .
2. Morrison, W.R. Canadian Arctic Sovereignty. The Canadian Encyclopedia: Historica Canada, 15 June 2022. URL: [www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/arctic-sovereignty](http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/arctic-sovereignty) .
3. The Svalbard Treaty. Paris, February 9, 1920. URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/svalbard-treaty.html>
4. Britannica, The Editors of Encyclopaedia. Franz Josef Land. Encyclopedia Britannica, 13 Aug. 2019, <https://www.britannica.com/place/Franz-Josef-Land>
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, Монтего-Беї, 10 грудня 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057)
6. Arctic environmental protection strategy, ROVANIEMI, June 1991. URL: [https://library.arcticportal.org/1542/1/artic\\_environment.pdf](https://library.arcticportal.org/1542/1/artic_environment.pdf)
7. The Ilulissat Declaration, 2008. URL: <https://arcticportal.org/images/stories/pdf/Ilulissat-declaration.pdf>

**Васильєва О.М.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О. В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ПРИНЦИПИ ДЕЛІМІТАЦІЇ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ**

У сучасному світі питання делімітації морських просторів набуває все більшої актуальності через зростаючу конкуренцію за морські ресурси та стратегічні переваги. Делімітація морських просторів є ключовим аспектом міжнародного морського права, що визначає межі юрисдикції прибережних держав над різними зонами морського простору та забезпечує правову основу для вирішення потенційних конфліктів між державами.

Принципи делімітації морських просторів формують комплексну правову базу, що регулює процес встановлення морських кордонів між державами.

Основоположним серед них є принцип справедливості, який вимагає, щоб морські кордони встановлювались з урахуванням географічних особливостей узбережжя, економічних інтересів прибережних держав, соціальних аспектів використання морських ресурсів та історичних прав держав. Цей принцип забезпечує збалансований підхід до розподілу морських просторів та ресурсів між державами [2].

Не менш важливим є принцип договірної визначення кордонів, який базується на необхідності досягнення взаємної згоди між державами. Відповідно до статті 74 Конвенції ООН з морського права (UNCLOS), держави зобов'язані вести переговори з метою досягнення справедливого рішення, враховувати інтереси всіх зацікавлених сторін та дотримуватися процедур мирного вирішення спорів [1]. Цей принцип є *fundamental* для забезпечення стабільності міжнародних відносин у морській сфері.

Принцип пропорційності, запроваджений практикою Міжнародного суду ООН, передбачає надання кожній державі морського простору, пропорційного довжині її узбережжя. При цьому враховується конфігурація берегової лінії та необхідність забезпечення справедливого розподілу морських ресурсів. Цей принцип допомагає знайти баланс між географічними реаліями та потребами держав у морських ресурсах [3].

Особливе значення має принцип ефективного контролю, який вимагає від держав здійснення реального управління морськими просторами. Це включає забезпечення фізичної присутності в морських зонах, створення адміністративних структур для управління територіями та впровадження систем моніторингу та охорони морських ресурсів. Ефективний контроль є ключовим елементом для підтвердження прав держави на певні морські простори [4].

Важливим елементом системи принципів делімітації є принцип невторчання, який забезпечує захист прав держав на використання своїх морських зон та запобігає конфліктам між державами. Цей принцип особливо важливий при регулюванні спільного використання ресурсів та охороні морського середовища. Він гарантує, що діяльність однієї держави не буде перешкоджати законним правам та інтересам інших держав.

Принцип природного продовження має особливе значення для визначення меж континентального шельфу. Він базується на геологічних характеристиках морського дна та враховує природне продовження континентальної території. Застосування цього принципу вимагає серйозного наукового обґрунтування та детальних геологічних досліджень.

У випадках, коли досягнення остаточного рішення щодо делімітації є складним, застосовується принцип тимчасових угод. Він дозволяє державам укладати тимчасові угоди про спільне використання ресурсів та створювати механізми управління спірними територіями. Це допомагає запобігти конфліктам у перехідний період та забезпечити стабільне управління морськими ресурсами.

Принцип міжнародної співпраці реалізується через участь держав у міжнародних організаціях та угодах, спільні проекти з дослідження та охорони морського середовища, обмін науковою інформацією та технологіями, а також координацію дій у сфері морського природокористування. Цей принцип є ключовим для забезпечення ефективного управління морськими просторами на глобальному рівні.

Підсумовуючи, слід зазначити, що делімітація морських просторів є складним процесом, який вимагає комплексного застосування різних принципів міжнародного права. Успішна делімітація залежить від дотримання всіма сторонами основних принципів міжнародного морського права, готовності держав до конструктивного діалогу та компромісів, врахування географічних, економічних та екологічних факторів, а також розвитку механізмів міжнародної співпраці. У сучасних умовах особливого значення набуває розвиток нових підходів до делімітації, що враховують зростаючі виклики у сфері використання морських ресурсів та охорони морського середовища. Це вимагає подальшого вдосконалення міжнародно-правових механізмів та посилення співпраці між державами для забезпечення сталого розвитку морських просторів.

**Список використаних джерел:**

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
2. Cottier, Thomas. Equitable Principles of Maritime Boundary Delimitation: The Quest for Distributive Justice in International Law. 2015. eBook. URL: [https://www.researchgate.net/publication/290454292\\_Equitable\\_principles\\_of\\_maritime\\_boundary\\_delimitation\\_The\\_quest\\_for\\_distributive\\_justice\\_in\\_international\\_law](https://www.researchgate.net/publication/290454292_Equitable_principles_of_maritime_boundary_delimitation_The_quest_for_distributive_justice_in_international_law)
3. Mega Jaya, Belardo & Cahyani, Ferina & Idris, Idris & Permata, Rika. Method and principle of maritime boundary delimitation between states with opposite or adjacent coasts (Case of Indonesia and Timor-leste). *Diponegoro Law Review*. Vol. 7. 2022. P. 150-172.
4. Fietta, Stephen, and Robin Cleverly, A Practitioner's Guide to Maritime Boundary Delimitation (2016; online edn, Oxford Academic). DOI : <https://doi.org/10.1093/law/9780199657476.003.0001>

**Волкова А.С.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Півторак Г.Ф., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

**СУДОВА ПРАКТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У СФЕРІ  
ВОДНИХ РЕСУРСІВ: АНАЛІЗ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

В умовах глобальних екологічних викликів, зростаючого дефіциту водних ресурсів та погіршення їх якості особливої актуальності набуває питання ефективного правового регулювання використання та охорони вод. Європейський Союз, як один із світових лідерів у сфері охорони довкілля, створив комплексну систему правового регулювання водних відносин та механізми вирішення спорів у цій сфері. Аналіз судової практики ЄС щодо водних ресурсів має важливе теоретичне та практичне значення для розуміння

ефективності існуючих правових механізмів та визначення напрямів їх вдосконалення. Особливої актуальності це набуває в контексті євроінтеграційних процесів та необхідності гармонізації національних законодавств з правом ЄС.

Суд Європейського Союзу відіграє ключову роль у забезпеченні дотримання водного законодавства ЄС та формуванні єдиних підходів до вирішення водних спорів. Правове регулювання водних відносин базується на комплексі директив, серед яких ключову роль відіграє Водна Рамкова Директива 2000/60/ЄС [1], що встановлює основні принципи та вимоги до управління водними ресурсами в ЄС. Ця Директива створила базис для інтегрованого управління водними ресурсами та визначила стандарти якості води, які стали основою для численних судових рішень.

Аналіз судової практики демонструє різноманітність водних спорів, серед яких значну частину становлять справи щодо порушення стандартів якості води. Показовою в цьому контексті є справа проти Бельгії (C-32/05), де розглядалось питання надмірної кількості хімічних речовин у водах [2]. Суд встановив не лише порушення вимог Водної рамкової директиви щодо контролю за якістю води, але й зобов'язав державу впровадити систематичний моніторинг забруднюючих речовин та розробити план дій щодо зниження їх концентрації. Це рішення стало прецедентним для подальших справ щодо контролю якості води.

Особливо значущою є справа проти Німеччини (C-535/18) щодо забруднення підземних вод нітратами [3]. У цій справі Суд детально проаналізував вплив сільськогосподарської діяльності на якість підземних вод та встановив чіткі критерії відповідальності держав за контроль сільськогосподарського забруднення. Суд наголосив на необхідності впровадження ефективних програм моніторингу та зобов'язав Німеччину розробити комплексний план зменшення нітратного забруднення, включаючи обмеження використання добрив та впровадження більш екологічних методів ведення сільського господарства.

У справі проти Італії (C-251/17) щодо очистки стічних вод [4] Суд розглянув не лише технічні аспекти очищення, але й питання відповідальності місцевих органів влади за забезпечення належної інфраструктури. Було встановлено, що держави-члени несуть відповідальність за створення та підтримку ефективних систем очистки стічних вод, навіть якщо це вимагає значних фінансових інвестицій. Справа C-502/15 проти Великої Британії [5] додатково розвинула цю практику, встановивши детальні вимоги до систем очистки та критерії оцінки їх ефективності.

Транскордонні водні спори демонструють особливу складність через необхідність балансування інтересів різних держав. У справі проти Іспанії (C-151/12) [6] Суд встановив важливі принципи транскордонного управління річковими басейнами, включаючи вимоги до спільного планування та координації дій. Справа Габчиково-Надьмарош [7] стала класичним прикладом

вирішення складного транскордонного конфлікту, де Суд підкреслив необхідність збалансування економічних інтересів та екологічних вимог.

У сфері захисту водних екосистем особливе значення має "постанова Везер" (С-461/13) [8], де Суд встановив принцип недопущення погіршення стану водних об'єктів та визначив критерії оцінки екологічного стану вод. У справі С-301/12 [9] було розвинуто підходи до захисту водно-болотних угідь та встановлено баланс між економічним розвитком та збереженням природних екосистем.

Система вирішення водних спорів у ЄС, що базується на положеннях Договору про функціонування ЄС [10], демонструє комплексний підхід до захисту водних ресурсів. Ключові принципи включають не лише екосистемний підхід та басейнове управління, але й принцип інтеграції екологічних вимог у галузеві політики, принцип сталого розвитку та принцип "забруднювач платить". Важливим є також принцип превентивності, який реалізується через систему раннього попередження конфліктів та механізми обов'язкових консультацій між державами.

Процедура розгляду водних спорів передбачає багатоетапний процес, який починається з досудового врегулювання. На цьому етапі Європейська Комісія проводить попереднє розслідування та надає державам можливість виправити порушення добровільно. Якщо це не вдається, справа передається до Суду ЄС, який має повноваження накладати значні фінансові санкції на держави-порушники.

Особливу роль у попередженні водних конфліктів відіграють річкові комісії. Наприклад, Міжнародна комісія з захисту річки Дунай [11] розробила ефективні механізми координації дій прибережних держав та систему раннього попередження про забруднення. Цей досвід демонструє важливість міжнародної співпраці у вирішенні водних спорів.

Перспективи розвитку системи вирішення водних спорів у ЄС включають декілька ключових напрямків. По-перше, це впровадження інноваційних технологій моніторингу, включаючи використання супутникових даних та систем штучного інтелекту для раннього виявлення порушень. По-друге, розвиток онлайн-платформ для вирішення спорів, що дозволить прискорити процедури та зробити їх більш доступними.

Важливим напрямком є також посилення ролі медіації та альтернативних методів вирішення спорів. Досвід показує, що медіація особливо ефективна у транскордонних водних конфліктах, де традиційні судові процедури можуть бути занадто тривалими та складними.

Особлива увага приділяється вдосконаленню механізмів виконання судових рішень. Планується створення спеціалізованої системи моніторингу виконання рішень Суду ЄС у водних спорах, включаючи регулярну звітність держав та незалежний аудит впроваджених заходів.

У контексті кліматичних змін зростає важливість адаптації правових механізмів до нових викликів. Це включає розробку спеціальних процедур для

вирішення спорів, пов'язаних з екстремальними погодними явищами, посухами та повеннями, а також захистом вразливих водних екосистем.

Розвиток міжнародного співробітництва передбачає посилення взаємодії з сусідніми країнами, гармонізацію стандартів та процедур, обмін досвідом та найкращими практиками. Особлива увага приділяється співпраці з країнами Східного партнерства та країнами-кандидатами на вступ до ЄС.

**Висновки.** Система вирішення водних спорів у ЄС є комплексною та ефективною, базується на чітких правових та інституційних механізмах. Аналіз судової практики свідчить про різноманітність водних спорів та необхідність індивідуального підходу до їх вирішення. Ключову роль відіграють превентивні механізми та міжнародна співпраця у сфері управління водними ресурсами. Важливим є подальше вдосконалення механізмів контролю за виконанням судових рішень та впровадження інноваційних технологій. Досвід ЄС має важливе значення для розвитку механізмів вирішення водних спорів в інших регіонах світу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council establishing a framework for Community action in the field of water policy. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32000L0060> (дата звернення: 22.11.2024).

2. Case C-32/05 Commission v Belgium [2006]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=56989&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1439274> (дата звернення: 22.11.2024).

3. Case C-535/18 Commission v Germany [2019]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=220538&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1441451> (дата звернення: 22.11.2024).

4. Case C-251/17 Commission v Italy [2018]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=202420&pageIndex=0&doclang=IT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1440347> (дата звернення: 22.11.2024).

5. Case C-502/15 Commission v United Kingdom [2016]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190336&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1442486> (дата звернення: 22.11.2024).

6. Case C-151/12 Commission v Spain [2013]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=137845&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1444710> (дата звернення: 22.11.2024).

7. Case C-239/03 Commission v France [2004]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=49170&pageIndex>

=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1445111 (дата звернення: 22.11.2024).

8. Case C-461/13 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland [2015]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=165446&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1450514> (дата звернення: 22.11.2024).

9. Case C-301/12 Cascina Tre Pini v Provincia di Pavia [2014]. URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=150281&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1451468> (дата звернення: 22.11.2024).

10. Treaty on the Functioning of the European Union, Articles 258-260. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT> (дата звернення: 22.11.2024).

11. International Commission for the Protection of the Danube River. Annual Report 2021. URL: <https://www.icpdr.org/main/publications/annual-reports> (дата звернення: 22.11.2024).

**Волошенюк В.В.**

*здобувачка вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ ОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ЗАХИСТ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ТА ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ**

Морське середовище — це не лише джерело біологічного різноманіття, а й основа економічного розвитку, яка забезпечує транспортування вантажів, видобуток природних ресурсів тощо. Але з кожним роком його стан погіршується через величезну кількість викидів, забруднюється різноманітними відходами й стає схожим на сміттєзвалище для токсичних речовин. Байдужість людей стає дедалі більшою, адже концентрація уваги переноситься на зовнішні світові проблеми, такі як війни, економічні кризи, а морське середовище відходить на другий план. Саме з цим і пов'язана так звана деградація світового океану [1, с. 71].

Найбільшим джерелом забруднення виступають танкерні судна, які перевозять нафту у величезних об'ємах. За різними оцінками, щорічно до Світового океану потрапляє від 500 тис. до 8-10 млн. тонн техногенних нафти та нафтопродуктів. Під час аварійних розливів з танкерних суден у море одночасно надходять тисячі тонн нафти, що згубно впливає на його екосистеми.

В даний час забруднення Світового океану нафтою та нафтопродуктами досягло вже 1/5 його загальної поверхні. Тільки 1 тонна нафти здатна покрити до 12 кілометрів квадратних поверхні моря. А нафтова плівка порушує всі фізико-хімічні процеси: підвищується температура поверхневого шару води,

погіршується газообмін, риба йде або гине, але й нафта, яка осіла на дно, довгий час шкодить усьому живому [2, с. 87].

Більшість судновласників не знайомі із законодавством водного середовища, охорони морського середовища, які встановлюють адміністративну, цивільну та кримінальну відповідальність за порушення, тому вони сподіваються, що жодної відповідальності у них не виникне. Попри те, відповідальності не уникнути, оскільки ці питання строго регулюються українським законодавством.

Стаття 101 Водного кодексу України визначає, що власники засобів водного транспорту, трубопроводів, плавучих та інших споруд на водних об'єктах, а також інші юридичні та фізичні особи зобов'язані забезпечувати охорону вод від забруднення і засмічення внаслідок втрат мастила, пального, хімічних, нафтових та інших забруднюючих речовин [3].

Питання щодо застосування цивільної відповідальності за порушення водного законодавства регулюється статтею 69 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», яка встановлює, шкода, заподіяна внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, підлягає компенсації в повному обсязі.

Відповідно до Постанови Пленуму Верховного Суду України від 10 грудня 2004 року № 17 «Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довкілля», у випадках відшкодування шкоди, завданої забрудненням або засміченням вод чи іншими порушеннями водного законодавства, слід керуватися нормами статті 111 Водного кодексу України та статей 1166 і 1192 Цивільного кодексу України. Ці норми встановлюють загальні підстави відповідальності за завдану шкоду та способи її відшкодування[4].

Відповідно до вищевказаних джерел українського законодавства ми маємо змогу припустити, що захист морського середовища суворо регулюється певними нормативними актами та законами. Для подальшого більш ефективного захисту водних ресурсів від забруднення та деградації необхідно вдосконалити вже існуючі механізми правового регулювання. В свою чергу, мною були виявлені можливі профілактичні заходи для вирішення актуальних проблем.

По-перше, слід забезпечити стабільне функціонування наукових досліджень, які допоможуть віднайти інноваційні методи очищення морського середовища від нафтопродуктів і токсичних речовин, пластику та інших видів забруднення, а також виявити й вивчити оцінку довгострокових наслідків забруднення моря. Це один з найбільш ефективних методів, який допоможе світу побороти морські забруднення.

Також необхідно підвищити рівень екологічної свідомості та громадського контролю, шляхом впровадження освітніх кампаній, які інформуватимуть про негативні наслідки забруднення океану та роль кожного у його захисті. Такі практики можна проводити як серед дорослого покоління, так і серед підлітків, що допоможе з юних років розуміти важливість такої проблеми.



Посилення контролю за діяльністю морського транспорту, включно з впровадженням новітніх технологій моніторингу забезпечить швидке виявлення порушень та невідвотню відповідальність судновласників за скоєння морських правопорушень.

Важливим елементом виступає розвиток екологічно чистих технологій морського транспорту, які в майбутньому мінімізують негативний вплив на морське середовище, зокрема вдосконалення герметичності резервуарів на нафтяних танкерах, які несуть найбільшу загрозу для морської екосистеми.

Найголовнішим виступає активна міжнародна співпраця, яка спрямована на спільний моніторинг стану акваторії океанів і морів та активний обмін інформацією між країнами. А також розробка та фінансування спільних проектів з очищення та відновлення екосистем Світового океану. Важливою складовою співпраці є міжнародні документи, такі як, наприклад, Конвенція ООН з морського права, підписана у 1982 році в Монтего-Бей. Вона є фундаментальним міжнародно-правовим документом, який регулює різні аспекти використання морських просторів, включаючи захист морського середовища. Основні положення Конвенції стосуються загальних зобов'язань держав запобігати, зменшувати та контролювати забруднення морського середовища, співробітництва між країнами для забезпечення охорони океанів тощо [5].

Отже, захист морського середовища є важливим завданням для сучасного світу, що вимагає злагоджених дій від різноманітних сфер діяльності. Цивільно-правова відповідальність є важливим елементом цієї системи, адже вона виступає основним фактором забезпечення добросовісності користування морським середовищем та передбачає настання правових наслідків у разі порушення національного законодавства, яке має бути наближене й у співпраці з міжнародним законодавством. Лише спільними зусиллями можна забезпечити поступовий розвиток і збереження морських екосистем для майбутніх поколінь. Від ефективності перерахованих заходів залежить біологічне різноманіття, якісне функціонування та подальший розвиток морської сфери не тільки безпосередньо в Україні, а й в цілому світі. Розвиток та стабільність правового регулювання та законодавчої ініціативи відіграє першочергову роль у забезпеченні правових наслідків для тих, хто зневажає майбутні перспективи покращення Світового океану.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Фурман М. О. Відповідальність судновласника за забруднення морського середовища нафтопродуктами внаслідок умисного зливу. Зб. наук. праць.- Одеса, 2019. С. 71-79
2. Пузанов В. В., Бабаджанова О.Ф. Забруднення морського середовища натою та нафтопродуктами. Зб. наук. праць.-Львів, 2022 р. С. 268
3. Водний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 24, ст.189). Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр?find=1&text=нафта#Text>

(дата звернення 22.11.2024)

4. Пленум Верховного суду України. Постанова 10.12.2004 № 17 “Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довкілля”. Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0017700-04#Text> (дата звернення 22.11.2024)

5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (Конвенцію ратифіковано Законом № 728-XIV від 03.06.99, ВВР, 1999, N 31, ст.254 ). Веб-сайт. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C> (дата звернення 23.11.2024)

***Holodnytskyi D.O.***

*student of 5th year of a master's degree,*

*The Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

*Supervisor: Sandjuk H.O., Candidate of Juridical Sciences (Ph. D.), docent of the Department of Administrative and Constitutional Law, The Admiral Makarov National University of Shipbuilding*

## **KNOW YOUR CARGO SANCTION MECHANISM: COMPLIANCE, DUE DILIGENCE AND RISKS**

On 11.12.2023, the US Departments of Commerce, Justice, Homeland Security, Treasury, and of State published a joint compliance note: “Quint-Seal Compliance Note – Know Your Cargo”. This guidance was aimed at stricter export control, primarily oil export conducted by Russia, Venezuela, and Iran. Since the existing sanctions mechanism was meant to decrease oil supply from the targeted countries and cut their export profits, the new set of measures lays down rigorous compliance criteria to crumble evading practices. OFAC and other US government agencies involved in trade regulation and enforcement have increasingly focused on intermediaries or facilitators of potentially illicit transactions, such as shipping companies, logistics service providers, freight forwarders, transport intermediaries, and insurance companies.[1] The US government later joined by the EU, the UK, and Canada specifically addressed the problem of malicious operators. These companies are linked to major exporters from sanctioned jurisdictions, but more often they act independently, which makes it more difficult to target them.

Malicious operators employ several techniques to shield targeted exports from compliance scrutiny:

- Establishing shell companies to covert the real end-buyer or misrepresenting its status as a company from non-sanctioned jurisdiction.
- Falsifying shipping documents by misrepresenting the purpose or destination of exported goods.
- End-user diversion performed by delivering cargo to an approved destination and later diverting them to sanctioned companies.
- Mislabeling dual-use goods as civilian-use items or falsely lowering their total value to evade scrutiny.

- Creating clandestine logistics to transport goods outside of the monitored supply chains, including using falsified tracking or shipping records.

Since addressing each of the above-mentioned issues would lead to a more convoluted inspection, OFAC assigned responsibility to the principal parties in interest in a transaction, which are usually the U.S. seller and the foreign buyer. Nevertheless, freight forwarders or other agents acting on behalf of the principal parties are also responsible for their actions, including the representations they make while filing export control documents.[2]

OFAC essentially introduced a list of criteria for compliance and instituted not only the Know Your Cargo principle, but also linked to it Know Your Client principle. In OFAC's note, the following practices need to be employed in order to comply with the sanction mechanism.

In light of the Know Your Client principle, the carrier needs to verify the intended use of the cargo and the final recipient to ensure compliance with OFAC's end-use restrictions. A proper level of control should be imposed to ensure that the goods will not be used for prohibited purposes, such as military applications in sanctioned countries. A party needs to verify that the cargo, consignee, and intermediaries are not listed on international sanctions or watchlists, such as those maintained by national regulatory bodies, especially under the jurisdiction of the UN, EU, and US.

Monitoring of specific categories of cargo such as dual-use items, or goods linked to embargoed regions should be conducted. Extreme attention should be paid to OFAC's (the US) Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (SDN) and other restricted party lists to ensure that no prohibited parties are involved. Cargo destined for or originating from countries subject to comprehensive U.S. sanctions (e.g., Russia, Cuba, the DPRK) should be carefully reviewed. Transit routes should be evaluated to avoid sanctioned regions. If the transaction involves a sanctioned country, individual, or entity, it is generally prohibited without a specific OFAC license.[3]

Each party in the transportation process is required to maintain clear, accurate, and complete shipping documents, including invoices, bills of lading, and end-user certificates. Retain all relevant documents related to shipments for at least five years, as required under OFAC regulations.

There are few safeguard mechanisms for parties to ensure that they do not participate in illicit commercial activities. OFAC sanctions exclusion clause typically states that neither party is required to perform obligations under the agreement if doing so would violate OFAC sanctions.[4] Insurance contracts often include this clause to avoid covering claims involving sanctioned activities. However, this practice should be getting more widespread since this provision protects parties from liability arising out of sanctions compliance failures.

If maritime intermediaries become aware of a potential or real violation of sanction regimes during or after the voyage, this party may refer to A mid-voyage or post-voyage notification of sanctions risk. This notification may trigger compliance measures or contractual obligations, including immediate reporting and

corrective actions. Maritime stakeholders that use this notification are typically required to notify relevant parties. If an actual violation of sanctions regulation was identified, a responsible party should deviate to avoid a sanctioned area or a specific location, or entity. A party might also be required to refuse to load or discharge cargo that would breach sanctions and return to the initial port. In case of post-voyage violation of the Know Your Cargo set of rules, a party should investigate a violation, file necessary information to authorities and cooperate with them.

Overall, it is clear that with the current trend of deglobalization and strengthening sanction regimes against international disruptors, mechanisms like OFAC Know Your Cargo would play an enhanced role not only towards buyers and sellers, but would affect all parties of major commercial transactions. Thus, even intermediaries or facilitators should check their activities according to OFAC and related guidelines. Increasing the role of compliance procedures and tactics to correct ostensible violations of sanction restrictions should remain a focal point for further discussions and studies on such sanction mechanisms.

### ***References:***

1. Department of Commerce, Department of the Treasury, Department of Justice, Department of State, and Department of Homeland Security Quint-Seal Compliance Note: Know Your Cargo: Reinforcing Best Practices to Ensure the Safe and Compliant Transport of Goods in Maritime and Other Forms of Transportation. 2023 URL: <https://ofac.treasury.gov/media/932391/download?inline>

2. D. Michael Kaye, Daniel E. Waltz, Adam Klauder, Michael J. Wray. OFAC Issues Additional Sanctions Guidance for the Maritime Shipping Industry. National law review. 2024. URL: <https://natlawreview.com/article/ofac-issues-additional-sanctions-guidance-maritime-shipping-industry>

3. Terence Gilroy, Michael Amberg. Issues “Know Your Cargo” Joint Compliance Note to Maritime and Other Transportation Industries. 2024. URL: <https://sanctionsnews.bakermckenzie.com/us-issues-know-your-cargo-joint-compliance-note-to-maritime-and-other-transportation-industries/>

4. Navigating the Breadth and Complexity of the Recent Russian Sanctions and What's Next? 2024. URL: <https://www.dowjones.com/professional/risk/resources/risk-blog/navigating-breadth-complexity-recent-russian-sanctions>

**Гюрова Ю.П.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О. В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ВЗАЄМОДІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ З МІЖНАРОДНИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ У ФОРМУВАННІ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ**

Ефективне управління морськими ресурсами та захист морського середовища вимагають скоординованих зусиль не лише на загальноєвропейському, а й на глобальному рівні. Саме тому Європейський Союз (ЄС) приділяє велике значення розвитку взаємодії з провідними міжнародними організаціями, що працюють у морській сфері.

Одним із ключових партнерів ЄС у цьому напрямку є Організація Об'єднаних Націй та її спеціалізовані установи. Зокрема, Програма ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) та Продовольча і сільськогосподарська організація ООН (ФАО) є важливими учасниками формування та реалізації морської політики ЄС [1].

ЮНЕП активно залучена до питань захисту морського середовища, сприяючи розробці міжнародних стандартів та стратегій для мінімізації забруднення океанів, захисту біорізноманіття та збереження природних морських екосистем. У співпраці з ЄС ЮНЕП здійснює моніторинг стану морського середовища, надає експертну підтримку та проводить дослідження, які сприяють розумінню наслідків зміни клімату для морських ресурсів та екосистем [1].

ФАО, зі свого боку, відіграє важливу роль у забезпеченні сталого використання морських ресурсів, зокрема в галузі рибальства та аквакультури. ЄС активно співпрацює з ФАО для впровадження міжнародних стандартів сталого рибальства, що дозволяє захищати рибні запаси, попереджати надмірний вилов і забезпечувати довгострокову продовольчу безпеку [1].

Крім того, ЄС співпрацює з цими установами у рамках глобальних ініціатив, таких як Порядок денний розвитку ООН, зокрема Пункт 14, який спрямований на збереження та раціональне використання океанів, морів і морських ресурсів. Ця співпраця дозволяє ЄС координувати свої зусилля з іншими країнами та організаціями, сприяючи глобальній стабільності та збереженню океанів [2].

Європейська Комісія та ЮНЕП здійснили історичний крок у напрямку боротьби із забрудненням, провівши 10 грудня 2021 року в Брюсселі перший Діалог з політики нульового забруднення. Під час цієї знакової зустрічі організації домовились про спільні термінові дії на глобальному рівні для комплексного зменшення забруднення, узгодивши свої відповідні плани дій та посиливши співпрацю між інституціями [3].

В рамках діалогу було визначено ключові напрямки співробітництва, які включають розвиток багатостороннього співробітництва, зміцнення політичної підтримки для зменшення забруднення, вдосконалення управління хімічними речовинами та відходами, а також вирішення проблем транскордонного забруднення. Значна увага приділяється впровадженню циркулярного підходу у ключових секторах економіки [3].

Поточна співпраця між Європейською Комісією та ЮНЕП охоплює широкий спектр діяльності, включаючи захист біорізноманіття, впровадження сталого споживання та виробництва, розвиток циркулярної економіки, боротьбу зі зміною клімату, управління водними ресурсами тощо. Завдяки стратегічним рамковим угодам вдалося досягти суттєвого прогресу у спільній роботі над цими пріоритетними напрямками [1].

Ще одним стратегічним партнером ЄС є Міжнародна морська організація (ІМО) - спеціалізована установа ООН, що відповідає за розробку та впровадження міжнародних конвенцій та стандартів у сфері морської безпеки та охорони навколишнього середовища від забруднення з суден. ЄС активно долучається до формування порядку денного ІМО та імплементації її рішень у своє законодавство [1].

ІМО відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки морського транспорту, уніфікації стандартів для морських перевезень і захисту морських екосистем від негативного впливу людської діяльності. Хоча ЄС не є членом ІМО, він є активним учасником міжнародних зусиль у галузі морської безпеки та охорони навколишнього середовища [1].

Один з основних напрямів співпраці між ЄС та ІМО полягає у забезпеченні імплементації міжнародних стандартів та конвенцій, таких як MARPOL, у законодавство країн-членів ЄС. Завдяки активній участі ЄС у роботі ІМО, на міжнародному рівні досягнуто значних успіхів у встановленні більш суворих стандартів щодо безпеки судноплавства та зменшення наслідків для навколишнього середовища [1].

Європейський Союз активно розвиває партнерство з низкою регіональних рибогосподарських організацій, які мають стратегічне значення для забезпечення сталого управління рибними ресурсами та охорони морських екосистем. Серед них - Генеральна рибпромислова комісія для Середземного моря (GFCM) та Комісія зі збереження морських живих ресурсів Антарктики (CCAMLR) [4].

Співпраця ЄС з цими організаціями дозволяє інтегрувати їхні зусилля у політику ЄС щодо управління рибними запасами, зокрема у рамках Загальної рибальської політики. Спільно з регіональними комісіями ЄС працює над розвитком ефективних механізмів для боротьби з перевиловлюванням, захисту морських екосистем та розвитку сталих рибальських практик [4].

Важливим напрямком співпраці ЄС також є взаємодія з Міжнародною організацією праці (МОП) у сфері поліпшення умов праці моряків та забезпечення їх соціальних прав. Це пов'язано з тим, що морський транспорт та

рибальство належать до найбільш небезпечних видів економічної діяльності [5].

Співпраця між ЄС та МОП базується на спільних цінностях і стратегічних цілях, що дозволило досягти значних результатів у сфері зайнятості та соціальних питань. ЄС надає значне фінансування для реалізації спільних проєктів, спрямованих на забезпечення гідної праці, захист прав працівників, запобігання дитячій та примусовій праці, а також сприяння трудовій мобільності [5].

**Висновки.** Участь Європейського Союзу у роботі провідних міжнародних організацій, таких як ООН, ІМО, МОП, а також регіональних рибогосподарських комісій дозволяє йому відігравати ключову роль у формуванні глобальної порядку денного з питань морських ресурсів та екологічної безпеки. Завдяки такій міжнародній співпраці ЄС здатен значно підвищувати ефективність та узгодженість власної морської політики, а також поширювати свої норми та стандарти у сфері охорони навколишнього середовища, морської безпеки та сталого використання ресурсів світового океану.

#### **Список використаних джерел:**

1. An Integrated Maritime Policy for the European Union: Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions. Brussels, 10.10.2007. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575>

2. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development: Resolution 70/1 adopted by the General Assembly on 25 September 2015. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n15/291/89/pdf/n1529189.pdf>

3. European Commission and UN Environment Programme step up cooperation for a zero-pollution future: 10.12.2021. URL: <https://www.unep.org/technical-highlight/european-commission-and-un-environment-programme-step-cooperation-zero>

4. International fisheries relations. Fact Sheets on the European Union: European Parliament official web-site. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/119/international-fisheries-relations#:~:text=The%20EU%20currently%20plays%20an,for%20the%20Eastern%20Central%20Atlantic.>

5. The European Union. ILO Cooperation. ILO: Department of Partnership and Field Support. May 2019. URL: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjhmrrnsVKJAxX4BNsEHXPCETIQFnoECBgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.ilo.org%2Fmedia%2F409371%2Fdownload&usq=AOvVaw3WhSsWkWdv4I4BsLLkoAOg&opi=89978449>

**Допіра А.В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О. В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ПІДВОДНА КУЛЬТУРНА СПАДЩИНА: УНІКАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН НА ПЕРЕТИНІ ІСТОРІЇ ТА ЕКОЛОГІЇ**

Підводна культурна спадщина (УСН) є унікальним та надзвичайно важливим компонентом світової культурної спадщини, що охоплює широкий спектр об'єктів, які знаходяться під водою. Це включає затонулі кораблі, руїни стародавніх міст, артефакти та інші сліди людської діяльності. Значення цих об'єктів для розуміння історії людства та розвитку цивілізації неможливо переоцінити. Однак, їх специфічне розташування під водою створює низку унікальних викликів для виявлення, дослідження та збереження. УСН надає унікальну можливість зазирнути в минуле людства, відкриваючи нові сторінки історії та допомагаючи краще зрозуміти розвиток цивілізацій.

Крім того, сучасні дослідження демонструють, що об'єкти УСН відіграють ключову роль у підтримці морського біорізноманіття та функціонуванні морських екосистем. Затонулі кораблі, наприклад, часто стають штучними рифами, створюючи унікальні середовища існування для морських організмів [1].

Зростаюча антропогенна діяльність у морях та океанах, включаючи видобуток корисних копалин, рибальство та забруднення, а також кліматичні зміни становлять серйозну загрозу для УСН. Це робить нагальним питання їх вивчення та збереження.

Дослідження УСН вимагає співпраці фахівців з різних галузей, включаючи археологію, історію, океанологію, екологію та інші, що сприяє розвитку міждисциплінарних підходів у науці. Дослідження УСН стимулює розвиток нових технологій для підводних досліджень, які можуть мати широке застосування в інших галузях науки та промисловості. Дослідження УСН базується на комплексному підході, що включає правову базу, технології підводних досліджень, методи консервації, системи класифікації та екологічні дослідження. Основою для досліджень є міжнародні правові документи, зокрема Конвенція ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини 2001 року [2].

Використовуються спеціалізовані методи підводної археології, включаючи застосування акваланга, роботизованих та автономних підводних апаратів. Розробляються та застосовуються спеціальні методи консервації для артефактів, піднятих з морського дна. Важливим інструментом є Типовий формуляр ЮНЕСКО для реєстру підводної культурної спадщини. Проводяться дослідження впливу об'єктів ПКС на морські екосистеми [3].



УСН має ряд унікальних характеристик, які відрізняють її від наземних археологічних об'єктів, включаючи виняткову збереженість артефактів завдяки анаеробним умовам під водою та складність доступу до об'єктів. Об'єкти УСН включають:

- Залишки корабельних аварій
- Загороджувальні судна, затоплені для оборони водних шляхів
- Залишки літаків та інших транспортних засобів
- Затоплені архітектурні споруди та історичні пам'ятки
- Релігійні та ритуальні об'єкти
- Затоплені ландшафти та поселення
- Археологічні знахідки в підводних печерах
- Кам'яні припливні греблі, характерні для країн Далекого Сходу

Об'єкти УСН виконують важливу екологічну роль об'єктів. Згідно з концепцією "Екології морської спадщини", запропонованою у 2022 році науковцями Кіртін С. Мейєр-Кайзер та Кальвін Х. Майрс, затонулі судна виконують роль штучних рифів, створюючи унікальні середовища існування для морських організмів [4, р. 817].

Дослідження показують, що у водах навколо захищених корабельних аварій спостерігається вища чисельність риб та більша біомаса порівняно з районами інтенсивного тралювання. Затонулі кораблі надають прихисток молодим особинам різних видів, урізноманітнюють структуру морського дна і можуть бути настільки ж важливими для екології морського дна, як природні коралові рифи чи підводні гори.

Можемо підсумувати, що особливо важливим відкриттям є екологічна роль об'єктів УСН, що змінює наше розуміння затонулих кораблів та інших підводних об'єктів - вони перестають бути лише історичними артефактами, а стають важливими елементами морських екосистем, що має значні наслідки для управління морськими ресурсами та планування природоохоронних заходів. Завдяки ефекту "перетікання", захищені затонулі кораблі сприяють зміцненню рибних запасів у прилеглих акваторіях, що має важливе значення не лише для збереження біорізноманіття, але й для сталого управління рибними ресурсами, такі висновки можуть вплинути на політику управління рибальством та створення морських охоронних зон.

Отримані результати підкреслюють необхідність міждисциплінарного підходу до вивчення та збереження УСН, що вимагає співпраці археологів, істориків, екологів, океанологів та фахівців з інших галузей, такий підхід може сприяти розвитку нових напрямків досліджень та інноваційних методів збереження культурної та природної спадщини. Дослідження виявили низку викликів, пов'язаних зі збереженням УСН, включаючи складність доступу, правові питання та проблеми консервації, що підкреслює необхідність розробки нових технологій та методів для вивчення та збереження підводних об'єктів.

Збереження підводної культурної спадщини виявляється не лише збереженням нашої історії, але й інвестицією в майбутнє наших океанів та планети в цілому, що вимагає посиленої уваги з боку наукової спільноти, урядів

та міжнародних організацій. Результати вказують на необхідність подальших досліджень у кількох напрямках, включаючи вивчення довгострокового впливу об'єктів УСН на морські екосистеми, розробку нових методів консервації та реставрації підводних артефактів, а також дослідження впливу кліматичних змін на УСН.

Загалом, отримані результати підкреслюють унікальну цінність підводної культурної спадщини як з історичної, так і з екологічної точки зору. Вони вказують на необхідність комплексного підходу до збереження та вивчення УСН, який враховує як культурні, так і екологічні аспекти. Це відкриває нові перспективи для міждисциплінарних досліджень та міжнародного співробітництва у сфері охорони морського середовища та культурної спадщини.

**Список використаних джерел:**

1. Perez-Alvaro E. Underwater Cultural Heritage: Ethical Concepts and Practical Challenges. May, 2019. (e-Book). P. 5. URL : <https://doi.org/10.4324/9780429467820>

2. Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Paris, 2 November 2001. Art. 1(a). URL: [https://wipolex-res.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/unesco8/trt\\_unesco8.pdf](https://wipolex-res.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/unesco8/trt_unesco8.pdf) (дата звернення: 18.10.2024)

3. Operational Guidelines for the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Adopted by Resolution 6 / MSP 4 and Resolution 8 / MSP 5. August 2015. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000234177> (дата звернення: 18.10.2024)

4. Kirstin S. Meyer-Kaiser, Calvin H. Mires, Underwater cultural heritage is integral to marine ecosystems, *Trends in Ecology & Evolution*, Volume 37, Issue 10, 2022, Pages 815-818.

**Загорняк А.О.**

здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА

**ВИКЛИКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ ПІД  
ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

Захист прав українських моряків в умовах воєнного стану - надзвичайно актуальне питання. Ця проблема набула особливої гостроти та значущості з початком повномасштабної російської агресії проти України 24 лютого 2022 року.

Перш за все, варто наголосити на ключовій ролі морської галузі для економіки України та її глобальному значенні. Сьогодні більше 80 відсотків

світової товарної торгівлі здійснюється морським шляхом, а експерти з Ради Конференції ООН з торгівлі та розвитку прогнозують підвищення попиту на здійснення вантажних перевезень майже в три рази до 2050 року.

В цьому контексті Україна відіграє надзвичайно важливу роль на міжнародному морському ринку праці. До війни через морські порти наша держава експортувала понад 70% усіх вантажів на загальну суму понад 47 млрд доларів. Кожен 20-й офіцер у світовому торговому флоті - українець. За рівнем професійної підготовки, комунікабельності та дисциплінованості українські моряки посідають одне з перших місць у світі, поступаючись лише філіппінцям, іноді китайцям [1, с. 564].

Однак, російська агресія створила безпрецедентні виклики для української морської галузі та, зокрема, для українських моряків. Через блокаду портів, за експертними оцінками, українська економіка втрачає понад 170 млн доларів щоденно [2].

Але ще більш гострою є проблема забезпечення прав самих моряків. З введенням воєнного стану та оголошенням загальної мобілізації було обмежено виїзд чоловіків у віці від 18 до 60 років з території України за кордон. Ця норма фактично унеможливує виконання професійних обов'язків моряками, адже їхня робота нерозривно пов'язана з перетином кордону [3].

Внаслідок цих обмежень близько 40-50% українських моряків залишилися безробітними. Багато компаній вже встигли відмовитися чекати на відкриття кордонів для українських моряків та замінили екіпажі менш кваліфікованими моряками з країн Азії чи Африки. Це не лише позбавляє наших громадян роботи, але й створює ризики для міжнародної морської галузі, адже українські моряки славляться своєю високою кваліфікацією та професіоналізмом.

Крім того, ті моряки, які залишилися на судах, зіткнулися з іншою проблемою - значним збільшенням тривалості перебування на борту. У деяких випадках термін контракту змінився на 14 місяців замість звичайних 4. Це створює серйозні ризики для фізичного та психічного здоров'я моряків, а також може негативно вплинути на безпеку морських перевезень в цілому.

Ще однією проблемою стало оновлення кваліфікаційних документів. Через воєнний стан багато моряків не можуть вчасно пройти необхідні курси підвищення кваліфікації або отримати нові сертифікати. Це ставить під загрозу їхню подальшу кар'єру та можливість працевлаштування.

Міжнародна спільнота не залишилася осторонь проблем українських моряків. Рада Міжнародної морської організації (ІМО) рішуче засудила військову агресію росії проти України та закликала всі держави надавати максимальну підтримку морякам. Зокрема, ІМО рекомендувала визнати моряків ключовими робітниками, забезпечити можливість їх вільного пересування та надавати відстрочку від військової служби [1, с. 565].

Генеральний секретар ООН також 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). На сьогодні 41 країна вже

зробила цей крок, що значно полегшує пересування та працевлаштування моряків в умовах різноманітних кризових ситуацій [4].

В Україні також ведеться активна робота щодо вирішення проблем моряків. Профспілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ) у співпраці з Морською адміністрацією України розробила та представила на міжнародному рівні ряд важливих пропозицій. Серед них - забезпечення прав моряків, які не можуть оновити свої кваліфікаційні документи, рекомендації щодо продовження термінів дії трудових контрактів, спрощення візових процедур для моряків, захист від дискримінації в іноземних портах.

Особливу увагу варто приділити пропозиціям щодо гарантування права моряків продовжувати активну роботу на судах. ПРМТУ пропонує державам прапору повторно підтверджувати кваліфікацію моряків на новий термін та видавати їм оновлений Ендорсмент навіть за відсутності чинного Підтвердження до диплому. Також рекомендується дозволяти морякам проходити необхідну підготовку в тренажерних центрах, розташованих за межами держави, яка видала морякам їх Сертифікати компетентності.

Для ефективного вирішення проблем українських моряків необхідно вжити ряд заходів на державному рівні. По-перше, Україна має офіційно визнати моряків "ключовими працівниками". Це дозволить забезпечити їм більш вільний доступ до роботи в умовах різноманітних кризових ситуацій, включаючи поточний воєнний стан.

По-друге, необхідно розробити ефективні механізми для забезпечення безперешкодного виїзду моряків на роботу в умовах воєнного стану. Це може включати створення спеціальної процедури перевірки та надання дозволів на виїзд для моряків, які мають підтвержені контракти з іноземними судноплавними компаніями.

Крім того, важливо посилити дипломатичну роботу для захисту прав українських моряків за кордоном. Це включає не лише переговори на рівні міжнародних організацій, але й двосторонні угоди з країнами, які є основними роботодавцями для українських моряків.

По-третє, зусилля щодо розширення пулу моряків повинні включати залучення жінок. Наразі ІМО впроваджує політику гендерної рівності в морській галузі через програму "Жінки в морській галузі". Ця ініціатива спрямована на підвищення представництва жінок у морському секторі та забезпечення рівних можливостей для професійного розвитку. У грудні 2019 року Асамблея ІМО ухвалила Резолюцію А.1147(31), яка закликає до подальших рішучих дій у найближчі роки для просування гендерної рівності в усьому морському секторі та досягнення середовища без бар'єрів. Ця резолюція підкреслює важливість створення робочого середовища для жінок у морській галузі, вільного від перешкод та дискримінації [5].

Нарешті, необхідно розвивати міжнародне співробітництво для підтримки української морської галузі в цілому. Це може включати спільні навчальні програми, обмін досвідом, технічну допомогу для модернізації морської інфраструктури України після війни.

Підсумовуючи, хочемо наголосити, що захист прав українських моряків - це не лише питання економіки, але й питання національної безпеки та міжнародного престижу України. Наші моряки є обличчям України у світовому морському судноплаванні, і наш обов'язок - забезпечити їм гідні умови праці та надійний правовий захист. Вирішення проблем, з якими стикаються українські моряки в умовах воєнного стану, вимагає комплексного підходу та тісної співпраці між урядом, профспілками, міжнародними організаціями та судноплавними компаніями. Лише об'єднавши зусилля, можна подолати ці виклики та зберегти позиції України як одного з провідних постачальників висококваліфікованих морських кадрів на світовий ринок.

**Список використаних джерел:**

1. Данилова І. Проблеми захисту прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні: українські моряки – ключові працівники (key workers). *Аналітично-порівняльне правознавство*. № 1, 2023. С. 563-567. URL: <http://journal-app.uzhnu.edu.ua/article/view/279289/273832>
2. Володимир Крейденко: «Через блокаду морських портів українська економіка втрачає щодня майже 170 мільйонів доларів». *Голос України*. No 109 (7859). 2022 р. URL: <http://www.golos.com.ua/article/360420>
3. Лист Генерального Секретаря ІТФ Стівена Коттона до Президента України Володимира Зеленського від 9 березня 2022 року. URL: <https://icma.as/wp-content/uploads/2022/03/ITFStephenCotton.pdf>
4. Сергєєв Ю., Романішина К. Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19. *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/dotrimannya-prav-moryakiv-v-umovah-pandemiyi-covid19.html>.
5. Preserving the legacy of the world maritime theme for 2019 and achieving a barrier-free working environment for women in the maritime sector: Resolution A.1147(31), adopted by International Maritime Organisation. Decemder, 4, 2019. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/A%2031%20Res.1147%20%20PRESERVING%20THE%20LEGACY%20OF%20THE%20WORLD%20MARITIME%20THEME%20FOR%202019%20BARRIER%20FREE.pdf>

*Катревич Д.С.*

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О. В. к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ЕВОЛЮЦІЯ БЕЗПЕКИ НА МОРІ: ПІРАТСТВО, ТЕРОРИЗМ ТА НОВІ МІЖНАРОДНІ МЕХАНІЗМИ ДЛЯ БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМИ ЗАГРОЗАМИ**

Безпека на морі є критичним аспектом міжнародного права для забезпечення глобальної стабільності. Проблеми, пов'язані з піратством і морським тероризмом, особливо загострилися з початку 2000-х років, створюючи загрози для міжнародної торгівлі, прав людини та екології. Відповідь на ці виклики полягає у розробці міжнародних механізмів, таких як угоди, резолюції, операції з підтримки безпеки, а також у співпраці між державами. У цій доповіді розглянемо еволюцію загроз на морі, зокрема піратства та тероризму, а також нові підходи та інструменти міжнародного співтовариства у протидії цим загрозам.

Піратство є однією з найдавніших форм морських загроз, що зародилося ще в античні часи, коли пірати нападали на торгові кораблі для захоплення ресурсів. Хоча з розвитком державних механізмів контролю на морі піратство вдалося значною мірою скоротити, в останні десятиліття ця проблема знову набула актуальності. Особливо загрозливим стало піратство у водах Африканського Рогу, Південно-Східної Азії та інших регіонів, де відсутня ефективна державна влада. Останні статистичні дані Міжнародної морської організації (ІМО) свідчать, що піратство особливо поширене в таких регіонах, як Сомалі, Малайський архіпелаг і на заході Африки [1].

Піратство як форма морської злочинності почало активно розвиватися ще в часи стародавніх цивілізацій. Наприклад, піратські напади на торгові судна в Середземному морі були частими в античні часи, а в епоху Великих географічних відкриттів піратство стало серйозною проблемою для європейських колонізаторів. Однак найбільшу загрозу піратство становило в період з XVI по XVIII століття, коли діяли знамениті пірати, такі як Черна Борода та Генрі Морган [1].

Сучасне піратство набуло нового вигляду, зокрема, через економічну нестабільність у країнах Африки та Азії, де піратські атаки є частиною більш широких соціально-політичних проблем. Напади на судна, що здійснюються з метою викрадення вантажу або захоплення судна з вимогами викупу, стали звичайною практикою в таких регіонах, як Сомалі та Малайзія.

За даними Міжнародного морського бюро (ІМВ), найбільш піратські активні зони в наш час — це Гвінейська затока, південна частина Азії, а також південна частина Середземного моря. Це вимагає міжнародних зусиль для боротьби з цією загрозою [20].

Піратство створює загрозу для міжнародних торгових шляхів, що може призвести до зривів поставок товарів і сировини. Наприклад, через піратську активність в Аденській затоці судноплавні компанії змушені вибирати альтернативні маршрути, які потребують більше часу і ресурсів. За оцінками, глобальні економічні збитки від піратства становлять мільярди доларів щороку, включаючи витрати на викупи, додаткові страхові премії та підвищені заходи безпеки. Крім того, піратські напади на нафтові танкери і судна з небезпечними вантажами можуть призвести до розливу нафти і серйозних екологічних катастроф, що ставить під загрозу морську екосистему.

Деякі сучасні піратські угруповання мають зв'язки з організованими злочинними і терористичними організаціями, які використовують піратство для фінансування своїх незаконних дій. Зокрема, у Сомалі піратські групи використовують викупи для підтримки збройних угруповань [2].

Неоминула ця проблема й українців. За експертними оцінками, Україна входить до п'ятірки країн з найбільшою чисельністю моряків на торговому флоті. Для країни питання боротьби з піратством, запобігання захопленню суден, захисту моряків, давно вийшли за рамки суто дипломатичної діяльності - це внутрішньополітична проблема. Це ускладнюється тим, що, більшість українських моряків перебувають на суднах під прапорами інших держав. Одним з основних документів, що регулюють боротьбу з піратством, є Конвенція ООН по морському праву (1982). Вона є головним міжнародним документом, що регулює морське право. Згідно зі статтею 101 Конвенції, піратство визначається як будь-який незаконний акт насильства, затримання або грабежу, вчинений для особистої вигоди на морі. Конвенція дає право будь-якій державі затримувати піратів у відкритому морі та притягати їх до відповідальності за принципом універсальної юрисдикції. Це означає, що будь-яка держава має право переслідувати та карати піратів незалежно від їхньої національності і місця здійснення злочину [3].

Резолюції Ради Безпеки ООН щодо піратства біля берегів Сомалі: Рада Безпеки ООН прийняла кілька резолюцій, зокрема резолюції 1816 (2008) і 1851 (2008), які надають державам право використовувати силу проти сомалійських піратів навіть у територіальних водах Сомалі. Ці резолюції дозволяють міжнародним військовим коаліціям, таким як операції НАТО "Океанський щит" і ЄС "Аталанта", проводити патрулювання у небезпечних водах для захисту торгових суден [4].

На відміну від піратства, морський тероризм має інші мотиви, що спрямовані на досягнення політичних цілей через насилля на морі. Терористичні дії стали серйозною загрозою для глобальної безпеки на морі мають на меті дестабілізацію міжнародної торгівлі, створення небезпеки для життя та підризу економічної стабільності. У зв'язку з цим міжнародне співтовариство зосередило зусилля на розробці правових механізмів і заходів безпеки для запобігання морському тероризму.

Морський тероризм визначається як будь-які терористичні акти, що відбуваються на морських об'єктах, зокрема на суднах, в портах, морських

платформах та інфраструктурних об'єктах. Основними цілями таких атак є політичний тиск, фінансовий шантаж, поширення страху та демонстрація сили.

Щодо основні форми морського тероризму виділяють:

- Захоплення суден: терористи можуть захоплювати судна з метою залякування населення, отримання викупу або використання суден як засобу для перевезення вибухівки.

- Атаки на порти та морські об'єкти: напади на об'єкти портової інфраструктури, нафтопереробні платформи або нафтові танкери можуть призвести до значних економічних втрат і екологічних катастроф.

- Використання суден як зброї: терористи можуть використовувати судна для нападу на інші судна або порти, як це було, наприклад, під час атаки на американський есмінець USS Cole у 2000 році біля берегів Ємену [5].

Конвенція ООН по боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року, відома як Конвенція XII, була розроблена після випадку із захопленням судна Achille Lauro з метою кодифікації норм міжнародного права щодо тих злочинів на морі, які не підпадали під дію положень Конвенції ООН 1982. Конвенція була прийнята для боротьби з тероризмом, однак вона також охоплює певні аспекти піратства. Конвенція зобов'язує держави переслідувати осіб, які загрожують безпеці морського судноплавства, зокрема шляхом захоплення суден або створення небезпеки для екіпажу та пасажирів [6].

Піратство та тероризм на морі є серйозними загрозами для міжнародної безпеки, однак міжнародні організації та держави постійно працюють над вдосконаленням механізмів боротьби з цими загрозами. Таким чином, еволюція безпеки на морі вимагає постійної адаптації до нових викликів і загроз. Міжнародне право, інноваційні технології та ефективне співробітництво на міжнародному рівні дозволяють зменшити масштаби морської злочинності та забезпечити безпеку судноплавства у світовому океані.

### **Список використаних джерел:**

1. Міжнародна морська організація  
URL: <https://www.imo.org/en/Home/ErrorMessage/ErrorPageNotFound.aspx?errorpath=/en/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 24.11.2024).

2. Пурінова К. В. Морське піратство: до визначення поняття. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Правознавство*. 2015. Т. 20, вип. 2 (27). С. 129–133. URL: <https://journals.visnyk-onu.od.ua/index.php/law/article/view/153/150> (дата звернення: 24.11.2024).

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року  
URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R> (дата звернення: 24.11.2024).

4. Резолюцію Ради Безпеки ООН №1816 (2008) URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/663/29/pdf/n0866329.pdf> (дата звернення: 24.11.2024).



5. Панфілова Ю. Деякі аспекти міжнародно-правового регулювання безпеки судноплавства. *Сучасний науковий журнал*. 2023. С. 64–71. URL: <https://doi.org/10.36994/2786-9008-2023-1-9> (дата звернення: 24.11.2024).

6. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_220#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text) (дата звернення: 24.11.2024).

*Лунгова Н.*

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права  
Національного університету “Одеська морська академія”*

## **ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ МОРСЬКОГО ДОВКІЛЛЯ**

Охорона морського довкілля пройшла довгий шлях еволюції від локальних ініціатив до комплексної системи міжнародного правового регулювання. На початкових етапах розвитку морського права основна увага приділялася регулюванню торгівлі та судноплавства, базуючись на принципах свободи морів, розроблених Гуго Гроцієм у XVII столітті. Проте механізми захисту від забруднення та збереження екосистем були відсутні.

Перші спроби охорони водних ресурсів мали локальний характер і були представлені постановами європейських міст щодо запобігання забрудненню річок і прибережних вод. Із розвитком промисловості в XIX столітті виникла потреба в міжнародному співробітництві.

Проривом у розвитку міжнародного екологічного права стала Стокгольмська конференція ООН з проблем навколишнього середовища 1972 року. Конференція заклала основу сучасного глобального екологічного руху та призвела до створення Програми ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП). Прийнята на конференції Декларація з проблем довкілля людини встановила 26 принципів, які визначили право людини на сприятливе навколишнє середовище та відповідальність держав за його захист [1; 2].

Наступним важливим етапом стало прийняття в 1973 році Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден (MARPOL). Ця конвенція значно розширила сферу регулювання, охопивши різні види забруднення: нафтою, шкідливими рідкими речовинами, речовинами в упакованій формі, стічними водами, сміттям та повітряними забруднювачами. MARPOL став одним з найбільш комплексних та універсальних документів у сфері охорони морського середовища [3].

Конвенція ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) запровадила широкомасштабний підхід до охорони морських ресурсів, визнавши відповідальність держав за запобігання забрудненню морського середовища та

регламентувавши право використання морських ресурсів разом із зобов'язаннями щодо захисту морських екосистем [4].

Конференція ООН з навколишнього середовища та розвитку 1992 року в Ріо-де-Жанейро стала ще одним важливим етапом у розвитку міжнародного екологічного права. Прийнятий на конференції "Порядок денний на ХХІ століття" містив спеціальний розділ, присвячений захисту океанів, який підкреслював важливість збереження морських ресурсів, захисту морських екосистем та запобігання забрудненню [5].

У 1995 році була прийнята Глобальна програма дій щодо захисту морського середовища від наземної діяльності (GPA), яка стала важливим інструментом для боротьби з забрудненням океанів. Програма зосередила увагу на ідентифікації джерел забруднення, запобіганні та зменшенні забруднення, впровадженні систем управління якістю води та міжнародній співпраці.

Сучасний етап розвитку правового регулювання охорони морського довкілля характеризується підвищеною увагою до проблеми зміни клімату. Паризька угода 2015 року зобов'язала держави враховувати вплив кліматичних змін на морське середовище та вживати заходів для обмеження глобального потепління до 1,5°C вище доіндустріального рівня.

Важливим кроком стало прийняття у 2015 році Цілей сталого розвитку ООН, зокрема Цілі 14, яка присвячена збереженню та раціональному використанню океанів, морів і морських ресурсів. Ця ціль підкреслює необхідність захисту морських екосистем, зменшення забруднення, забезпечення сталого рибальства та розвитку наукових досліджень.

Період 2020-2024 років характеризується подальшим розвитком міжнародного співробітництва у сфері охорони морського довкілля. Важливими подіями стали проведення Конференції ООН з океанів у 2022 році, оновлення Цілей сталого розвитку та посилення заходів з боротьби зі зміною клімату в рамках Паризької угоди.

Підсумовуючи, можна зазначити, що історичний розвиток правового регулювання охорони морського довкілля демонструє поступове формування комплексної міжнародної системи захисту морських екосистем. Від перших локальних ініціатив до сучасних глобальних угод відбулася значна еволюція підходів до охорони морського середовища. Проте сучасні виклики, такі як зміна клімату, забруднення океанів та втрата біорізноманіття, вимагають подальшого вдосконалення правових механізмів та посилення міжнародного співробітництва. Особливу увагу слід приділити впровадженню ефективних механізмів моніторингу та контролю за виконанням міжнародних зобов'язань, розвитку наукових досліджень та технологій для захисту морського середовища, а також підвищенню обізнаності світової спільноти щодо важливості збереження океанів для майбутніх поколінь..

#### ***Список використаних джерел:***

1. United Nations Conference on the Human Environment, 5-16 June 1972, Stockholm. URL: <https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972>.

2. Stockholm Declaration and Action Plan for the Human Environment, 1972. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/nl7/300/05/pdf/nl730005.pdf>

3. International Convention on Maritime Pollution (MARPOL), 1973. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Documents/MARPOL%201973%20-%20Final%20Act%20and%20Convention.pdf>

4. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

5. Rio Declaration on Environment and Development: Report of The United Nations Conference on Environment and Development on 12 August 1992, Rio de Janeiro. URL: [https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_CONF.151\\_26\\_Vol.I\\_Declaration.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_CONF.151_26_Vol.I_Declaration.pdf)

*Моргунова Є.*

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ БОРОТЬБИ З НЕЗАКОННОЮ МІГРАЦІЄЮ НА МОРІ**

Нелегальна міграція, особливо коли вона носить масовий характер, завдає відчутної шкоди міжнародному, економічному і соціально-культурному розвитку держави. Тому на міжнародному рівні і в рамках окремих держав вживаються заходи щодо припинення цього феномену. В теперішній час світове співтовариство має цілу систему пов'язаних з цією проблемою міжнародних договорів, укладених в рамках діяльності різних міжнародних організацій, у тому числі ООН.

У 1957 році в Брюсселі було зроблено першу післявоєнну спробу врегулювати питання нелегальної міграції через підписання Міжнародної конвенції щодо незаконних мігрантів. Згідно з документом, "незаконним мігрантом" вважалася особа, яка потрапила на судно без дозволу відповідальних осіб і залишалася там після відплиття.

Конвенція встановлювала порядок передачі таких осіб береговій владі та їх повернення на батьківщину за рахунок судновласника. Хоча документ підписали 13 країн (включаючи ФРН, Францію, Італію та інші), він не набув чинності через недостатню кількість ратифікацій, але використовувався як керівництво до дії.

15 листопада 2000 року резолюцією Генеральної Асамблеї ООН було прийнято Конвенцію проти транснаціональної організованої злочинності, метою якої було сприяння міжнародному співробітництву у боротьбі з такою

злочинністю. Разом з нею було прийнято додатковий Протокол проти незаконного ввезення мігрантів сушею, морем і повітрям [4], [5].

Протокол став першим універсальним міжнародним документом, що регулював усі аспекти нелегального переміщення мігрантів організованими злочинними групами, які здійснюють це для отримання фінансової вигоди.

Документ складається з преамбули та 4 розділів (25 статей). Стаття 6 зобов'язує держави криміналізувати незаконне ввезення мігрантів.

Розділ II присвячений морським перевезенням і передбачає:

- право оглядати підозрілі судна під іноземним прапором (за згодою держави прапора);

- можливість висадки оглядової команди;

- вжиття заходів щодо судна та екіпажу при виявленні порушень.

Протокол підписали 112 держав, включаючи Україну, і він набув чинності 28 січня 2004 року.

Існує також низка документів, що стосуються міграції та прав мігрантів, прийнятих в рамках Міжнародної організації праці. Так, в Конвенції № 97 про працівників-мігрантів (1949 р.) зазначається: "Будь-яка особа, що сприяє таємній або незаконній імміграції, підлягає відповідному покаранню" [1].

У Конвенції № 143 (1975 р.) про зловживання в області міграції і про забезпечення працівникам-мігрантам рівності можливостей і поведження встановлена кримінальна відповідальність для організаторів нелегальної міграції осіб, які намагаються знайти в інших країнах роботу, і підприємців, що незаконно використовують їх працю [3].

У відповідь на загострення проблеми морського перевезення нелегальних мігрантів, Міжнародна морська організація (ІМО) розробила серію важливих документів. Спочатку була прийнята Резолюція А.773(18), яка закликала держави до співробітництва у запобіганні нелегальним перевезенням, обміну інформацією про підозрілі судна та надання дозволу на їх перевірку під відповідним прапором.

На 20-й сесії Асамблеї ІМО в 1997 році було прийнято дві важливі резолюції. Резолюція А.867(20) посилила заходи боротьби з небезпечною практикою перевезення мігрантів та доручила розробку окремої Конвенції. Резолюція А.871(20) затвердила Керівництво з розподілу відповідальності при інцидентах з нелегальними мігрантами. Документ встановив ключові принципи: визнання нелегального статусу мігрантів без документів, захист прав біженців, необхідність співпраці всіх залучених сторін та забезпечення належної охорони суден.

У 1998 році Комітет з безпеки на морі ІМО прийняв циркуляр MSC/Circ.896 (пізніше оновлений як MSC/Circ.896/Rev.1), спрямований на розвиток співробітництва між державами для припинення небезпечної практики перевезення мігрантів. Документ встановив чіткий порядок дій щодо перевірки підозрілих суден, яка може здійснюватися лише військовими кораблями або уповноваженими державними суднами після отримання згоди

держави прапора. При виявленні порушень передбачається прийняття відповідних заходів проти судна та екіпажу, узгоджених з державою прапора.

У квітні 1965 року в Лондоні під егідою ІМО була прийнята Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL), спрямована на прискорення міжнародного судноплавства та запобігання непотрібних затримок суден. Спочатку Конвенція містила лише рекомендації щодо повідомлення про безквиткових пасажирів, але у 2000 році були прийняті додаткові процедури щодо нелегальних мігрантів. Було введено визначення "нелегального мігранта" як особи, що таємно проникла на судно без дозволу та була виявлена після виходу з порту, а також "особи, що намагається стати нелегальним мігрантом" - виявленої до виходу судна з порту [2].

Нові стандарти вимагають від держав-учасниць тісної співпраці для запобігання таким інцидентам та швидкого вирішення проблем з репатріацією мігрантів. Судна повинні ретельно оглядатися перед відходом з портів підвищеного ризику, вживати превентивних заходів безпеки, включаючи контроль доступу, патрулювання причальної зони та моніторинг вантажів. При виявленні нелегальних пасажирів капітани зобов'язані забезпечити їх безпеку, здоров'я та базові потреби. Документи не рекомендують відхилятися від запланованого маршруту без дозволу влади порту призначення. Якщо країна відмовляється приймати нелегалів, їх повертають у країну, де вони проникли на судно. Україна приєдналася до Конвенції FAL у грудні 1993 року.

Як відомо, у багатьох міжнародних документах (Конвенціях про відкрите море, по морському праву, Конвенція СОЛАС) містяться положення про надання допомоги особам, що бідують у морі, з боку капітанів суден. Це не тільки правова, але й невмируща морська традиція, якої слідує моряки різних країн. Разом з тим проблема спасіння людей на морі може бути пов'язана з особливостями правового статусу біженців, що знаходяться на плавзасобах у відкритому морі і благають про допомогу.

Міжнародне морське право та документи ООН і ІМО містять важливі положення щодо надання допомоги біженцям на морі. Особлива категорія біженців, відома як "boat people", - це люди, які свідомо виходять у нейтральні води на різних плавзасобах у надії на порятунок. Хоча капітани суден зобов'язані рятувати життя людей за бортом, виникає проблема з прийомом врятованих біженців у портах.

У цих ситуаціях важливу роль відіграє Верховний Комісаріат ООН у справах біженців (UNHCR), який надає правовий захист судну-рятувальнику та гарантує допомогу в організації прийому біженців у порту. UNHCR також зобов'язується відшкодувати розумні витрати судовласника, включаючи харчування та проживання біженців (10 доларів на особу на добу), витрати на вимушену зміну курсу, портові збори та компенсацію за порушення термінів рейсу.

За ініціативою тогочасного Генерального секретаря ІМО О'Нейла була створена робоча група з представників ІМО та агентів ООН для посилення координації між органами, що займаються проблемами врятованих на морі. Це

рішення підтримали Верховний комісаріат у справах біженців, Виконавчий директор з контролю за наркотиками і запобігання злочинності та Верховний комісар з прав людини, що створило правову основу для чіткого розподілу відповідальності між усіма залученими сторонами.

Отже, міжнародно-правове регулювання боротьби з незаконною міграцією на морі пройшло тривалий шлях розвитку та вдосконалення. Починаючи з першої післявоєнної спроби врегулювання цього питання через Брюссельську конвенцію 1957 року, міжнародна спільнота створила комплексну систему правових інструментів. Незважаючи на наявність численних міжнародних документів, проблема боротьби з нелегальною міграцією на морі залишається актуальною та потребує подальшого вдосконалення механізмів міжнародної співпраці та координації дій усіх залучених сторін.

***Список використаних джерел:***

1. Конвенція про працівників-мігрантів (переглянута 1949 року) N 97. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993\\_159#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_159#Text)
2. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) of 1965. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).asp](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).asp) .
3. Конвенція про зловживання в галузі міграції і про забезпечення працівникам-мігрантам рівних можливостей і рівного ставлення N 143 від 1975 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993\\_163#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_163#Text)
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності: Резолюція 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_789#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text)
5. Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітряю, що доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_790#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_790#Text)

***Мочернюк М.О.***

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Сурілова А.О., PhD,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

**РЕТРОСПЕКТИВА РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ  
У СФЕРІ БОРТЬБИ З ТЕРОРИЗМОМ ТА НЕЗАКОННОЮ  
МІГРАЦІЄЮ: ЕВОЛЮЦІЯ ГЛОБАЛЬНИХ ПІДХОДІВ ТА ВИКЛИКІВ**

Тероризм та незаконна міграція є одними з найбільш серйозних глобальних викликів сучасності. Вони створюють загрози для безпеки держав, стабільності міжнародних відносин та добробуту людей у всьому світі. Ефективна боротьба з цими явищами вимагає скоординованих зусиль

міжнародної спільноти та розвитку відповідних правових норм. Історичний розвиток міжнародно-правових норм у сферах боротьби з тероризмом та незаконною міграцією відображає еволюцію підходів до вирішення цих проблем - від ранніх ініціатив до комплексних сучасних конвенцій.

Перші спроби міжнародно-правового регулювання боротьби з тероризмом датуються кінцем ХІХ століття. Хоча тоді тероризм як феномен не був відомий під сучасною назвою і часто розглядався через призму політичних злочинів, ці ранні ініціативи створили основу для подальшого міжнародного правового регулювання. Римська конференція 1893 року стала однією з перших міжнародних платформ для обговорення питань, що стосуються політичних злочинів. Міжнародна конференція з боротьби з анархізмом, що відбулася в Римі в 1898 році, зібрала представників різних країн для обговорення глобальної проблеми анархістських атак. Ці заходи заклали основи для подальшого розвитку міжнародних правових норм у сфері боротьби з тероризмом [1].

У 1937 році Ліга Націй прийняла Конвенцію про попередження і припинення тероризму. Хоча ця конвенція не набрала чинності, вона є значущим етапом у міжнародному правовому регулюванні тероризму і має історичну цінність як перша спроба систематизувати міжнародні зусилля в боротьбі з цим явищем. Конвенція намагалася дати визначення тероризму, класифікувати різні форми насильства, що застосовуються з політичними цілями, та встановити обов'язки для держав-членів щодо запобігання тероризму.

Токійська конвенція 1963 року [2] та Гаазька конвенція 1970 року [3] стали важливими етапами у розвитку міжнародного правового регулювання боротьби з тероризмом у сфері авіації. Вони зосередилися на боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, та заклали основи для міжнародної співпраці в розслідуванні та переслідуванні правопорушень на борту авіасуден. Монреальська конвенція 1971 року [4] розширила сферу регулювання, охопивши більш широкий спектр злочинів проти цивільної авіації та забезпечивши механізми для міжнародної співпраці в боротьбі з цими актами.

Міжнародна конвенція про боротьбу із захопленням заручників 1979 року [5] стала важливим інструментом у боротьбі з актами тероризму, пов'язаними із захопленням заручників. Вона визначила захоплення заручників як серйозний міжнародний злочин та встановила зобов'язання для держав-учасниць щодо криміналізації та переслідування таких дій. Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом 1997 року зосередилася на протидії використанню вибухових речовин у терористичних цілях, а Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999 року спрямована на припинення фінансових потоків, що підтримують терористичні організації. Міжнародна конвенція про боротьбу з актами ядерного тероризму 2005 року адресувала загрози, пов'язані з використанням ядерних матеріалів та пристроїв у терористичних цілях.

Паралельно з глобальними ініціативами розвивалися регіональні механізми боротьби з тероризмом. Європейська конвенція про припинення тероризму 1977 року, Конвенція Організації Африканської Єдності про запобігання тероризму та боротьбу з ним 1999 року та Конвенція Ради Європи про запобігання тероризму 2005 року стали важливими інструментами в забезпеченні регіональної безпеки та співпраці в боротьбі з тероризмом.

Регулювання міграції на міжнародному рівні розпочалося в основному з питань трудової міграції, що стало актуальним після Першої світової війни. Створення Міжнародної організації праці (МОП) у 1919 році стало важливим кроком у розвитку міжнародних стандартів і норм у сфері трудової міграції. МОП була заснована з метою забезпечення справедливих і безпечних умов праці для робітників по всьому світу, включаючи трудових мігрантів. Організація почала розробляти міжнародні стандарти для регулювання умов праці, прав трудових мігрантів, їх соціального захисту та захисту від експлуатації.

У 1922 році Ліга Націй розробила паспорт Нансена - перший міжнародний документ, що забезпечував правовий статус біженцям [6]. Ця система була створена на основі ініціативи Фрітьофа Нансена, норвезького дослідника і гуманіста, який був призначений комісаром Ліги Націй у справах біженців. Паспорт Нансена забезпечував міжнародне визнання статусу біженця, полегшував їх переміщення через кордони та сприяв їх інтеграції в нових країнах. Створення Міжурядового комітету у справах біженців у 1938 році продовжило розвиток міжнародних інституцій у цій сфері, забезпечуючи координацію зусиль різних країн у вирішенні проблем біженців.

Конвенція про статус біженців 1951 року [7] стала ключовим міжнародно-правовим документом у сфері захисту прав біженців. Вона надала юридичне визначення біженця, встановила права біженців, включаючи право на невислання (*non-refoulement*), та зобов'язала держави-учасниці забезпечити правовий статус і захист біженців. Протокол щодо статусу біженців 1967 року розширив обсяг охоплення Конвенції, усунувши часові та географічні обмеження. Разом ці документи заклали основи сучасної системи міжнародного захисту біженців.

Міжнародна конвенція про захист прав всіх трудящих-мігрантів та членів їх сімей 1990 року стала важливим інструментом у забезпеченні всебічного правового захисту для трудових мігрантів та їхніх сімей. Вона гарантує трудовим мігрантам права на рівні умови праці, соціальне забезпечення, медичне обслуговування, а також захист від дискримінації та експлуатації. Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрю 2000 року, прийнятий як доповнення до Конвенції ООН проти транснаціональної організованої злочинності, став важливим міжнародним інструментом у боротьбі з незаконною міграцією та організованою злочинністю. Він визначив незаконний ввіз мігрантів як серйозний злочин та підкреслив важливість забезпечення прав мігрантів, що перебувають у ситуаціях, пов'язаних із незаконним ввезенням.



Отже, Історичний розвиток міжнародно-правових норм у сфері боротьби з тероризмом та незаконною міграцією демонструє еволюцію глобальних викликів та підходів до їх вирішення. Від ранніх спроб регулювання до комплексних сучасних конвенцій, міжнародне співтовариство постійно адаптує свої правові інструменти до нових реалій. Сьогодні ці норми формують складну систему міжнародно-правового регулювання, спрямовану на запобігання та боротьбу з тероризмом і незаконною міграцією, а також на захист прав та гідності людей, незалежно від їхнього статусу.

Незважаючи на досягнутий прогрес, проблеми тероризму та незаконної міграції залишаються актуальними та потребують постійної уваги міжнародної спільноти. Ефективна боротьба з цими явищами вимагає не лише розвитку та вдосконалення міжнародно-правових норм, але й забезпечення їх належної імплементації на національному рівні, посилення міжнародної співпраці та вирішення глибинних причин, що лежать в основі цих проблем. Тільки спільними зусиллями міжнародне співтовариство зможе досягти успіху у створенні більш безпечного та стабільного світу для всіх.

***Список використаних джерел:***

1. Jensen RB. The first international conference on terrorism: Rome 1898. In: The Battle against Anarchist Terrorism: An International History, 1878–1934. Cambridge University Press. 2013. P. 131-184.
2. The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo Convention). Tokyo, 14 September 1963. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf>
3. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Hague Hijacking Convention), Hague, 16 December 1970. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf>
4. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. Montreal, 23 September 1971. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>
5. International Convention against the Taking of Hostages. New York, 17 December 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/english-18-5.pdf>
6. Chetail V. The transnational movement of persons under general international law-Mapping the customary law foundations of international migration law. In: Research handbook on international law and migration. Edward Elgar Publishing, 2014.
7. Convention and Protocol Relating to the Status of Refugees. Geneva, 28 July 1951. URL: <https://www.unhcr.org/3b66c2aa10>

**Пазинюк М.В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Шемякін О.М., д.ю.н., професор,  
перший проректор НУОМА*

## **ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКИХ ДРОНІВ**

Військово-морська міць сьогодні має найбільше значення, ніж будь-коли, через те, як розвинулася взаємодія сучасного суспільства з морем. Безпрецедентна залежність від морського сполучення зробила діяльність на морі головною мішенню авторитарних режимів і недержавних угруповань. Такі дії, як створення загроз та порушення безпеки міжнародного судноплавства в Чорному морі свідчать про усвідомлення лідерами країни-агресора того, що морське сполучення є точкою тиску, яка має важливе політичне та економічне значення.

На початку російського повномасштабного вторгнення морські перспективи України виглядали доволі гнітюче, однак, морський успіх Росії не був тривалим. Вже за півтора роки Україна змогла переломити хід морської війни. Вагомою частиною великого перелому в ході російського вторгнення в Україну стали саме українські морські дрони, які ще називають надводними кораблями без екіпажу (НБК). Український ударний морський дрон це невелике, швидкісне та високоманеврене дистанційно пілотоване судно, що несе на борту бойову частину, та детонує при ударі з ворожим кораблем. Морські дрони дали змогу українцям почати активне протистояння російському флоту.

Морські безпілотики не є чимось новим у світі оборонних технологій та використовуються різними арміями світу вже не один рік. Тим не менш, серед пропонуваного на ринку безпілотики була до недавньої пори незатребуваною концепція морських дронів-камікадзе, адже їх вважали непотрібними при наявності чисельних протикорабельних ракет, торпед та інших ударних засобів. Проте з початком російсько-української війни точка зору на цей інструмент війни була кардинально переглянута. Використовуючи морські дрони-камікадзе Україна здійснила скоординовану атаку на російські військово-морські сили, включаючи тральщик «Іван Голубець» і новий флагманський корабель Чорноморського флоту «Адмірал Макаров».

Безпілотні морські апарати революціонізують військово-морські сили найпотужніших держав світу, оскільки стрімкий науковий прогрес і потенційні військові переваги зумовлюють глобальний сплеск «роботизації». Однак значною проблемою у морському праві залишається питання правового регулювання та статусу морських дронів. Отже, виникає питання, чи охоплюються дрони положеннями Конвенції ООН з морського права (далі – UNCLOS), чи можна поширити на дрон поняття «судна», «військового корабля» чи все ж таки морський дрон-камікадзе є наступником торпед.

Першим кроком правового аналізу UNCLOS та інших основних правових актів, що складають морське право, є розгляд питання про те, чи слід вважати морські дрони суднами. Це розмежування має величезне значення, оскільки судна є фундаментальними юридичними складовими морського права – суб'єктами, які користуються певними правами і несуть обов'язки [6, с. 570]. Не існує точного та всеосяжного визначення поняття «судно» в морському праві. UNCLOS, яку ще називають «Конституцією морів», взагалі не містить такого поняття. Це ускладнює необхідний аналіз того, чи підпадають морські дрони під права і обов'язки, що накладаються на судна. Старіші конвенції, такі як UNCLOS, взагалі передували технологічному розвитку морських дронів, однак новіші конвенції також нічого не згадують про безпілотні транспортні засоби [5, с. 45].

На сьогоднішній день жоден договір чи конвенція не містить посилання чи визначення морських безпілотних транспортних засобів. Цей текстуальний вакуум по суті залишає правовий статус морських безпілотників нестабільним, і юристи-міжнародники покладаються на відносно творчі рішення, щоб узгодити статус морських безпілотників в рамках морського права.

Питання про те, чи слід кваліфікувати морські дрони як судна, вже викликало занепокоєння ряду теоретиків і правових авторитетів, які дійшли попереднього консенсусу про те, що дрони не є суднами [7, с. 51]. Основною перевагою, що впливає зі статусу судна, є навігаційні права, які дозволяють свободу мореплавства. Описані вище НБК не є «суднами» з однієї основної причини: Україна не вжила жодних заходів, щоб підняти на них прапор як такий. Як зазначалося, режим UNCLOS побудований на принципі примату держави прапора та подальшого регулювання суден. Відповідно до статті 91 UNCLOS, кожна держава встановлює умови реєстрації суден на своїй території. Таким чином, якщо Україна не зареєструвала свої НБК як судна, то вони не є суднами за законом. Якби Україна визначила НБК як судна, наступним важливим кроком було б присвоєння їм статусу «військових кораблів». Без цього додаткового кроку не могли б завдати ударів по російських цілях без того, щоб Україна не несла відповідальності за міжнародно-протиправні діяння. Це пов'язано з тим, що згідно з міжнародним правом, військові кораблі є єдиними суднами, які мають законне право здійснювати права воюючої сторони. Щоб бути військовим кораблем, судно має належати до збройних сил держави, мати зовнішні розпізнавальні знаки, перебувати під командуванням офіцера і бути укомплектованим екіпажем, який підпорядковується дисципліні регулярних збройних сил [3].

З огляду на те, що українські дрони-камікадзе не підпадають під категорію суден чи військових кораблів, доцільно розглянути їх як засіб ведення війни.

Найважливішим питанням щодо легальності застосування НБК є те, чи здатні вони розрізняти законні цілі згідно з Додатковим протоколом I до Женевських конвенцій [2]. НБК дистанційно пілотуються і маневрують до своєї цілі, використовуючи камеру з можливістю нічного бачення. Це підтверджує,

що дрони-камікадзе є достатньо маневрені для того, щоб бути спрямованими на конкретну військову ціль.

Наступне питання полягає в тому, чи порушуватимуть НБК якісь конкретні заборони застосування зброї згідно з міжнародним правом. Дехто, дотримуючись підходу, запропонованого дослідниками Насу і Леттсом, стверджуватиме, що оскільки дрони-камікадзе призначені для односторонніх ударних місій, вони мають спільні характеристики з торпедами [4, с. 85]. З цієї точки зору, НБК повинні відповідати відповідному законодавству щодо торпед, яке міститься в Гаазькій конвенції VIII 1907 року. Цей договір, що став звичаєвим міжнародним правом, забороняє торпеди, які не стають нешкідливими після того, як не досягають своєї цілі [1].

Прихильники застосування Гаазької конвенції VIII стверджують, що, як і торпеди, українські дрони-камікадзе: рухаються по воді; мають на меті ураження ворожих кораблів; можуть становити небезпеку для цивільного руху, якщо не влучать у ціль. Таким чином, ця позиція підвела б українські НБК під дію Гаазької конвенції VIII. Такий підхід сприятиме захисним цілям права збройних конфліктів і є сильнішою позицією.

З іншого боку, ті, хто виступає проти застосування Гаазької конвенції VIII, стверджують, що вона: не дає визначення поняття «торпеда» і спрямована лише на захист від загроз, які передбачалися під час укладення договору 1907 року, тобто від звичайних торпед і мін [6, с. 52]. З цієї точки зору, договір не торкнеться сучасних надводних кораблів, керованих за допомогою супутникових технологій і віддалених операторів.

**Висновки.** Правове регулювання морських дронів містить у собі багато прогалин і складних питань. Вбачається можливим зробити висновок, що навіть термінологічний апарат не є одноманітним, а в документах з міжнародного морського права поняття морського безпілота відсутнє. Необхідно розробити міжнародно-правові документи, спрямовані на регулювання безпілотних технологій загалом з метою боротьби з можливими терористичними нападами, адже нечіткі критерії для безпілотних технологій Конвенції ЮНКЛОС означають зниження ролі міжнародного права в цьому питанні, невизначеність правового статусу впливає на питання безпеки мореплавства.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конвенція про встановлення підводних, що автоматично вибухають від зіткнення, мін від 18 жовтня 1907 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU07004> (дата звернення 10. 11. 2024 р.).
2. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 8 червня 1977 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_199#o1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199#o1) (дата звернення 10. 11. 2024 р.).
3. Конвенція ООН з морського права, Нью-Йорк, 1982 р. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C> (дата звернення 11. 10. 2024 р.).

4. Hitoshi Nasu and David Letts. The Legal Characterization of Lethal Autonomous Maritime Systems: Warship, Torpedo, or Naval Mine?: Published by the Stockton Center for International Law. 96 INT'L L. STUD. 79. 2020. 80-95.

5. James Kraska «The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace»: The Journal of Ocean Technology. 2010. 44 – 46.

6. Michael N. Schmitt and David S. Goddard. International law and the military use of unmanned maritime systems: War and security at sea. International Review of the Red Cross. 98 (2). 2016. 567–592.

7. Robert Sparrow and George Lucas «When Robots Rule the Waves» 69(4) Naval War Coll Rev. 2016. 49 – 53.

**Панова Д.В.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н.,  
доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ПІРАТСТВО У СУЧАСНОМУ СВІТІ ТА ЗАХИСТ СУДЕН ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Піратство залишається серйозною проблемою у сучасному світі. Збройні напади на морі загрожують не лише окремим суднам, а й глобальній безпеці. Існує ризик, що піратські угруповання можуть бути пов'язані з терористичними організаціями, що використовують їхні методи для фінансування своєї діяльності. Бандитизм на морі може слугувати прикриттям для контрабанди наркотиків, зброї та інших нелегальних товарів. Напади на судна також можуть мати негативний вплив на навколишнє середовище. Наприклад, випадки зливу нафти з захоплених танкерів можуть завдати шкоди морським екосистемам. Це підкреслює важливість боротьби з таким негативним явищем як піратством, що характерне для сучасного мореплавства.

Згідно з Статтею 101 Конвенції ООН з морського права UNCLOS, піратством визнаються дії, які включають: акти насильства проти судна або його екіпажу, захоплення судна або викрадення людей на борту, пограбування на морі [1].

Як свідчить Міжнародне морське бюро, найбільш небезпечним місцем для плавання є Сомалійський ріг. В даному регіоні була зафіксована найбільша кількість збройних нападів на судна. Друге місце за рівнем небезпеки посідає Західна Африка, зокрема Гвінейська затока. Плавання у водах Східно-Китайського моря також потребує підвищеного рівня уваги. Через загрози піратських нападів плавання в цих трьох зонах є вкрай ризиковим.

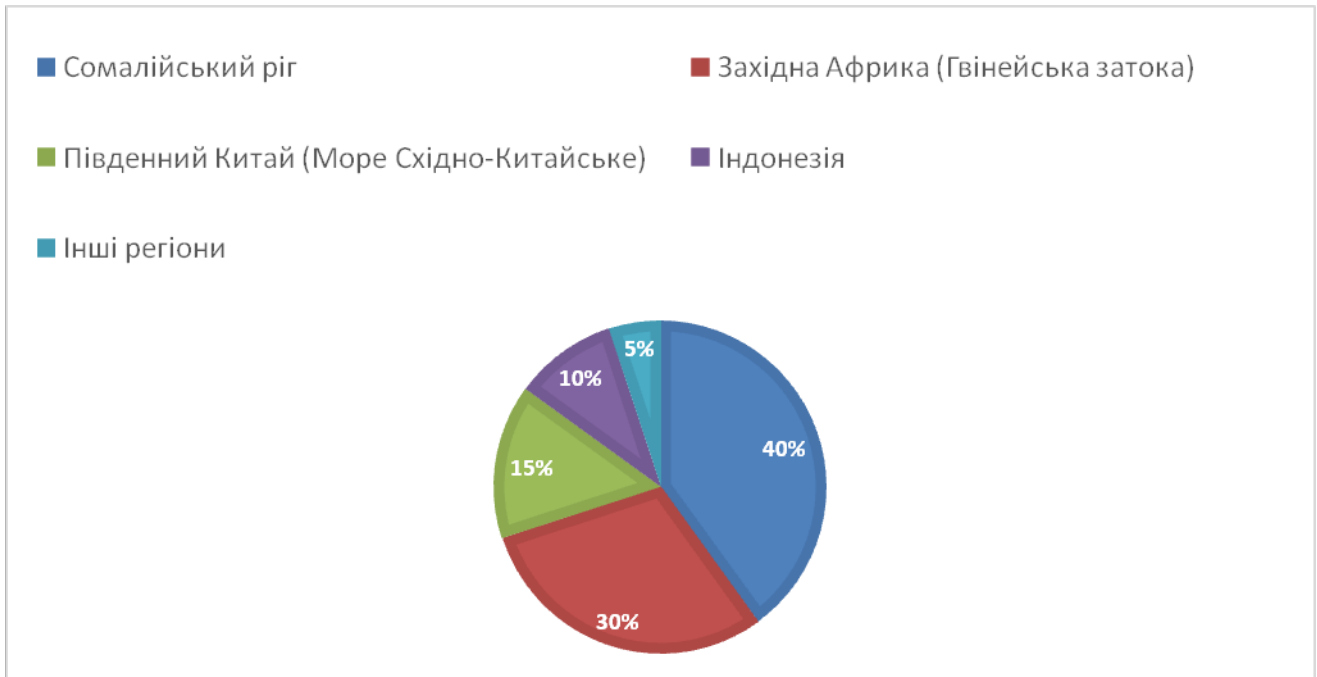


Рис. Зони розповсюдження піратства [2].

Аналіз публікацій свідчить, що методи захисту суден від піратства включають:

Поширення військового супроводу. Міжнародні організації сприяють безпечному руху суден в містах де піратство найбільш активне. Наприклад, операція "Аталанта" це військова операція Європейського Союзу, розпочата у 2008 році, яка діє і зараз в 2024 році спрямована на боротьбу з піратством в Індійському океані, особливо біля узбережжя Сомалі. Спрямована на забезпечення безпеки судноплавства та захист гуманітарних конвоїв. Кораблі операції регулярно супроводжують комерційні судна через небезпечні зони, що зменшило ризики піратських атак. Операція також передбачає проведення спільних навчань з країнами, що мають вихід до Індійського океану, для підвищення їх здатності боротися з піратством [3].

Використання правил міжнародного судноплавства. Згідно з рекомендаціями ІМО (Міжнародна морська організація), судноплавні компанії повинні розробляти планування безпеки, проводити тренування екіпажу, а також впроваджувати практики безпеки на борту. Ефективне навчання екіпажу є основою безпеки на борту. Компанії регулярно проводять тренінги з реагування на напади. Екіпажі проходять навчання, як діяти під час піратського нападу. Це включає інструкції щодо евакуації, закриття доступу до ключових зон судна та активізації систем безпеки. Наприклад, судноплавна компанія Maersk у 2022 році запровадила нову систему безпеки, яка включає комплексні тренінги для екіпажу та установку камер відеоспостереження на всіх своїх суднах.

Згідно ІМО на судні мають розроблятися протоколи дій, план що має містити чіткі процедури реагування на піратські атаки, включаючи евакуацію та способи зв'язку з військовими або охоронними силами.

ІМО підкреслює важливість наявності страхування на випадок піратства. Судноплавні компанії повинні мати спеціалізовані страхові поліси, що покривають ризики, пов'язані з піратством, включаючи збитки від захоплення судна або вантажу. Наприклад, Лондонська асоціація морських страхувальників пропонує спеціалізовані поліси для захисту від піратських атак.

Згідно з рекомендаціями ІМО, компанії повинні документувати всі випадки спроби піратських атак або успішних нападів, ці дані мають бути передані до відповідних органів, що займаються боротьбою з піратством такі як Міжнародне морське бюро, національні морські служби певної країни [4, с. 297-299].

Таким чином, можна сказати, що дані заходи, спрямовані на боротьбу з незаконною морською діяльністю, є ефективними інструментами для підвищення безпеки судноплавства. Використання військового супроводу, як у випадку операції "Атланта", суттєво знижує ризики піратських нападів у небезпечних регіонах, таких як узбережжя Сомалі. Дотримання міжнародних стандартів і рекомендацій, встановлених ІМО, забезпечує підготовленість екіпажу і злагодженість дій під час можливих загроз. Спеціальні протоколи, страхування від піратства і детальне документування всіх інцидентів допомагають судноплавним компаніям запобігти значним втратам та знизити рівень піратської активності. На нашу думку, впровадження цих методів на всіх судах може істотно зменшити загрози пограбування суден.

Заслуговує на увагу позиція Співака Івана щодо покращення безпеки судноплавства і зменшення загрози піратства завдяки впровадженню таких рішень:

Спільні військові операції. Країни можуть організувати спільні військові операції, які забезпечать патрулювання небезпечних вод. Прикладом є Операція "Атланта", яка успішно забезпечує безпеку судноплавства у Сомалійському регіоні та запобігає нападам на торгові судна.

Розвиток систем раннього попередження. Впровадження систем моніторингу та трекінгу суден з використанням супутникових технологій для своєчасного виявлення та попередження про загрози.

Покращення технічних засобів безпеки. Судна мають бути оснащені сучасними системами безпеки, такими як дрони для повітряного моніторингу, системи відеоспостереження та автоматизовані системи оповіщення. Це дозволить екіпажу раніше виявляти можливі загрози.

Розвиток місцевих економік. Інвестування в програми розвитку місцевої економіки в регіонах з високим рівнем піратства, допоможе створити альтернативні джерела доходу. Це може включати проекти в аграрному секторі, риболовлі або туризмі, що сприятиме підвищенню рівня благополуччя в бідних регіонах, де поширене піратство.

Підготовка та навчання екіпажу, що включає регулярні тренінги. Проведення регулярних тренінгів для екіпажів щодо дій у разі нападу, щоб вони були готові до різних сценаріїв. Це може включати як фізичні тренування, так і теоретичні курси [5, с. 163-165].

Отже, зважаючи на активність піратів у світі та постійний розвиток їхніх технологій, є необхідність постійно вдосконалювати стратегії захисту суден і міжнародну співпрацю в боротьбі з піратством. Військово-морська операція ЄС “Аталанта” доводить ефективність використання військового супроводу, для забезпечення безпечного проходження суден через зони з підвищеною загрозою бандитизму на морі, особливо в регіонах з високим рівнем небезпеки, таких як Сомалійський ріг та Гвінейська затока. Окрім того, сучасні технологічні рішення, такі як системи моніторингу суден і супутникові трекінгові системи, допомагають своєчасно виявляти та реагувати на загрози, забезпечуючи додатковий рівень безпеки.

Не менш важливою є підготовка екіпажів, які завдяки регулярним тренуванням мають бути здатні швидко діяти у разі нападу, що значно знижує ризики втрат. Впровадження спеціалізованих страхових полісів, які покривають ризики, пов'язані з піратством, забезпечує судноплавним компаніям додатковий захист та мінімізує фінансові втрати у випадку інцидентів. Водночас боротьба з піратством потребує не лише збройних заходів, але й соціально-економічних ініціатив. Інвестиції у розвиток місцевих економік регіонів, де поширене піратство, допоможуть створити альтернативні можливості для заробітку, що, у свою чергу, може сприяти зниженню рівня злочинної активності на морі. Успішна боротьба з нападами на судна вимагає комплексного підходу, який поєднує міжнародну співпрацю, технологічні інновації, підготовку екіпажів та соціальні ініціативи. Впровадження цих рекомендацій на всіх плаваючих суднах не лише допоможе знизити ризики збройних нападів, але й сприятиме захисту глобальної торгівлі та зменшенню екологічних ризиків, що виникають унаслідок злочинної діяльності на морі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Piracy reporting centre. *IMB*. URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre> (дата звернення: 26.10.2024).
2. Piracy Map 2024. *IMB*. URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> (дата звернення: 26.10.2024).
3. Військово-морська операція ЄС “Аталанта”. *Navy.mil.gov.ua*. URL: <https://navy.mil.gov.ua/vijskovo-morska-operatsiya-yes-atalanta/> (дата звернення: 26.10.2024).
4. Олена Кузьменко. Міжнародно-правові проблеми боротьби з піратством. *Pgp journal*. 2020. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/11/51.pdf> (дата звернення: 27.10.2024). DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.11.50>
5. Співак І.В. Міжнародно-правові механізми у сфері протидії проявам морського піратства як запорука забезпечення безпеки морських перевезень. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. № 1. С. 160–167.



**Сердиченко Ю.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

## **НОРМАТИВНО-ПРАВОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СПІВТОВАРИСТВА У СФЕРІ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ**

Морські кордони займають 30% території держав Європи. Приблизно 90% зовнішньої торгівлі та понад 40% внутрішньої торгівлі здійснюється через морські шляхи. Щороку в європейських морських портах завантажуються та розвантажуються близько 2 мільярдів тонн вантажів, а послугами портів користується понад 400 мільйонів осіб. Морські компанії країн Європи контролюють близько 40% світового вантажопотоку, а в секторі морського транспорту, що включає суднобудування, порти, рибальство та супутні послуги, працює близько 3 мільйонів осіб.

Актуальність даного дослідження полягає в тому, що в європейських нормативно-правових актах знайшли своє відображення принципи універсальних норм міжнародного права у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків. Однак регіональні норми мають свої відмінності та особливості, які надають їм особливого значення та створюють нові стандарти для європейського співтовариства. Зокрема, Європейський Союз відіграє важливу роль у поліпшенні міжнародних стандартів шляхом стимулювання і безпосереднього вкладу в їх затвердження на міжнародному рівні.

Мета дослідження полягає у тому, щоб проаналізувати діяльність європейського співтовариства у розробці та впровадженні стандартів соціального захисту моряків для стабільності й ефективності морської галузі.

Ключову роль у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків у Європі відіграє Європейський Союз (далі – ЄС) та Рада Європи (далі – РЄ).

Політика ЄС у сфері охорони праці пройшла складний шлях формування. Першим рішенням було прийняття Директиви Ради Мв 77/587, яка запровадила процедуру співпраці між державами-членами з метою вироблення спільної позиції у представленні своїх інтересів у відносинах з третіми країнами та міжнародними організаціями (наприклад, у Міжнародній морській організації) [1].

Потім тривав процес рекомендації всім державам-членам приєднатися до міжнародних конвенцій: так, наприклад, рекомендація Ради № 78/584 щодо ратифікації Конвенції SOLAS 1974 р. та Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 р. та протокол 1978 р. до неї тощо.

Після аварії пасажирського судна «Естонія» (1994 р.) було прийнято: Директиву Ради 96/98/ЄС від 20 грудня 1996 року про корабельне обладнання;

Директиву Ради 98/18/ЄЕС від 17 березня 1998 року щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден; Директиву Ради 2008/106/ЄС від 19.11.2008 про мінімальний рівень підготовки моряків тощо.

Розглянемо окремо деякі законодавчі акти ЄС, які безпосередньо стосуються сфери захисту трудових та соціальних прав моряків.

Так, було ухвалено Директиву Ради 2008/106/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про мінімальний рівень підготовки моряків» (переглянута версія). Цей рівень повинен базуватися на стандартах щодо підготовки, які вже узгоджені на міжнародному рівні, а саме у Конвенції ІМО про стандарти підготовки, сертифікації і несення вахти моряків, 1978 року (Конвенція STCW), переглянутої в 1995 році. Усі держави-члени є сторонами вказаної Конвенції [2].

Відповідно до ст. 2 Директиви Ради 92/29/ЄС від 31 березня 1992 р. «Про мінімальні вимоги охорони праці для поліпшення медичного обслуговування на борту суден», кожна держава-учасниця зобов'язана вживати заходи, спрямовані на забезпечення наявності на кожному судні, що плаває під її прапором, медичних засобів (ліків, протитрути, устаткування та медичних приладів) належної якості.

Крім цього, вказаною Директивою передбачено необхідність наявності на кожному судні з командою п'ятнадцять та більше осіб і масою понад п'ятсот тон за умови, що судно понад три дні перебуває у плаванні, корабельного лазарету, придатного за гігієнічними умовами та медичними матеріалами для здійснення медичного лікування. Також передбачено необхідність роботи на борту судна лікаря, відповідального за медичне обслуговування на борту судна в тому випадку, якщо судно понад три дні перебуває в міжнародному плаванні, а команда судна складає понад сто осіб.

Досить важливе, з точки зору посилення безпеки праці моряків, положення передбачено в ст. 5 досліджуваної Директиви, якою покладається обов'язок на всіх осіб, які мають намір працювати на борту судна та пройшли відповідне професійне навчання пройти курс підготовки стосовно вжиття надзвичайних або медичних заходів допомоги потерпілим особам у випадку аварії судна [3].

Рада Європи (РЄ) – найстаріша загальноєвропейська організація, яка була створена 5 травня 1949 року з метою «досягнення більшого єднання між її членами для збереження і втілення у життя ідеалів і принципів, які є їх спільним надбанням, сприяння їх економічному та соціальному прогресу».

Нажаль за стільки років існування РЄ не приділила уваги морякам як окремій категорії працівників, проте важливо охарактеризувати регіональні норми щодо захисту трудових та соціальних прав людини, так як вони стосуються, зокрема й моряків.

Європейська конвенція про захист прав і основних свобод людини 1950 року – документ, що став важливим етапом у захисті прав людини в Європі. Конвенція встановлює основні права і свободи, такі як право на життя, право на справедливий суд, свободу слова та свободу зібрань тощо. Вона також передбачає механізми захисту цих прав, зокрема можливість звернення до

Європейського суду з прав людини для розгляду порушень. Конвенція стала основою для подальшого розвитку європейського правового простору в сфері прав людини [4].

Європейська конвенція про соціальне забезпечення, ухвалена в 1972 році, спрямована на забезпечення рівного доступу до соціального забезпечення для всіх працівників у Європі. Конвенція містить положення щодо різних аспектів соціального захисту, включаючи пенсійні виплати, допомогу по безробіттю, медичне обслуговування та інші види соціальних послуг [5].

Європейська конвенція про правовий статус працюючих-мігрантів 1977 року має певне значення для моряків, як трудових мігрантів. Конвенція визначає основні права, такі як право на рівне ставлення з місцевими працівниками, доступ до соціального забезпечення та медичних послуг, а також захист від дискримінації [6].

Положення Європейської соціальної хартії (переглянутої) 1996 р. мають на меті захистити не тільки право кожної людини на працю, включаючи і професійну орієнтацію та професійну підготовку, але також і забезпечують захист соціальних прав.

Остання частина за своїм змістом стосується усього населення або окремих його категорій. Зокрема це такі статті: право на охорону здоров'я (ст. 11); право на соціальне забезпечення (ст. 12); право на соціальну та медичну допомогу (ст. 13); право на отримання послуг від соціальних служб (ст. 14); право трудящих-мігрантів і членів їхніх сімей на захист і допомогу (ст. 19); право осіб похилого віку на соціальний захист (ст. 23); право за захист від убогості та соціального відчуження (ст. 30); право на житло (ст. 31) [7].

Таким чином, європейське законодавство з охорони трудових та соціальних прав моряків дає змогу забезпечити охорону на достатньо високому рівні. Однак специфіка регіональних норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків полягає в тому, що ці норми, як правило, безпосередньо не регулюють права моряків, а встановлюють певні стандарти у галузі праці й соціальній сфері вказаної категорії працівників, які через їх імплементацію у національне законодавство кожної держави, що бере в них участь, конкретизуються і наділяються певним правовим механізмом реалізації.

### ***Список використаних джерел:***

1. Council Decision 77/587/EEC setting up a consultation procedure on relations between Member States and third countries in shipping matters and on action relating to such matters in international organizations, 13 September 1977. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:31977D0587>
2. Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers (recast), 19 November 2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0106>
3. Council Decision 92/29/EEC on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels, 31 March 1992. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31992L0029>

4. The Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, 4 November 1950. URL: [https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/convention\\_eng](https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/convention_eng)

5. European Convention on Social Security, 14 December 1972. URL: <https://rm.coe.int/1680074611>

6. European Convention on the Legal Status of Migrant Workers, 24 November 1977. URL: <https://rm.coe.int/1680077323>

7. European Social Charter (revised), 3 May 1996. URL: <https://rm.coe.int/168007cf93>

**Тарантаєва О.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н. доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **КОНЦЕПЦІЯ ЗАГАЛЬНОЇ СПАДЩИНИ ЛЮДСТВА ЯК ПРИНЦИП ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ МІЖНАРОДНОГО РАЙОНУ МОРСЬКОГО ДНА**

Відкриття поліметалевих конкрецій на глибокому морському дні у великому обсязі та поява можливостей щодо їх видобутку внаслідок технічного прогресу, особливо в умовах виснаження природних ресурсів суші, зумовили появу концепції загальної спадщини людства та її застосування у позитивному міжнародному праві. Ідеологічно вона була спрямована на неприпустимість переходу дна Світового океану та його ресурсів під пряме управління з боку будь-яких держав та на «інтернаціоналізацію» контролю над використанням ресурсів морського дна.

У 1967 році представник Мальти, посол Пардо, вперше запропонував Генеральній Асамблеї Організації Об'єднаних Націй оголосити морське дно і дно океану та його ресурси «загальною спадщиною людства» та вжити необхідних заходів для втілення цього принципу у юридично обов'язковій для міжнародної спільноти угоді [1].

У 1970 році Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй ухвалила резолюцію, оголосивши ресурси дна морів і океанів за межами національної юрисдикції «спільною спадщиною людства» [2], які не мають права присвоювати собі жодна держава чи особа.

Деякі автори вважають, що «Генеральна Асамблея ООН створила у 1970 р. режим «океанічного співуправління» (international ocean governance), у межах якого всі держави мають рівні права на експлуатацію відкритого моря та несуть однакову відповідальність за долю його ресурсів» [3, р. 436].

Щоб забезпечити дотримання цього принципу і врегулювати інші питання, що стосуються океанів, було скликано Третю Конференцію ООН з морського права у 1973 році. Конференція затвердила новий інститут

міжнародного морського права - міжнародний Район морського дна (Район) і визначила режим його використання у Конвенції ООН з морського права 1982 р. (частина XI) [4]. У нормах Конвенції Район і його ресурси були оголошені загальною спадщиною людства, розробка ресурсів дна та надр Світового океану за межами дії національної юрисдикції перестала бути вільною, вона була поставлена під контроль Міжнародного органу з морського дна. На цьому ґрунті виник конфлікт, зумовлений тим, що таким чином відбулася принципова зміна правового статусу цих просторів і ресурсів, що для ряду промислово розвинених країн виявилось економічно неприйнятним.

Саме ця обставина стала однією з основних причин, чому до Конвенції 1982 року не приєдналися США. Президент Рональд Рейган заявив, що її положення з питань розробки глибоководних ресурсів морського дна суперечать інтересам та принципам індустріально-розвинених держав [5].

Деякі країни розробили власне національне законодавство у сфері освоєння мінеральних ресурсів дна та надр Світового океану за межами зон національної юрисдикції. У 1984 р. вісім держав (Бельгія, Великобританія, Голландія, Італія, США, Франція, ФРН, Японія) уклали між собою угоду щодо розробки глибоководних ресурсів дна Світового океану.

Тому для врегулювання цього питання в 1990 році в рамках ООН було запущено процес нових консультацій, результатом якого стала розробка та прийняття у 1994 року Угоди про застосування Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року, яка суттєво видозмінила розділ XI Конвенції 1982 р [6].

У її рамках було скасовано зобов'язання щодо фінансової підтримки проектів Підприємства; Орган був позбавлений повноважень щодо обмеження видобутку ресурсів у Районі з метою недопущення розвалу економіки країн, що розвиваються; було виключено зобов'язання щодо передачі технологій від розвинених до країн, що розвиваються; внесок за розгляд однієї заявки було знижено з 500 тис. доларів США до 250 тис.; були скасовані фінансові зобов'язання держав-розробників.

Угода 1994 р. призвела до ревізії того режиму розробки ресурсів Району, який був спочатку введений у рамках Конвенції 1982 р., на користь економічно розвинених індустріальних держав. При цьому базові положення Конвенції - режим загальної спадщини, мирне використання Району, неможливість поширити свою юрисдикцію на ресурси Району - залишились незайманими. Більше того, було залишено в силі зобов'язання враховувати інтереси країн, що розвиваються; було збережено умову щодо розробки ресурсів Району за допомогою Підприємства; було підтверджено важливу роль Органу.

США, не приєднавшись до Конвенції 1982 року, створило власне законодавство щодо ресурсної діяльності в глибоководних районах морського дна, що підриває режим, встановлений Угодою 1994 року. Ще в 1980 році американський Конгрес ухвалив «Закон про тверді корисні копалини глибоководних районів морського дна» [7], який розглядає розробку цих ресурсів як одну зі свобод відкритого моря. США продовжують вважати

чинними Угоду 1984 року та подальші домовленості з іншими країнами, не визнаючи відповідні положення Конвенції 1982 року та Угоди 1994 року як норми звичаєвого міжнародного права [3, р. 408].

Натомість, з американської точки зору, право будь-якої держави вільно займатися ресурсною діяльністю в Районі є усталеною нормою традиційного міжнародного права. Це дозволяє деяким американським експертам стверджувати, що США можуть розробляти ресурси Району, оминаючи Конвенцію 1982 року. Створення наднаціональних інститутів з управління Світовим океаном, ресурсами його дна та повітряним простором викликає занепокоєння у американських експертів. Вони побоюються, що режим загальної спадщини людства може поширитися на інші сфери, крім Світового океану, а приєднання США до Конвенції створить небезпечний прецедент [3, р.409 ].

Але на практиці жодна держава не шукає альтернативи режиму видобутку ресурсів морського дна. Хоча Кодекс США все ще передбачає Механізм реєстрації для громадян США, які займаються глибоководним дном, американські компанії фактично відмовилися від будь-якої такої ініціативи. Діяльність здійснюється згідно з Конвенцією 1982 року.

**Висновки:** можемо підсумувати, що світове співтовариство все більше втрачає свою роздробленість, а принципи справедливості і рівності в певних випадках протистоять економічним інтересам, що зумовлено новим інтересом до пошуку загальних принципів для керівництва прогресом у напрямку більш мирного та стійкого майбутнього для всіх. Концепція загальної спадщини людства формує правову базу, що передбачає загальні юридичні зобов'язання щодо використання Району. Вона піднімає ідеї загального суспільного блага та обов'язковості міжнародного співробітництва. Однак держави все ще повинні вирішувати, яким способом на основі цієї концепції організувати свою діяльність, щоб вона здійснювалася на користь всього людства.

#### **Список використаних джерел:**

1. Official Records of United Nations General Assembly Sixty-seventh session 49th plenary meeting, Monday, 10 December 2012, New York. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n12/636/31/pdf/n1263631.pdf>
2. Declaration of Principles Governing the Sea-Bed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, beyond the Limits of National Jurisdiction. General Assembly Resolution 2749 (XXV). 17.12.1970. URL: <http://www.un-documents.net/a25r2749.htm> (дата звернення: 31.10.2024)
3. Banet, Catherine. The law of the seabed : access, uses, and protection of seabed resources / edited by Catherine Banet. Boston : Brill Nijhoff, 2020, 637 p.
4. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057#o1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#o1) (дата звернення: 31.10.2024)
5. Statement on United States Participation in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. January 29, 1982 : Ronald Reagan Presidential Library and Museum URL:

<http://www.reagan.utexas.edu/archives/speeches/1982/12982b.htm> (дата звернення: 31.10.2024)

6. Угода про імплементацію частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з Морського права від 10 грудня 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_183#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_183#Text) (дата звернення: 31.10.2024)

7. United States. Deep Seabed Hard Mineral Resources Act, 1980. [download version] Public Law 96-283, 28 June 1980, 94 Stat. 553 (30 U.S.C. 1401 et seq.), as amended to 1 July 2000. URL: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title30/chapter26&edition=prelim> (дата звернення: 31.10.2024)

**Халевицька І.В.**

*здобувачка вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ ОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ПРАВОВИЙ СТАТУС КАПІТАНА СУДНА**

Капітан судна є ключовою особою під час плавання, і його статус включає різні аспекти, серед яких основними є його права та обов'язки. Постійний розвиток міжнародної торгівлі, економічних відносин і технічний прогрес, що привів до появи нових типів суден, техніки й обладнання, вимагає регулярного оновлення елементів статусу капітана. Це необхідно для того, щоб відповідати сучасним вимогам щодо безпеки людей, вантажів та охорони довкілля. Усе це ускладнює чітке визначення ролі капітана, створює труднощі в розумінні окремих аспектів його статусу та загалом призводить до невизначеності у його повноваженнях.

Як зазначається у ст.58 Кодекса торговельного мореплавства України(далі КТМ) - на капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.[1] Тобто капітан виступає ключовим суб'єктом правових відносин на судні і є відповідальною особою у випадках недотримання вищезазначених обов'язків перед судновласником, екіпажем або вантажовласником. Отже, під статусом капітана можна розуміти визначену в національному законодавстві, міжнародних документах, а також договорах систему прав та обов'язків, межі відповідальності, які виникають у капітана судна під час плавання, а також гарантії захисту його прав та законних інтересів.[2,с.155-156] Варто зазначити, що капітан наділяється на лише колом обов'язків, а і прав. Наприклад, відповідно до ст.67 КТМ має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння, до передачі її відповідним правоохоронним органам у першому порту України.[1] У разі

необхідності капітан судна може направити цю особу і зібрані матеріали в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні. А у ст.69 КТМ йдеться про те, що якщо під час рейсу виникла невідкладна потреба в грошах для продовження плавання, особливо для ремонту судна або утримання екіпажу, у разі відсутності можливості або часу для отримання розпорядження судновласника, капітан судна має право продати частину дорученого йому майна, яке не є необхідним для продовження плавання.[1]

Також судновласник погоджує з капітаном призначення на судно будь-якого члена екіпажу (ст. 66 Кодексу торговельного мореплавства України). Унікальність ситуації полягає у тому, що трудові правовідносини між судновласником-роботодавцем (у тому числі роботодавцем капітана, якому останній підзвітний) і конкретним працівником — членом екіпажу виникають на підставі двох юридичних фактів:

- 1) укладення трудового договору, який оформлюється наказом судновласника про призначення особи на судно;
- 2) надання капітаном своєї згоди на прийняття цього працівника на судно.[3,ст.211]

Інакше кажучи, у капітана є своєрідне право вето щодо призначення на судно конкретних осіб. Неможливо не помітити, що з точки зору трудового права, капітан судна займає особливе місце між судновласником, який є роботодавцем, і моряками, які є працівниками. До капітана застосовуються як загальні вимоги міжнародних конвенцій, так і спеціальні норми, що регулюють його діяльність. Це пов'язано з тим, що капітан виконує важливі функції від імені держави та несе публічно-правову відповідальність.

Проаналізувавши основні положення про обов'язки та права капітана, можемо виділити три основних напрямки функцій капітана судна та три групи: управління судном, представництво інте-ресів судновласника/власника вантажу та адміністративно-владні функції, які делеговані капітану державою прапора. Капітан судна виконує ключові управлінські функції, що охоплюють керування навігацією судна, забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на борту з правом накладати дисциплінарні стягнення, а також захист безпеки пасажирів, екіпажу та вантажу. Всі розпорядження капітана є обов'язковими для виконання як членами екіпажу, так і пасажирами або іншими особами, що перебувають на судні. Ці функції визначені законодавством як його прямі обов'язки, які покладають на нього повну відповідальність. Окрім управлінських обов'язків, капітан представляє інтереси судновласника і власника вантажу. Це передбачає право укладати угоди від імені принципала, вирішувати претензійно-судові питання та виконувати дії, пов'язані із збереженням доказів для захисту прав судновласника чи вантажовласника, зокрема оформлювати морський протест. Адміністративно-владні функції, які делеговані державними органами включають в себе: повноваження щодо проведення дізнання на судні та засвідчення фактів укладання шлюбу, народження дитини, посвідчення заповіту та факту смерті. Саме ця група прав капітана судна є основою для



закріпленого у ст. 53 КТМУ обов'язку, щодо громадянства капітана (відповідно до якої ним може бути тільки громадянин України), адже він діє від імені держави прапора судна, таким чином здійснюючи функції, які властиві лише її органам.[4,с.373]

Окрім такої складової як функції, капітан також має бути наділений сукупністю професійних якостей, що напряму впливають на рівень його роботи. Попри високий рівень професійних знань і навичок, капітану судна необхідні такі якості, як сміливість, холонокровність, витримка, мудрість, дисциплінованість і вимогливість як до себе, так і до інших. Ці риси підкреслюють унікальність ролі капітана, яка залишається незмінно важливою, незалежно від науково-технічного прогресу в судноплаванні, суднобудуванні чи комерційній діяльності. Капітан взаємодіє з рядовим і командним складом судна, представниками фрахтувальників, вантажо- та судновласників, портовою владою в базових і транзитних портах, національними органами за кордоном, агентуючими фірмами та іншими компаніями. Його статус виділяє його серед інших спеціалістів, що формує особливе ставлення до нього з боку підлеглих, колег і державних портових службовців, незалежно від його особистих і ділових якостей.

Незважаючи на те, що у більшості країн віддають належне унікальному положенню капітана, визнають його роль у суспільстві, рахуються з його думкою, повністю підтримують і колегіально відстоюють його інтереси, на березі капітану доводиться захищати в індивідуальному порядку своє ім'я та гідність перед судновласником або перед судом, адже всі морські інциденти — від зіткнення суден до спірних питань з комерційної практики — можуть закінчитися арештом капітана. Законодавець (або судновласник) постійно розширює діапазон та перелік службово-соціальних обов'язків і повноважень капітанів у сфері торговельного судноплавання та забезпечення його безпеки.[3,ст.212]

Отже, правовий статус капітана судна є комплексною правовою категорією, що включає його обов'язки щодо забезпечення безпеки на морі, управління екіпажем, захисту прав пасажирів і вантажів, а також виконання міжнародних та національних норм. Капітан є не лише професіоналом, а й відповідальною посадовою особою, яка керує всіма аспектами діяльності судна. Міжнародне право, зокрема Конвенція ООН з морського права, а також національні закони, визначають основні принципи функціонування цієї посади. З розвитком автоматизації та цифрових технологій на судах правовий статус капітана потребує оновлення, що дозволить ефективно інтегрувати нові технології, зберігаючи при цьому основні принципи безпеки та відповідальності.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Кодекс торговельного мореплавання України. (Вводиться в дію Постановою ВР № 277/94-ВР від 09.12.94) Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95->

<https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2c99d43c-790e-414c-b82e-7b7e020ccb78/content>

(дата звернення 23.11.2024)

2.Єфіменко Ю.О. Проблема визначення статусу капітана морського судна(історичний аналіз). Юридичний науковий електронний журнал.- Одеса.2017 р. С.155-156

3.Орлова Н.Г. До питання про правовий статус капітана судна. зб. наук. праць-м.Харків. С.210-213

4.Шкарнега О.С.Щодо правового статусу капітана. С.372-373. Веб-сайт. URL:<https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/2c99d43c-790e-414c-b82e-7b7e020ccb78/content>(дата звернення 24.11.2024)

**Чорний О.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Іванова А.В., к.ю.н., доцент  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **НАЦІОНАЛЬНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ІНСТИТУТУ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ**

Наукові дослідження є ключовим елементом розвитку суспільства, оскільки вони сприяють інноваціям, технологічному прогресу та покращенню якості життя. В умовах глобалізації та інтеграції України в міжнародний науковий простір важливо, щоб національне законодавство відповідало міжнародним стандартам, сприяючи ефективному проведенню наукових досліджень і залученню інвестицій у цю сферу. Крім того, важливість належного правового регулювання також пов'язана із захистом прав інтелектуальної власності на результати наукових досліджень, що стає особливо актуальним у контексті міжнародної конкуренції. Правова регламентація наукових досліджень допоможе запобігти плагіату та зловживанням, забезпечуючи правову захищеність для вчених та дослідників.

Правове регулювання МНД в Україні базується на комплексній системі нормативно-правових актів, які забезпечують реалізацію міжнародних зобов'язань України та захист її національних інтересів у морській сфері. Основоположним міжнародним документом у цій галузі є UNCLOS-82, до якої Україна приєдналася в 1999 році, що стало важливим кроком у розвитку національного морського законодавства [1].

Фундаментальною основою правового регулювання МНД виступає Конституція України, прийнята в 1996 році [2]. Вона закріплює базові принципи державного суверенітету та встановлює основи захисту екологічної безпеки держави. Особливе значення мають положення, що стосуються прав України на користування природними ресурсами у межах своєї ВЕЗ та континентального шельфу. Ці конституційні норми створюють правову основу

для подальшого регулювання морських наукових досліджень на рівні спеціального законодавства.

Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» 1995 року є одним з найважливіших нормативних актів у сфері МНД [3]. Він детально регламентує правовий статус ВЕЗ та встановлює чіткі процедури отримання дозволів на проведення наукових досліджень іноземними державами. Закон передбачає, що будь-які дослідження у ВЕЗ України можуть проводитися лише після отримання офіційного дозволу від українського уряду. При цьому встановлюються конкретні вимоги до змісту заявки на проведення досліджень та визначаються підстави для можливої відмови. Чинний підзаконний нормативно-правовий акт, який деталізує норми вказаного закону та детально регламентує проведення наукових досліджень у виключній економічній зоні України, зокрема порядок надання згоди на проведення досліджень іншими державами чи міжнародними організаціям, станом на сьогодні відсутній.

Не менш важливим є Кодекс України «Про надра» 1994 року, який встановлює правовий режим досліджень та експлуатації ресурсів континентального шельфу. За ст. 5 цього Кодексу державний фонд надр включає як ділянки надр, що використовуються, так і ділянки надр, не залучені до використання, в тому числі континентального шельфу і виключної (морської) економічної зони. Стаття 14 вказує, що надра надаються у користування для геологічного вивчення, у тому числі дослідно-промислової розробки, корисних копалин з подальшим видобуванням корисних копалин (промисловою розробкою родовищ) [4].

Континентальний шельф України є стратегічно важливою територією, багатою на вуглеводневі ресурси. Згідно з оцінками, загальні видобувні запаси вуглеводнів тут досягають 2,279 мільярда тонн умовного палива, що підкреслює потенціал для енергетичної незалежності країни. Останнє десятиліття ознаменувалося активізацією геологічних досліджень, що включали значні інвестиції в сучасне обладнання, зокрема бурові установки, для ефективного видобутку. У північно-західній частині шельфу Чорного моря виявлено вісім значних родовищ газу, з яких три вже експлуатуються. Шельф Азовського моря також показав обнадійливі результати, зокрема відкриття шести нових газових родовищ. Ці розробки розширюють ресурсну базу України та можуть суттєво підвищити власний видобуток природного газу.

Проте видобуток морських родовищ потребує значних інвестицій і дотримання екологічних стандартів. Незважаючи на це, ефективність таких інвестицій та стратегічна цінність для економіки держави є очевидними. Розвиток шельфу сприяє також розвитку суміжних галузей, створенню нової інфраструктури та технологічному прогресу в нафтогазовій індустрії, що позитивно впливає на економічний розвиток приморських регіонів України.

У той же час, чинне законодавство України в сфері використання природних ресурсів континентального шельфу має ряд суттєвих недоліків. Зокрема, на сьогодні в Україні відсутній спеціальний закон про

континентальний шельф, не зважаючи на те, що ст. 92 Конституції України передбачено положення про те, що засади використання континентального шельфу визначаються виключно законами України [2].

Ряд законодавчих актів вже незалежної України в більшості випадків лише вживають термін «континентальний шельф», містять декларативні норми та не розкривають жодних особливостей регулювання відносин в сфері використання його природних ресурсів. Більше того, використання природних ресурсів континентального шельфу, а особливо видобування його мінеральних ресурсів, зведення в межах нього установок і споруд, є діяльністю, яка становить підвищену екологічну небезпеку та може супроводжуватися помітним забрудненням навколишнього природного середовища. Однак достатнє правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в даному контексті теж відсутнє.

Значну роль у регулюванні МНД відіграє Закон України «Про наукову і науково-технічну діяльність» 2015 року, який встановлює загальні принципи наукової діяльності, включаючи міжнародне співробітництво [5]. Цей закон визначає правові основи фінансування наукових досліджень, механізми міжнародної співпраці та порядок проведення експедиційних робіт. Особлива увага приділяється питанням екологічної безпеки при проведенні морських досліджень.

Екологічні аспекти МНД регулюються Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища» 1991 року [6]. Цей закон встановлює вимоги щодо проведення екологічного моніторингу та оцінки впливу досліджень на морське середовище. Він також визначає механізми відповідальності за порушення екологічного законодавства при проведенні морських досліджень. Але на нашу думку, доцільним було внесення змін до ст. 5 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» в частині визначення континентального шельфу об'єктом правової охорони навколишнього природного середовища [6].

Українське законодавство передбачає можливість відмови у проведенні МНД у випадках, коли дослідження можуть становити загрозу національній безпеці, нести екологічні ризики або коли надана інформація про дослідження є недостатньою. Такий підхід відповідає міжнародній практиці та забезпечує захист національних інтересів України.

В цілому, правове регулювання МНД в Україні характеризується комплексним підходом, який враховує як національні інтереси, так і міжнародні зобов'язання держави. Система нормативно-правових актів створює надійну основу для проведення наукових досліджень у морських просторах України, забезпечуючи при цьому необхідний баланс між науковими інтересами та вимогами безпеки.

*Список використаних джерел:*

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року, Монтего-Бей, 10 грудня 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057) (дата звернення: 31.10.2024)

2. Конституція України: Закон України 28.06.1996 № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1996, № 30, ст. 141). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 31.10.2024)

3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995, № 21, ст.152. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 31.10.2024)

4. Кодекс України про надра: Закон від 27.07.1994 № 132/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994, № 36, ст.340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/132/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 31.10.2024)

5. Про наукову і науково-технічну діяльність: Закон України від 26.11.2015 № 848-VIII. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2016, № 3, ст.25. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/848-19#Text> (дата звернення 31.10.2024)

6. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 № 1264-XII. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1991, № 41, ст.546. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення 31.10.2024)

**Яворська Ю.В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА,  
Науковий керівник: Костиця О.В., к.ю.н.,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ПРАВОВА ПРИРОДА РІШЕНЬ МІЖНАРОДНОГО СУДУ ООН**

Звернення до мирних засобів вирішення міжнародного спору є єдиним можливим і логічним способом урегулювання суперечок. Мирне врегулювання – це основний компонент забезпечення безпеки, формування системи міжнародних відносин, заснованих на виключенні сили, взаєморозумінні, співпраці та довіри між суб'єктами міжнародного права. Урегулювання суперечок мирними засобами між державами є гарантією забезпечення миру і міжнародної безпеки, що досягаються за допомогою міжнародних судів. Із діяльністю міжнародних судових установ і, зокрема, Міжнародного Суду ООН, підвищенням їх авторитету і впливу на розвиток міжнародного права пов'язана актуалізація питання про юридичну значущість їх рішень, визнання або невизнання за останніми якостей і властивостей джерела міжнародного права. Зміни, що відбулися в Міжнародному Суді ООН, є наслідком розвитку

міжнародних відносин, успіхів Суду у вирішенні спорів між державами, у тлумаченні норм міжнародного права, розвитку самого міжнародного права.

Актуальність теми полягає в тому, що для визначення юридичної природи рішень міжнародних судів, саме питання джерел міжнародного права є виключно актуальним. Також, важливим є питання юридичної природи консультативних висновків Суду ООН. Міжнародний Суд ООН у своїй практиці схильний більше покладатися на свої власні прецеденти, рішення свого попередника – Постійної палати міжнародного правосуддя і міжнародних арбітражів.

Мета дослідження полягає у тому, щоб проаналізувати питання джерел міжнародного права. Віднесення рішень міжнародних судів до джерел міжнародного права.

Упродовж усього періоду становлення та розвитку науки міжнародного права питання щодо визначення вичерпного переліку джерел міжнародного права не отримало однозначного вирішення.

Науковці часто посилаються на ст. 38 Статуту Міжнародного суду ООН як на нормативно встановлену систему джерел міжнародного права, яка включає в себе як загальновизнані джерела – міжнародний договір та міжнародний звичай, так і ті, що власне не визначаються багатьма вченими як джерела міжнародного права. Це – судові рішення та наукові доктрини найбільш кваліфікованих спеціалістів [1].

Під джерелом права слід розуміти спосіб зовнішнього вираження та закріплення норм права. Загальновизнаними джерелами в теорії права є нормативно-правовий акт, нормативний договір, правовий звичай та правовий прецедент, в якому, в свою чергу, розрізняють судовий та адміністративний прецеденти. Судовий прецедент являє собою судове рішення у конкретній справі, що стає обов'язковим до застосування судами тієї ж або нижчої інстанції під час вирішення аналогічних справ в майбутньому [2, с. 608].

В міжнародному праві питання визнання рішень міжнародних судів джерелом міжнародного права викликає численні дискусії. В минулому столітті більшість вчених майже одноголосно заперечували цей факт. Науковці стверджували, що жодне судове рішення не може бути обов'язковим при прийнятті іншого рішення і має лише рекомендаційний характер. Єдиним завданням суду було застосування міжнародно-правових норм у конкретних випадках. Рішення судів лише могли вплинути на правосвідомість і подальшу практику держав.

На сучасному етапі посилилася розбіжність поглядів вчених стосовно можливості визнання рішень міжнародних судів джерелом міжнародного права. Так, з одного боку, багато науковців продовжують дотримуватися класичної доктрини і не відносять їх до системи джерел міжнародного права.

Інші вчені стверджують, що судове рішення сьогодні займає значно вище місце, ніж просто акт застосування права, і міжнародні суди в своїй діяльності віддають перевагу, перш за все, своїм попереднім рішенням, в яких часто не лише тлумачать та роз'яснюють положення міжнародно-правових норм, а й

корегують невдалі формулювання договорів та адаптують їх норми до сучасних умов.

Таким чином, на думку цих вчених, є достатні підстави говорити про судову правотворчість, і слід визнати належність рішень міжнародних судів до джерел міжнародного права [3].

Для визначення місця судових рішень в системі джерел міжнародного права слід проаналізувати практику деяких міжнародних судових органів. Статут Міжнародного Суду ООН відводить судовим рішенням роль допоміжного засобу для визначення правових норм, що підлягають застосуванню. У ст. 59 Статуту зазначається, що рішення суду є обов'язковим лише для сторін, що беруть участь у справі і лише у цій справі. У деяких своїх рішеннях суд прямо заявляв, що не може підмінити собою законодавця (Fisheries Jurisdiction Case) та не має зобов'язань слідувати раніше прийнятим рішенням. При цьому суд завжди виходить з свого обов'язку стежити за єдністю судової практики, використовуючи для цього посилання на власні попередні рішення та підкреслюючи при цьому можливість переглянути практику з огляду на зміну умов.

Регламент Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ) не містить положень про обов'язковість для нього рішень, що були винесені раніше. Практика свідчить, що ЄСПЛ при вирішенні справ поставив на чільне місце свої попередні рішення.

Існують два елементи консультативної юрисдикції Суду, а саме, що запит повинен бути зроблений належним чином уповноваженим суб'єктом (*ratione personae*), і що питання, поставлене Суду для висновку, має бути «юридичним питанням» (*ratione materiae*) [4, с 989].

Міжнародне правосуддя буде дійсно ефективним, коли рішення Суду будуть фактично виконані, і тим самим будуть відновлені порушені права і інтереси. Серед заходів, що сприяють реальному відновленню порушених прав та інтересів, слід назвати забезпечувальні заходи і заходи щодо примусового виконання рішень Суду в разі відмови від добровільного виконання. Суть їх полягає в тому, щоб зробити все необхідне для реального виконання рішення Суду [5].

На мою думку, існують підстави говорити про існування судового прецеденту в міжнародному праві де-факто. Розглянуті судові органи в своїй діяльності орієнтуються, перш за все, на свої попередні рішення та висновки, що у них містяться, і вказують на необхідність слідуванню усталеній практиці. Разом з тим жодна заява чи рішення цих інституцій не містить формулювань щодо обов'язковості рішень, винесених раніше у аналогічних справах. Міжнародними договорами обов'язковість рішень міжнародних судових органів також не встановлюється. Визнання в міжнародному праві прецеденту де-юре порушить принцип надання державою згоди на обов'язковість для них правової норми, що є особливою ознакою джерел міжнародного права, оскільки з огляду на правову сутність прецеденту може призвести до того, що зміст прав

і обов'язків конкретної держави зміниться в односторонньому порядку без участі такої держави лише в результаті тлумачення норми судом.

Таким чином, на цьому етапі розвитку міжнародного права рішення міжнародних судових органів не можуть бути остаточно визнані джерелом міжнародного права.

**Список використаних джерел:**

1. Статут Організації Об'єднаних Націй і Статут Міжнародного Суду. URL:[https://unic.un.org/aroundworld/unics/common/documents/publications/uncharter/UN%20Charter\\_Ukrainian.pdf](https://unic.un.org/aroundworld/unics/common/documents/publications/uncharter/UN%20Charter_Ukrainian.pdf) (дата звернення: 04.10.2024).
2. Буткевич В. Г. Міжнародне право. Основи теорії: підручник. Київ: Либідь, 2002. 608 с.
3. Буроменський М.В. Міжнародне право: навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 336 с.
4. Rossene S. The Law and Practice of the International Court, 1920-1996 / *The Hague: Martinus Nijhoff Publishers*, 1997. 2068 p.
5. Пасічник Я.С. Основні принципи міжнародного судочинства. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. Серія:Право. 2012. Вип.2. 339-347 с.



## **РОЗДІЛ II. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ**

**Бубленко А.І.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Голубкова І.А., д.е.н., професор,  
завідувач кафедри економічної теорії  
та підприємництва морському транспорту НУОМА*

### **ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Морський транспорт вважається одним із найбільш універсальних видів транспорту, що спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Його активно використовують для міжнародних і внутрішніх перевезень. Цей вид транспорту відіграє ключову роль у налагодженні зовнішньоекономічних зв'язків, особливо з країнами далекого зарубіжжя, і відзначається високою ефективністю порівняно з іншими видами транспорту. За даними International Maritime Organization, на морські та річкові перевезення припадає близько 90% світових вантажопотоків. Водночас в Україні обсяги морських вантажних перевезень значно поступаються залізничному та автомобільному транспорту [1, с. 200-201].

Важливо відзначити, що існують різноманітні види суден для перевезень:

- Вантажні судна з великими люками та рефрижераторними відсіками для швидкопсувних вантажів.
- Рефрижераторні судна, призначені для транспортування товарів, які потребують температурного режиму (м'ясо, риба, молочні продукти).
- Роллінгові судна, оснащені пандусами для перевезення колісної техніки.
- Танкери для транспортування рідин та газів.
- Баржі, що використовуються для збільшення вантажопідйомності контейнеровозів.
- Контейнеровози з контейнерами стандартних розмірів, які зручно завантажувати на інші види транспорту.
- Навалювальні судна для перевезення сипучих матеріалів, таких як зерно чи деревна тріска [2].

Особливу увагу варто приділити перевагам, які мають морські перевезення, а саме:

- Економічність. Морський транспорт забезпечує конкурентоспроможну вартість перевезень, особливо на далекі відстані. Він у 4-6 разів дешевший за авіаперевезення.
- Гнучкість обсягів. Можливість транспортувати як невеликі, так і великі вантажі завдяки групуванню або використанню цілих контейнерів.

- Перевезення негабаритних вантажів. Морський транспорт ефективно справляється з важкими та великогабаритними вантажами, які складно перевозити іншими видами транспорту.

- Безпека. Судна розроблені для перевезення небезпечних вантажів, із дотриманням суворих міжнародних стандартів. Контейнери забезпечують додатковий захист вантажів.

- Екологічність. Морський транспорт має нижчий вуглецевий слід порівняно з авіаційним чи автомобільним транспортом, що робить його більш адаптивним до довкілля [3].

Також порти є важливою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави, зважаючи на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Їх ефективність, технічне та технологічне оснащення, відповідність управління міжнародним стандартам і розвиток інфраструктури впливають на конкурентоспроможність національного транспортного комплексу на глобальному ринку.

Серед основних переваг портової галузі:

- значний експортний потенціал таких вантажів, як чорні метали, вугілля, залізорудний концентрат і зерно;

- розвинені потужності для обробки різних вантажів;

- стратегічне розташування для забезпечення транзитних перевезень;

- правова база, що сприяє залученню приватних інвестицій;

- наявність висококваліфікованих фахівців [1, с. 202].

Щодо системи морських портів України: вона включає 18 портів, із них 13 розташовані на континентальній частині, а 5 перебувають на тимчасово окупованій території Криму. Потужності континентальних портів та терміналів оцінюються у 313,3 млн тонн. У 2018 році завантаження портів становило 43% (135,2 млн тонн), у 2019 році – 51% (160 млн тонн). Найбільший порт річкової логістики, Херсонський морський порт, у 2018 році був завантажений на 41%, у 2019 році – на 51%.

На внутрішніх водних шляхах, попри тенденцію зниження обсягів перевезень, у 2019 році спостерігалось зростання вантажопотоку на 19,1% порівняно з 2018 роком (11,79 млн тонн). Однак кількість суднопроходів скоротилася на 27,16%.

За оцінками експертів, вантажний потенціал 12 областей України, з яких можливі перевезення річкою Дніпро, складає близько 60 млн тонн і може зрости до 80 млн тонн до 2030 року. У разі модернізації шлюзів, перевезення внутрішнім водним транспортом можуть досягти 45 млн тонн щорічно (30 млн тонн – експорт, 15 млн тонн – імпорт).

Водночас галузь стикається з низкою проблем, які стримують розвиток:

- Недосконала та застаріла інфраструктура (шлюзи, навігація, суднові шляхи), яка не забезпечує ефективної логістики.

- Брак приватної інфраструктури, зокрема логістичних центрів і терміналів.

- Дефіцит і старіння сучасного технічного флоту.

Крім того, річка Дніпро недоступна для вільного проходження іноземних суден без дозволу, а також для каботажних перевезень іноземним флотом. Ці бар'єри потребують комплексного вирішення для забезпечення повноцінного розвитку внутрішнього водного транспорту [4].

Морський та річковий транспорт України мають значний потенціал для розвитку, однак їх ефективність обмежується застарілою інфраструктурою, нестачею інвестицій та дефіцитом сучасного флоту. Для розкриття цього потенціалу необхідно модернізувати інфраструктуру та залучити приватні інвестиції. Це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності транспортної галузі, зростанню вантажоперевезень і інтеграції України у міжнародні логістичні мережі.

### **Список використаних джерел:**

1. Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2020. Вип. 4, Ч. 41. С. 200-201.
2. Морський транспорт: види та переваги. URL: [https://mukachevo.net/news/morskyu-transport-vydy-ta-perevahy\\_5195027.html](https://mukachevo.net/news/morskyu-transport-vydy-ta-perevahy_5195027.html) (дата звернення: 19.11.2024).
3. Особливості перевезень морем: логістика. URL: <https://goodlogistics.com.ua/uk/blog/162-morskije-perevozki-i-ih-osobennosti.html> (дата звернення: 20.11.2024).
4. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення: 20.11.2024).

**Вербицька К.А.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМІтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент, доцент кафедри  
менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **МОРСЬКІ ПОРТИ ЯК СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНОЇ ТА ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Ядром функціонування морегосподарського комплексу сучасної успішної держави є торговельне мореплавство – діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей [1].

Морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної логістичної

системи і традиційно відіграє провідну роль у світовій торгівлі.

За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (*UNCTAD*), понад 80 % міжнародної торгівлі товарами, що набуває все більш глобального характеру, здійснюється шляхом морських перевезень [2].

ЮНКТАД прогнозує, що у період 2025–2029 років загальний обсяг морської торгівлі зростатиме в середньому на 2,4% на рік, а контейнерна торгівля – на 2,7%.

У своєму аналізі глобальних морських тенденцій *UNCTAD* наголошує на стійкості судноплавства, незважаючи на серйозні проблеми, пов'язані з глобальними кризами, такими як війна в Україні та на Близькому Сході.

В умовах турбулентного глобального ландшафту, позначеного геополітичними подіями, морська галузь продемонструвала надзвичайну стійкість, адаптуючись до нових, більш тривалих торговельних шляхів.

Тому якісне функціонування суден має важливе значення для світового економічного розвитку.

Загалом у світі на початок 2024 року зафіксовано 108 787 торгових суден із загальним дедвейтом 2,35 млрд. тон та місткістю 1,6 млрд. брутто-реєстрових тон. З 1980 по 2024 р. світовий торговельний флот (за загальним дедвейтом) зріс у 3,5 рази.

Український торговельний флот, нажаль, у плачевному стані. Він дуже малий і продовжує зменшуватись. Судна в нас невеликі і з малою осадкою переважно класу «річка-море». Завдяки цьому вони можуть заходити до дунайських портів, що стало в умовах агресії РФ у нагоді.

Щодо міжнародних перевезень, то залишилось десь 20 суден під прапором України, а їх середній вік перевищує 35 років.

Ефективність морського транспорту залежить від реального спрощення процедур торгівлі та перевезень, що дозволяє скоротити час та витрати на здійснення митних та інших торгових процедур, впроваджувати нові технології для виконання адміністративних формальностей.

Спрощення процедур торгівлі та перевезень підвищує ефективність всього ланцюжка, надаючи позитивний вплив на морський транспорт.

Основою грамотне розробленої бізнес-стратегії морського торгового бізнесу є планування всіх елементів роботи морського порту.

Порти надають модернізовані послуги з обробки вантажів та навігаційно-технічну допомогу.

Портові операції відіграють важливу роль у ланцюжку постачання, оскільки вони сприяють безперешкодному переміщенню товарів. Діяльність морських портів дедалі більше оптимізується задля забезпечення миттєвої комунікації між усіма сторонами, що беруть участь у логістичній кампанії.

Виділяють дві групи учасників, які контролюють та здійснюють основні портові операції:

- портове управління - орган, який може визначати політику в порту від імені держави чи місцевої влади. На Адміністрацію порту покладено функції та зони відповідальності за здійснення всіх основних операцій порту;

- портовий оператор є керуючим портовим терміналом, який може перебувати у державній чи приватній власності.

Морські порти є найважливішою складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури України. Вони з'єднують економіку країни з світовою і європейською транспортною системою. Від ефективності їх функціонування, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку. В сучасній літературі поняття «морська інфраструктура» невідокремлене від поняття «транспортна». Таким чином, під морською інфраструктурою прийнято розуміти частину транспортної та виробничої інфраструктури, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні [3]. При цьому поняття морської транспортної інфраструктури ототожнюється із поняттям морські порти.

У світовому співтоваристві розрізняють наступні форми управління портами:

1. Порти, які належать державі. До цієї групи належать порти України та більшість морських портів в країнах, які розвиваються.

2. Порти, які перебувають у віданні муніципальних органів влади. Ці порти контролює Рада порту або муніципальна рада. Діяльність і розвиток таких портів визначаються міськими муніципалітетами.

3. Порти, якими керують публічні компанії. Управління таким портом відбувається радою директорів, який може складатися з представників урядових органів, судноплавних, портових, залізничних, лоцманських компаній.

4. Змішаний спосіб управління портами. Цей спосіб є різні комбінації перерахованих вище форм.

Вантажні операції як вид портових послуг займають центральне місце у виробничій діяльності. У зв'язку з цим, порти можна умовно розділити на дві основні групи:

- порти, де адміністрація безпосередньо організовує вантажні операції;
- порти, де адміністрація не займається організацією вантажних операцій.

Для першої групи адміністрація порту керує всіма портовими спорудами, причалами, складами, механізмами і сама здійснює вантажно-розвантажувальні операції. До цієї групи належать порти країн, що розвиваються, а також такі порти, як Лондон, Манчестер, Генуя, Копенгаген.

У портах другої групи адміністрація розпоряджається терміналами, під'їзними шляхами і всіма пристроями, необхідними для складських споруд, швартування суден і портових механізмів. Термінали здаються в оренду приватним компаніям, які організовують транспортне обслуговування суден.

З функціональної точки зору існує традиційна класифікація, яка виділяє наступні типи морських торгових портів:

- загального призначення, де проводиться обробка різних суден і вантажів на одних і тих же причалах;

- спеціалізовані, коли відбувається переробка масових вантажів. З урахуванням особливостей таких вантажів будуються причальні лінії, системи механізмів і перевантажувальні комплекси;

- комбіновані - найбільші морські порти, що мають спеціалізовані причали, райони для переробки масових вантажів і причали загального призначення для переробки тарне-штучних вантажів.

Дана класифікація орієнтована на можливість обробки різних видів вантажу в порту. Однак сьогоднішній день диктує підвищену увагу до сервісу, тому з урахуванням функціонального аспекту діяльності виділяють три покоління портів, виникнення яких співвідноситься з певним етапом розвитку портової системи в рамках загальної трансформації міжнародної морської транспортної системи.

Сучасні порти перетворюються на великі розподільні більшою мірою центри, надаючи відповідний спектр послуг, в тому числі по технологічній доробки. І якщо традиційно портові послуги орієнтувалися на судовласників, то в цьому і найближчому майбутньому пріоритетність клієнтської бази належить власникам вантажу.

На території українських портів можуть діяти підприємства та організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Діяльність цих організацій регламентується наступними видами договорів:

- договір управління;
- договір оренди рухомого / нерухомого майна;
- договір про надання послуг;
- договір про спільну діяльність.

Компаніями, діяльність яких пов'язана з роботою порту, виступають наступні: стивідорні, агентські, експедиторські, шипчандлерські, буксирні, бункерні, лоцманські, страхові, брокерські, сюрвейерські. Дані компанії для здійснення своєї діяльності можуть використовувати ресурси порту.

Фахівцями доведено, що для забезпечення фрахтової незалежності економіки необхідно мати можливість забезпечити близько 40% її експортного потенціалу власним тоннажем. Розвитку флоту українських морських перевізників сприятиме створення міжнародного реєстру суден з умовами реєстрації, наближеними до існуючих в чинних міжнародних реєстрах, що функціонують у більшості західноєвропейських країн.

### ***Список використаних джерел:***

1. Кодекс торговельного мореплавства України – Відомості Верховної Ради України р.,47-52
2. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2024 (Обзор морского транспорта)
3. Prysiazniuk T. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union/ Prysiazniuk T. I., Shyba O. A.

// Ekonomist. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics. – No 1. – 2017. – P. 6-19.

**Вихристюк К.В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник Лисенко Н.С., к.е.н., доцент  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ ОПТИМІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСАМИ ПІДПРИЄМСТВА**

У сучасних умовах динамічних змін зовнішнього середовища, в тому числі економічних криз, змін у законодавстві та технологічних інновацій, питання оптимізації бізнес-процесів стає надзвичайно актуальним для підприємств усіх галузей. Підвищення ефективності бізнес-процесів забезпечує підприємствам здатність швидко реагувати на зміни, знижувати витрати, підвищувати якість продукції та послуг, а також зберігати стабільність на ринку.

Особливо важливою ця проблема є для підприємств, що працюють у конкурентних і високо динамічних секторах економіки, де ефективність управлінських процесів безпосередньо впливає на здатність підтримувати або збільшувати ринкову частку. Разом з тим, багато підприємств стикаються з проблемами неефективного управління бізнес-процесами, відсутністю автоматизованих систем управління, зменшенням контролю за процесами, що призводить до значних витрат, зниження якості обслуговування клієнтів та уповільнення темпів розвитку.

Діагностика бізнес-процесів є важливою складовою частиною управління будь-яким підприємством, в тому числі й судноплавною компанією. Вона допомагає виявити проблеми, неефективні ділянки, а також можливості для покращення та оптимізації діяльності компанії. Зазначена діагностика повинна охоплювати всі етапи діяльності компанії, від планування і організації судноплавних операцій до виконання логістичних і фінансових функцій.

Бізнес-процес компанії Maersk охоплює широкий спектр діяльності, від управління флотом і транспортування вантажів до надання інтегрованих логістичних послуг та управління ланцюгами постачання. У зв'язку з великими масштабами та різноманіттям операцій, бізнес-процеси Maersk можна поділити на кілька основних категорій, які взаємопов'язані і сприяють ефективному функціонуванню компанії.

Ось основні бізнес-процеси компанії Maersk:

### **1. Управління флотом і морські перевезення**

Одним із основних процесів для Maersk є управління флотом. Компанія володіє одним із найбільших у світі флотів контейнеровозів, що забезпечує перевезення вантажів між різними частинами світу.

1.1 Планування і маршрутизація перевезень: вибір оптимальних маршрутів для транспортування вантажів, враховуючи відстань, час доставки та витрати на перевезення.

1.2 Управління суднами: включає технічне обслуговування, перевірки безпеки, модернізацію флоту для забезпечення відповідності екологічним стандартам і максимізації енергоефективності.

1.3 Оптимізація використання флоту: досягнення балансу між заповненням контейнерів, ефективним використанням пального, часом у порту та інших логістичних витрат.

## 2. Логістика і управління ланцюгом постачання

Maersk пропонує повний спектр послуг для ефективного управління ланцюгами постачання, що включає перевезення, складування, обробку вантажів та управління запасами. Це забезпечує інтеграцію між різними видами транспорту (морським, автомобільним, залізничним).

2.1 Перевезення вантажів: компанія забезпечує мультимодальні перевезення — морем, через порти, автотранспортом і залізницею.

2.2 Складування та управління запасами: Maersk управляє складами для зберігання товарів на шляху до кінцевих споживачів, включаючи обробку вантажів та їхній перерозподіл.

2.3 Контейнерні послуги: управління контейнерами для збереження вантажів у безпеці і для зручності перевезення. Використовуються як стандартні контейнери, так і спеціалізовані (для рідких вантажів, великогабаритних предметів тощо).

2.4 Оптимізація ланцюгів постачання: через використання цифрових платформ, аналітики та великих даних, Maersk допомагає своїм клієнтам зменшити витрати, прискорити процеси і підвищити ефективність ланцюга постачання.

## 3. Митне оформлення та документообіг

Для міжнародних перевезень необхідне митне оформлення вантажів та коректне ведення документації, що є частиною логістичних процесів компанії.

3.1 Митне оформлення вантажів: Maersk допомагає клієнтам пройти митні процедури, готуючи декларації, необхідні документи для імпорту/експорту, сплату митних зборів.

3.2 Документація: контроль і супровід документів, таких як коносаменти, контракти, сертифікати, документи про страхування вантажів і інші необхідні документи для перевезень.

## 4. IT-системи і цифрові послуги

Maersk активно використовує інформаційні технології для оптимізації операцій та надання клієнтам зручних цифрових інструментів.

4.1 Платформи для управління ланцюгами постачання: через власні платформи, такі як Maersk Spot (для онлайн-бронювання контейнерів) і Maersk Flow (для управління вантажами в реальному часі), компанія надає можливість своїм клієнтам контролювати всі етапи доставки.



4.2 Цифрові сервіси: надання послуг, таких як відстеження вантажів, управління замовленнями, автоматизація обміну інформацією з клієнтами та постачальниками.

4.3 Великий аналіз даних та штучний інтелект: для прогнозування попиту, оптимізації маршрутів, управління запасами та зниження витрат.

#### 5. Фінансовий менеджмент і тарифікація

Фінансові процеси Maersk включають управління доходами, витратами та іншими фінансовими показниками компанії.

5.1 Фінансове планування: розробка стратегічних планів для зростання доходів і скорочення витрат, зокрема, через оптимізацію процесів та використання новітніх технологій.

5.2 Ціноутворення і тарифікація: визначення тарифів на перевезення, складування, митне оформлення та інші логістичні послуги.

5.3 Управління витратами: контроль за витратами на утримання флоту, пально-мастильні матеріали, порти, транспортування і інші витрати в ланцюгу постачання.

#### 6. Маркетинг і обслуговування клієнтів

Процеси маркетингу та обслуговування клієнтів націлені на залучення нових партнерів і підтримку лояльності існуючих.

6.1 Маркетинг і продажі: розробка стратегій просування логістичних послуг, залучення нових клієнтів, надання консалтингових послуг для оптимізації ланцюгів постачання клієнтів.

6.2 Обслуговування клієнтів: підтримка клієнтів на всіх етапах співпраці — від консультування щодо вибору послуг до вирішення будь-яких проблем чи запитів, а також надання відгуків про стан вантажів через цифрові платформи.

#### 7. Управління ризиками

Управління ризиками є важливою частиною бізнес-процесів компанії Maersk. Це включає:

7.1 Аналіз і оцінка ризиків: виявлення можливих ризиків у ланцюгах постачання, наприклад, пов'язаних із затримками в портах, митними питаннями або стихійними лихами.

7.2 Управління кризами та непередбаченими ситуаціями: стратегія реагування на можливі надзвичайні ситуації, що можуть вплинути на перевезення вантажів, наприклад, при забастовках або непередбачених змінах в митному регулюванні.

7.3 Страхування вантажів та транспорту: надання послуг із страхування вантажів для захисту від фінансових втрат через пошкодження чи втрату товарів.

#### 8. Інновації та сталий розвиток

Maersk активно працює над зменшенням свого екологічного впливу і інвестує в інноваційні рішення для збереження навколишнього середовища.

8.1 Інвестиції в новітні технології: компанія впроваджує нові технології для зменшення викидів CO<sub>2</sub>, наприклад, судна на біопаливі, модернізація портових технологій.

8.2 Стратегія сталого розвитку: Maersk прагне досягти цілей вуглецевої нейтральності до 2050 року через оптимізацію своїх операцій і впровадження екологічних інновацій.

Отже, бізнес-процеси компанії Maersk є дуже різноманітними і включають не тільки морські перевезення, але й інтегровані логістичні послуги, митне оформлення, управління ланцюгами постачання, фінансовий менеджмент, цифрові сервіси, маркетинг і підтримку клієнтів. Всі ці процеси тісно взаємопов'язані та сприяють забезпеченню високої ефективності, зниженню витрат і підвищенню конкурентоспроможності компанії на глобальному ринку.

Maersk розробила мультиплатформенну модель цифрової трансформації, яка допоможе компанії прискорити перехід до хмари. Кожна платформа об'єднує різні бізнес-функції, програми, дані та аналітику. Наразі компанія використовує 10–15 наскрізних платформ для обробки таких процесів, як фінансування, керування закупівлями морських вантажів, управління ланцюжками поставок тощо. Постійно додаються нові платформи, остання охоплює різноманітні теми сталого розвитку.

Технології мають важливе значення та є одним із ключових факторів трансформації.

Платформа для автоматизації процесів та створення ІТ-рішень SAP (SAP BTP), яка об'єднує дані й аналітику, штучний інтелект, розробку застосунків та інтеграцію в одному середовищі, відіграє ключову роль у прискоренні нової цифрової стратегії Maersk.

Компанія використовувала SAP BTP для розробки та впровадження рішень у багатьох різних сферах, у тому числі для автоматизації та оптимізації процесу управління кредитами, наданими клієнтам. Рішення включає кредитну оцінку третьої сторони, інтегровану за допомогою SAP Cloud Platform. Використовуючи інтерфейс користувача SAP Fiori, Maersk створив різні ролі, наприклад торгового представника, кредитного аналітика та затверджувача. Вся система також була уніфікована та стандартизована.

Ще один напрямок, який компанія автоматизувала за технологією SAP, – це управління інформацією про стан зобов'язань контрагентів. Maersk використовувала SAP BTP і інтелектуальну автоматизацію роботизованих процесів (SAP iRPA) для виконання таких дій: сканування електронних листів і вилучення вкладень, перетворення неструктурованих даних у структуровані дані та створення логіки перевірки в правилах на платформі SAP BTP. Таким чином, компанія зменшила ручні процеси в спільних сервісних центрах компанії.

Maersk також співпрацює з карго-клієнтами, тобто тими, які платять до видачі вантажу. Завдяки вбудованому штучному інтелекту та автоматизації процесів у SAP BTP платіж узгоджується з рахунком-фактурою, коносаментом (морською накладною) і деталями подорожі контейнера. Система автоматично дає дозвіл на відвантаження, якщо весь процес було виконано правильно.

Maersk також перенесла фінансові процеси та планування в хмару. Завдяки SAP Analytics Cloud компанія використовує розширені можливості для

комплексного фінансового планування та аналізу, включаючи бюджетування та прогнозування.

На даному етапі компанія зіткнулась з такою проблемою, як з затримкою доставки вантажу.

Для вирішення цієї проблеми можемо побудувати діаграму Ісікави рис.2.4

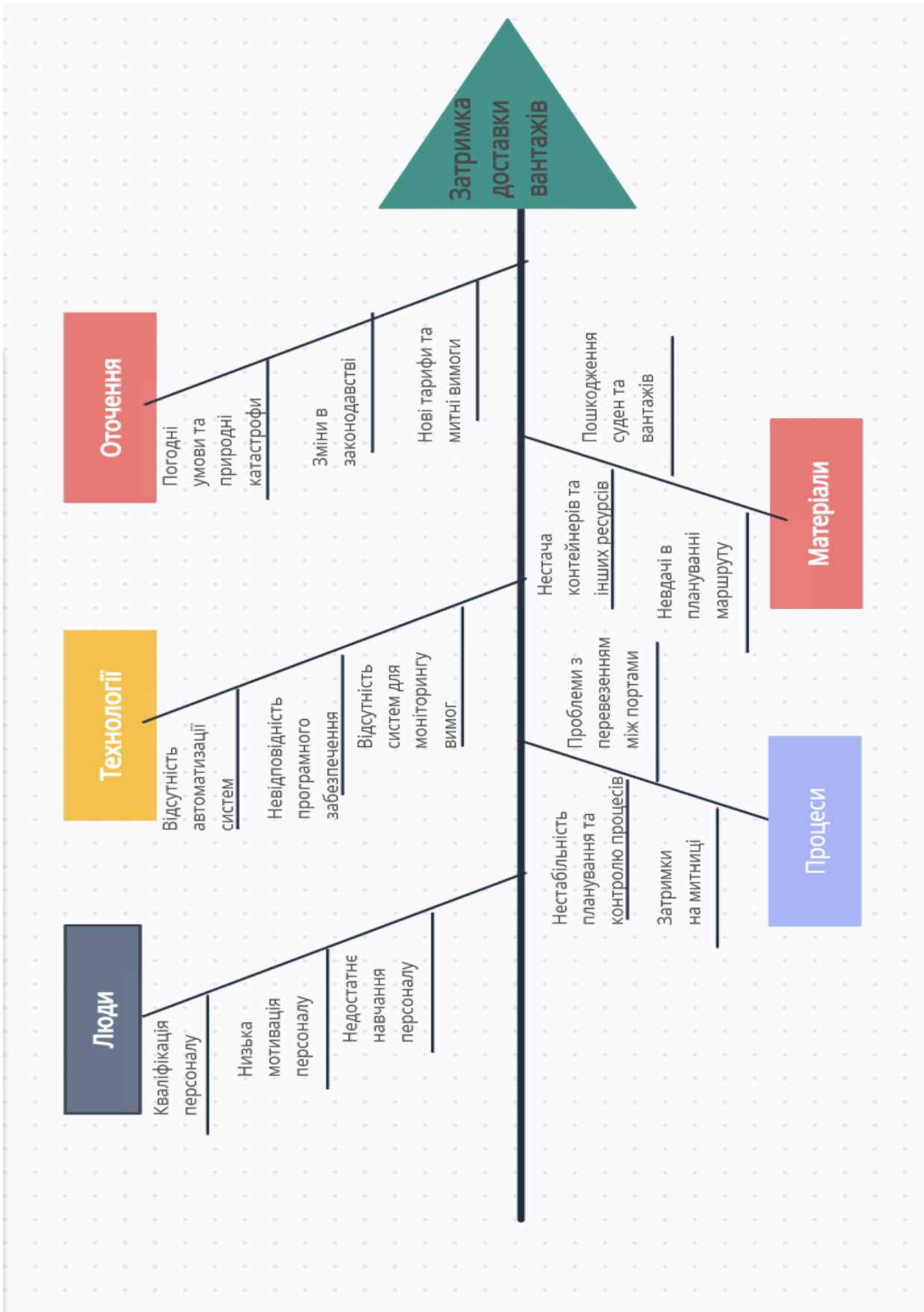
Діаграма Ісікави (також відома як "риб'ячий скелет" або "діаграма причин і наслідків") — це інструмент для аналізу причинно-наслідкових зв'язків, який допомагає виявити основні фактори, що впливають на проблему або результат. Вона зручна для визначення причин, які можуть призводити до конкретних проблем, і допомагає виявити слабкі місця в процесах.

Для компанії Maersk, яка займається міжнародними перевезеннями вантажів, діаграма Ісікави може бути корисною для аналізу проблем на етапах логістики, управління флотом, митного оформлення або обслуговування клієнтів.

Завдання: Аналіз проблеми з затримкою доставки вантажів.

Мета: Виявити основні причини затримок доставки вантажів клієнтам для підвищення ефективності процесу.

Рисунок 2.4  
Діаграма Ісікаві для компанії «Maersk»



Опис компонентів діаграми Ісікави:

1. Люди:

Кваліфікація персоналу: Недостатня кваліфікація або недостатнє навчання співробітників можуть призводити до помилок у виконанні операцій.

Низька мотивація персоналу: Знижена мотивація або незадоволення співробітників можуть призвести до невиконання завдань вчасно.

Недостатнє навчання персоналу: Недостатнє навчання або відсутність підвищення кваліфікації може призвести до неефективного виконання процесів або помилок.

2. Процеси:

Нестабільність планування та контролю процесів: Відсутність чіткої стратегії і координації між різними етапами перевезення може викликати затримки в доставці.

Затримки на митниці: Проблеми на етапі митного оформлення вантажів можуть призводити до значних затримок у доставці, що часто трапляється через неповні або неправильно заповнені документи.

Проблеми з перевезенням між портами: Труднощі у транспортуванні вантажів між різними портами, у тому числі через технічні проблеми або неефективну логістику.

3. Технології:

Відсутність автоматизації систем: Якщо технології автоматизації на етапах доставки та відстеження вантажу не є ефективними, це може призвести до затримок у процесах.

Невідповідність програмного забезпечення: Програмні системи для моніторингу вантажів можуть бути застарілими або не інтегруватися з іншими системами, що ускладнює контроль за процесом.

Відсутність систем для моніторингу вимог: Відсутність актуальної інформації про митні вимоги та правила в різних країнах може викликати затримки.

4. Оточення:

Погодні умови та природні катастрофи: Непередбачувані погодні умови, такі як шторм, затоплення, можуть спричинити затримки суден і перевезення вантажів.

Зміни в законодавстві: Зміни митних правил, тарифів або інших законодавчих актів можуть впливати на терміни доставки.

Нові тарифи та митні вимоги: Введення нових митних правил або тарифів може призвести до затримок при проходженні митниці.

5. Матеріали:

Нестача контейнерів та інших ресурсів: Відсутність необхідних контейнерів або обмеження щодо кількості доступних вантажних одиниць можуть призвести до затримок у перевезенні.

Пошкодження суден та вантажів: Технічні проблеми або аварії на морі можуть викликати зупинку доставки вантажу.

Невдачі в плануванні маршруту: Неправильний вибір маршруту чи порушення транспортної інфраструктури можуть уповільнити доставку.

Висновки з діаграми Ісікави для Maersk:

Причини затримок можуть бути різноманітними: від людських факторів (недостатня кваліфікація чи мотивація персоналу) до зовнішніх обставин (погані погодні умови або зміни в законодавстві).

Важливим аспектом є аналіз усіх етапів процесу доставки (від митного оформлення до перевезення), щоб виявити слабкі місця, які можуть спричинити затримки.

Для усунення проблем необхідно впроваджувати додаткові заходи на кожному етапі: покращувати кваліфікацію персоналу, автоматизувати процеси, планувати маршрути та інші ресурси більш ефективно.

Цей аналіз допоможе Maersk зрозуміти, на яких етапах можуть виникати затримки і що потрібно змінити для підвищення ефективності перевезень та мінімізації ризиків затримок.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Андерсен Бйорн, Б'єрн Андерсен – М. «Бізнес-процеси інструменти вдосконалення» / «Стандарти та якість», 2023.

2. Гриненко В. В. Конспект лекцій з курсу «Управління та удосконалення бізнес-процесів» (для студентів усіх форм навчання спеціальності 073 – Менеджмент) / В. В. Гриненко; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2020

3. Ольшанський О.В. Розроблення структури та класифікації бізнес-процесів підприємств торгівлі. Економіка та суспільство. 2018. № 19. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-19-83> (дата звернення: 20.11.2024)

4. Павлюк Л.В., Оксенюк К.І. Теоретичні основи дослідження бізнеспроцесів на підприємстві. 2021.

5. Тербух А.А., Ільницька-Гикавчук Г.Я., Макар О.П. Удосконалення управління бізнес-процесами на підприємствах України. Науковий вісник НЛТУ України. 2022.

6. S. Kuznets KhNUE Personal Learning Systems. URL: [https://pns.hneu.edu.ua/pluginfile.php/514719/mod\\_resource/content/0/T4\\_лекція.pdf](https://pns.hneu.edu.ua/pluginfile.php/514719/mod_resource/content/0/T4_лекція.pdf) (дата звернення: 04.11.2024).

*Джусь С.В.*

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

## **НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ**

*Морська галузь* – це підприємства, що діють в морському просторі або пов’язані з морськими операціями. Вони включають порти, морські перевізники, промислові компанії, а також підприємства, що займаються добуванням та переробленням природних ресурсів.

Морська галузь охоплює підготовку вантажів та послуги в таких сферах, як судноплавство, верфі, будівництво суден і човнів, порти, інфраструктура, логістика, туризм і поставки проміжної продукції виробникам.

Морське судноплавство утворює найбільший сектор морської галузі. До нього належить використання водних транспортних засобів, перш за все для перевезення людей і товарів. Морська галузь доповнюється такими сферами, як річкове судноплавство й судноплавство по озерах.

Постачальники й компанії, що надають послуги морській галузі, концентруються на розробці та виробництві інноваційних системних рішень. Вони стосуються не лише суден як продукту, але й охоплюють також морські установки й системи для портового господарства та портової логістики, техніку збереження морського навколишнього середовища й безпеки, офшорну техніку та інші сфери морської техніки тощо [1].

Найважливішим елементом продуктивних сил і головним джерелом розвитку економіки є люди, їх освіта, підготовка, мотивація діяльності, майстерність. Найбільш непересічна залежність конкурентоспроможності економіки, рівня добробуту населення від якості трудового потенціалу персоналу підприємства, організації.

Для України та морської галузі є цікавим саме поняття „управління персоналом”, а не кадрами, тому що ці терміни не є стовідсотковими синонімами. Застосування терміну «персонал» означає зміщення акцентів в управлінні на індивіда-особистість, персоніфікувавши особливості кожного окремого працівника [2]. В ряді високорозвинених країн (наприклад у Франції) до кадрів традиційно відносять лише управлінців найвищого та середнього рівнів, спеціалістів, що мають високу професійну підготовку, тому відносно морської галузі більш коректним є поняття “управління персоналом”.

В сучасному світі, в зв’язку із зростаючою роллю людського фактору, однією з найважливіших функцій управління персоналом стає розвиток персоналу, а не просто приведення його чисельності у відповідність до наявності робочих місць, що потребує іншого підходу до прийняття

управлінських рішень. Для виділення управління персоналом в окремий напрямок менеджменту це стало аргументом.

Ефективність використання персоналу – це рівень реалізації трудового потенціалу працівників, який здатний приносити більший економічний ефект за менших витрат із метою досягнення цільових орієнтирів та забезпечення отримання очікуваних позитивних результатів.

Суть ефективності використання персоналу полягає у раціональному використанні інтелектуальних, організаторських, творчих здібностей працівників на основі покращення змісту праці, її гуманізації, виключення монотонності та беззмістовності праці.

Управління персоналом має відповідати стратегії розвитку підприємства, захищати інтереси працівників та забезпечувати дотримання законодавства про працю при формуванні та використанні персоналу. Тільки таким чином може бути сформований такий кадровий склад підприємства, який здатний реалізувати усі завдання розвитку та продемонструвати високу ефективність.

Основні напрями підвищення функціонування персоналу морської галузі



приведено на рисунку 1.

*Джерело: розроблено автором*

Одним з головних завдань управління персоналом є формування поведінки працівників, яка забезпечує досягнення організаційних цілей. Для досягнення цілей та вирішення завдань на підприємстві морської галузі необхідно забезпечувати ефективний розподіл обов'язків, створення системи координації



та контролю, крім цього, потрібно дотримуватися основоположних принципів управління персоналом.

Управління ефективністю є засобом отримання покращених результатів від організації, її підрозділів, команд та окремих співробітників завдяки належному розумінню та контролю питання ефективності в рамках загальної узгодженої структури [3, с. 248-249].

Ринок праці моряків дуже вразливий до непередбачених загроз, як COVID, та війна в Україні. Україні необхідно мінімізувати втрати у секторі підготовки та забезпечення зайнятості моряків, а також розробити план дій щодо збереження та забезпечення розвитку цього сектора. Представники деяких кріюнгів вважають, що зусилля щодо розширення пулу моряків повинні включати залучення жінок, але на це потрібен час, оскільки ці професії в Україні традиційно вважались чоловічими. [4, с. 29].

**Список використаних джерел:**

1. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. 2024. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf/>
2. Криворучко О. М. Управління персоналом підприємства. Навчальний посібник. О.М.Криворучко, Т.О.Водолажська. ХНАДУ. 2016. С. 200.
3. Управління персоналом. Підручник. 2-ге видання, перероблено і доповнено О.М. Шубалий, Н.Т. Рудь, А.І. Гордійчук, І.В. Шубала, М.І. Дзямучич, О.А. Хілуха, П.М. Косінський. За загальною редакцією О.М. Шубалого. ЛНТУ. 2023. С. 414.
4. Крисюк Л. Оцінка конкурентоспроможності ринку кріюнгівих послуг в умовах нестабільності. Економічний аналіз. 2022 рік. Том 32. № 4. С. 29.

**Жовтенко М.Р.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Головченко О.М.,  
д.е.н., професор, професор кафедри  
економічної теорії та підприємництва  
на морському транспорті НУОМА*

## **СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В ПІВДЕННИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ**

Річковий транспорт має важливе стратегічне значення для економічного розвитку південних регіонів України, оскільки річки, такі як Дніпро, Південний Буг та Дунай, виконують ключову роль у забезпеченні транспортної інфраструктури. На сьогодні галузь стикається з численними викликами, такими як зношеність флоту, недостатня модернізація інфраструктури та екологічні проблеми, але водночас має значний потенціал для росту.

Південна частина України має добре розвинену інфраструктуру для річкового судноплавства, яка включає в себе сучасні порти, причали та перевантажувальні станції. Проте значна частина цієї інфраструктури потребує модернізації та оновлення. Багато об'єктів мають застаріле технічне обладнання, яке вже не відповідає сучасним вимогам, що робить необхідним проведення капітальних ремонтів та модернізацію існуючих систем [2].

Річкове судноплавство в Україні відіграє важливу роль у перевезенні різноманітних вантажів, серед яких зерно, метал, цемент, а також інші сировинні матеріали. Згідно з даними Державної служби статистики України, обсяги вантажоперевезень річковим транспортом мають тенденцію до зростання. Однак ці обсяги ще не досягли рівнів, які можна було б вважати оптимальними для ефективної роботи галузі.

На рис. 1 представлено обсяг вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом України, що наочно демонструє поточну ситуацію в цій сфері.

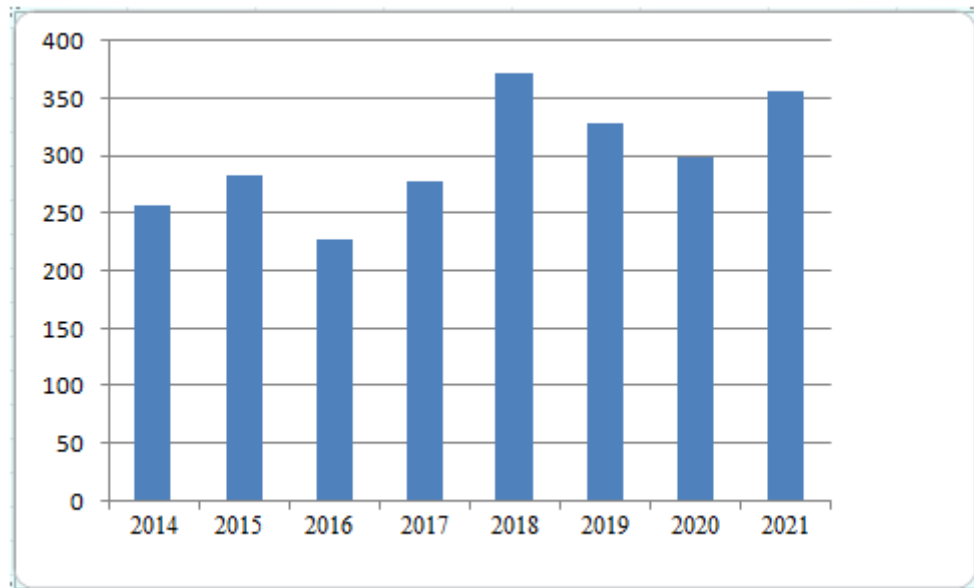


Рис.1. Об'єм вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом України (тонно-кілометри) Джерело: побудовано за даними [3].

У 2022 році обсяг вантажоперевезень річковим транспортом в Україні зріс на 15%, що є позитивною тенденцією, однак ці показники все ще не досягають повного потенціалу річкових шляхів країни. Потенціал річок для транспортування вантажів залишається значно вищим, і для його повного використання потрібні суттєві інвестиції та вдосконалення інфраструктури.

Річкове судноплавство має низку екологічних переваг порівняно з автомобільним і залізничним транспортом, оскільки воно є менш шкідливим для навколишнього середовища. Однією з головних переваг річкового транспорту є зменшення викидів CO<sub>2</sub> та інших забруднюючих речовин, що особливо важливо в умовах глобальних екологічних викликів. Це робить річкове судноплавство екологічно чистим альтернативним засобом транспортування, що сприяє зменшенню навантаження на навколишнє середовище.

Однак, незважаючи на ці екологічні переваги, забруднення вод річок, зокрема через промислові викиди, залишається серйозною проблемою, яка потребує невідкладного вирішення. Це питання вимагає комплексного підходу та ефективних заходів щодо зменшення впливу промислових підприємств на стан водних ресурсів.

Для того, щоб значно підвищити ефективність річкового судноплавства, необхідно спрямувати інвестиції на модернізацію портової та перевантажувальної інфраструктури. Оновлення старого обладнання, реконструкція причалів та будівництво нових перевантажувальних станцій дозволять значно покращити рівень обслуговування клієнтів, а також знизити операційні витрати, що в свою чергу сприятиме збільшенню обсягів перевезень і зростанню конкурентоспроможності річкового транспорту.

Ситуація з парком річкових суден в Україні на сьогоднішній день далека від задовільної. На 2020 рік загальний ресурсний парк річкових суден складав 1 648 одиниць, однак близько 20% з них були визнані непридатними для експлуатації. Це свідчить про серйозні проблеми в утриманні та оновленні річкового флоту, адже значна частина суден вже вичерпала свій ресурс або знаходиться в стані, що не дозволяє їм виконувати свої функції без серйозних ризиків.

Серед тих суден, які залишаються придатними для експлуатації, найбільшу частку складають службово-допоміжні та транспортні судна, що займають 46,7% та 44,4% відповідно. Водночас, парк також включає технічні судна (6,9%) і судна спеціального призначення (2,1%), які використовуються для виконання специфічних завдань.

Транспортні судна мають загальну вантажопідйомність 899,8 тисяч тонн і здатні перевозити до 16,4 тисячі пасажирів. До складу річкового флоту входили різноманітні типи суден, серед яких були вантажні наливні судна (38 одиниць), вантажні суховантажні судна (590 одиниць), а також пасажирські та вантажопасажирські судна (103 одиниці). Ці судна виконують важливу роль у забезпеченні перевезень різних вантажів та пасажирів по внутрішніх водних шляхах країни.

Проте, станом на 2020 рік, спостерігався значний рівень зношеності річкових суден усіх типів, як самохідних, так і буксируваних. Статистичні дані свідчать про те, що значна частина суден наближалася до кінця свого експлуатаційного строку або вже повністю вичерпала свій ресурс, що створювало серйозні проблеми для безпеки і ефективності річкових перевезень. Це вказує на необхідність термінової модернізації та оновлення річкового флоту для забезпечення безперебійної роботи цієї важливої транспортної галузі.

Вік річкового флоту України можна розподілити наступним чином: судна, побудовані до 1950 року, складають 1% від загальної кількості; судна, виготовлені в період з 1950 по 1970 роки, становлять 19%; судна, збудовані з 1971 по 2000 роки, займають 73%; судна, які були побудовані після 2000 року, складають лише 7%. [1].

Програми підтримки інвестицій у розвиток річкової інфраструктури можуть стати важливим кроком для забезпечення сталого розвитку цієї галузі. Для досягнення значних результатів у сфері річкового судноплавства необхідно залучати іноземні інвестиції, оскільки партнерство з міжнародними компаніями здатне сприяти модернізації інфраструктури та впровадженню інноваційних технологій, що відповідають сучасним вимогам.

Розробка стимулюючих заходів для потенційних інвесторів, таких як податкові пільги, субсидії або інші форми державного фінансування, може стати важливим інструментом для залучення необхідного капіталу. Це дозволить значно прискорити процес оновлення та розвитку річкового флоту, а також створити більш сприятливі умови для розвитку галузі в цілому.

Окрім фінансових стимулів, важливим напрямком для забезпечення сталого розвитку річкового судноплавства є впровадження екологічно чистих технологій. Використання сучасних суден, які відповідають міжнародним екологічним стандартам, допоможе зменшити негативний вплив на навколишнє середовище, зокрема, знизити викиди шкідливих речовин в атмосферу та воду. Розробка і впровадження екологічних норм і стандартів для річкового транспорту стане потужним поштовхом для переходу на нові, більш екологічно дружні технології [4].

Інтеграція річкового транспорту з іншими видами транспорту, такими як залізничний і автомобільний, є ще одним важливим кроком у напрямку підвищення ефективності вантажоперевезень. Розвиток мультимодальних перевезень дозволить не тільки зменшити витрати на транспортування, але й скоротити час доставки вантажів, що є важливим фактором для конкурентоспроможності на міжнародних ринках.

Створення сучасних логістичних центрів, де річковий транспорт буде поєднуватися з іншими видами транспорту, дозволить забезпечити більш зручні та ефективні умови для перевезень. Це, у свою чергу, сприятиме підвищенню загальної продуктивності та економічної вигоди галузі.

Сучасний стан річкового судноплавства на півдні України відображає як серйозні виклики, так і значні можливості для розвитку. Модернізація інфраструктури, залучення інвестицій, впровадження екологічних інновацій і розвиток мультимодальних перевезень є ключовими аспектами, які можуть істотно підвищити ефективність і конкурентоспроможність річкового транспорту. Для забезпечення сталого розвитку цієї сфери важлива підтримка з боку держави та активна участь приватного сектору, оскільки тільки за таких умов можна буде забезпечити довгострокове економічне зростання та покращення екологічної ситуації в регіоні.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Державний судновий реєстр України. URL: <http://rabomizo.com/rus/shipregistration-in-state-shipregistry-of-ukraine/> (дата звернення 12.10.2024);

2. Мезіна Л.В., Головченко О.М. Стратегічні напрямки сталого розвитку внутрішнього водного транспорту. Інфраструктура ринку. 2024. № 78. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/78-2024>(дата звернення 12.05.2024);

3. Статистична база даних ЕСК ООН(UNECE) URL:<https://w3.unece.org/SDG/ru/Indicator?id=149> (дата звернення 12.05.2024);

4. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. Морські бізнес-новини України. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/09/20/223491/> (дата звернення 12.10.2024).

***Заруба К.П.***

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л. д.е.н., професор  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК ОСНОВА НАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПОСТАЧАННІ**

Організаційне забезпечення являє собою комплексну систему управлінських, структурних та методологічних заходів, спрямованих на ефективну координацію логістичних процесів та досягнення стратегічних цілей підприємства [1]. Національна логістична система становить складну інтегровану структуру, що включає сукупність взаємопов'язаних елементів транспортної, складської, інформаційної та комунікаційної інфраструктури держави, призначену для оптимізації матеріальних, інформаційних та фінансових потоків, забезпечення економічної безпеки та конкурентоспроможності.

Сучасні тенденції розвитку міжнародного морського постачання вимагають формування потужних організаційних механізмів, здатних забезпечити ефективність логістичних систем. Створення гнучкої та адаптивної структури управління передбачає здатність оперативно реагувати на зміни зовнішнього середовища та кон'юнктури міжнародного ринку морських перевезень. Така структура ґрунтується на впровадженні ситуаційного підходу та механізмів стратегічної резилієнтності [2].

Інформаційні технології відіграють критичну роль у розбудові сучасних логістичних систем. Впровадження інноваційних цифрових рішень забезпечує моніторинг, контроль та прогнозування логістичних процесів у режимі реального часу. Формування єдиного інформаційного простору створює умови для прозорості та передбачуваності логістичних операцій. Цифрові платформи та уніфіковані комунікаційні протоколи сприяють мінімізації часових та фінансових витрат, підвищенню рівня довіри між учасниками логістичного процесу.

Комунікаційні стратегії забезпечують чітку взаємодію між учасниками логістичного ланцюга, включаючи морські порти, транспортні компанії, митні служби та контролюючі органи. Ризик-менеджмент у міжнародних морських перевезеннях включає комплексну оцінку потенційних загроз, розробку превентивних заходів, механізмів страхування та формування антикризових стратегій для забезпечення стійкості логістичної системи [2].

Стратегічне планування логістичної діяльності вимагає системного підходу, що базується на принципах взаємоузгодженості, диверсифікації та безперервного вдосконалення логістичних процесів. Особливого значення набуває здатність до швидкої трансформації логістичних моделей відповідно до мінливих ринкових умов. Розвиток кадрового потенціалу передбачає впровадження програм професійної підготовки, підвищення кваліфікації та стажування фахівців у сфері міжнародної логістики [3].

Розбудова мультимодальних транспортних коридорів дозволяє оптимізувати маршрути морських перевезень та підвищити ефективність логістичної інфраструктури на державному рівні. Цей підхід сприяє взаємодії різних видів транспорту та забезпеченню безперервності логістичних ланцюгів. Інтеграція національних логістичних систем у глобальний логістичний простір вимагає дотримання міжнародних стандартів якості, безпеки та екологічності транспортних процесів.

Правове забезпечення логістичної діяльності передбачає формування сучасної нормативно-правової бази, яка регулює міжнародні морські перевезення та сприяє спрощенню митних процедур. Гармонізація національного законодавства з міжнародними правовими нормами та стандартами є ключовим елементом ефективної логістичної системи.

Економічна ефективність досягається через впровадження інноваційних технологій управління ланцюгами постачання, зокрема концепцій Just-in-Time та цифрової трансформації логістичних процесів. Перспективи розвитку національних логістичних систем пов'язані з подальшою цифровізацією, автоматизацією та впровадженням штучного інтелекту в управління логістичними операціями.

Висновок підтверджує визначальну роль організаційного забезпечення у формуванні конкурентоспроможної національної логістичної системи, здатної ефективно функціонувати в умовах глобальних економічних трансформацій. Подальші дослідження мають бути спрямовані на розвиток інноваційних механізмів організаційного забезпечення логістичних систем.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Глібович К. Організаційне забезпечення зовнішньоторговельних операцій підприємства. Київ, 2021. URL: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/d6f5411c05e1/content>
2. Кузьменко А. В. Методи оцінки та управління ризиками мультимодальних перевезень. Київ, 2021. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/.pdf>

3. Глімбоцька Ю. А. Інформаційні технології в сфері міжнародної логістики. Київ, 2022. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/55603/.pdf>

*Ігнатенко Є.О.*

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Яворська А.Ф., к.е.н., доцент,  
доцент каф. ЕТ та ПМТ НУОМА*

## **СУКУПНІСЬ ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

З розвитком глобалізації розвиток світової економіки значною мірою залежить від міцності міжнародних зв'язків. Транспорт відіграє важливу роль у розвитку цих зв'язків, оскільки він забезпечує постійний потік товарів і людей.

Одним з важливих елементів транспортних систем країн є підприємства морського транспорту. Це пов'язано з тим, що на цей вид транспорту припадає найбільша частка обсягів вантажоперевезень у міжнародних перевезеннях, а водний транспорт, особливо морський, відіграє важливу роль у забезпеченні інтеграції країн у світову економіку. З цієї причини постійно зростають вимоги до якості транспортних послуг та їх конкурентоспроможності відповідно до специфіки попиту.

Конкурентоспроможність водного транспорту залежить від характеру діяльності підприємства та стану його внутрішнього і зовнішнього середовища. Тому важливим завданням для підприємств водного транспорту є постійний моніторинг факторів впливу з метою подальшої оцінки їх ваги на конкурентні переваги та розробки ефективних економічних механізмів формування високої конкурентоспроможності судноплавних підприємств.

Форми та методи міжнародної конкуренції змінюються відповідно до зміни технологічних укладів. Управління конкурентоспроможністю за своїм основним змістом пов'язане з діяльністю підприємств на ринку і фокусується на потенціалі збільшення потенціалу їхніх ресурсів, а не на існуючих ресурсах і процесах.

Іншими словами, ключовою особливістю управління конкурентоспроможністю підприємства є його спрямованість на майбутнє. Необхідність підвищення конкурентоспроможності підприємств виникає у зв'язку зі швидкими змінами у зовнішньому середовищі та виникненням економічних і фінансових умов, які важко передбачити. Під управлінням конкурентоспроможністю підприємства розуміють аспект загальної функції менеджменту, який визначає стратегію і політику у сфері створення та реалізації конкурентоспроможної продукції, цілі та відповідальність у цій сфері діяльності підприємства і реалізується за допомогою таких засобів, як планування конкурентоспроможності, оперативне управління, підтримання та вдосконалення в рамках заданої системи конкурентоспроможності.

Морська інфраструктура є важливою складовою економіки України, ефективне функціонування якої є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу.

Характеристика морських портів України як об'єктів державного управління потребує розгляду їх потужності і ступеня диверсифікованості діяльності. З 18 морських торгових портів України із загальною проектною потужністю 209 млн. т. лише один, Одеський, належить до портів - хабів, тобто великих контейнерних портів, оснащених для швидкої перевалки вантажів в цілях зменшення сталійного часу, які задовольняють вимогам: розміщення в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявність хінтерланду для додаткового залучення вантажів; можливість приймати більш крупні судна у порівнянні з іншими портами регіону.

Одеський порт представляє собою сучасний потужний логістичний центр, з якого партії вантажу перерозподіляються по меншим портам України за рахунок фідерних перевізників. Чотири морські торгові порти України (Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський, Ренійський) належать до диверсифікованих портів, тобто великих портів, що здійснюють перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.).

Через морські порти Україна експортувала понад 70% усіх вантажів на загальну суму близько \$47 млрд. З 24 лютого морські ворота заблоковані російським флотом та протикорабельними мінами. У портах та суднах на рейді опинилися замкненими сотні тисяч тонн вантажів. Частину вдалося вивезти автотранспортом і залізницею, інші стоять під обстрілами або захоплені російськими військовими.

Після вторгнення РФ портова галузь України була паралізована. Чотири морські порти – Херсонський, Скадовський, Бердянський та Маріупольський, частка яких у загальній переробці вантажів усіма морськими портами України у 2021 р. становила 7,2 %, або 11,1 млн т на рік, окуповані. Маріупольський морський торговельний порт до 2014 року входив до трійки найбільших – перевалював близько 15 млн тонн вантажів на рік. Після початку війни на Донбасі 2014-го показники порту впали втричі. До великої війни порт підійшов з оборотом близько 7 млн тонн.

Ще шість портів – Білгород - Дністровський, Одеський, Миколаївський, Чорноморськ, Ольвія та Південний змушені були призупинити роботу на відвантаження через небезпеку морських перевезень та загрозу обстрілів.

Продовжили свою роботу після російського вторгнення Ренійський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський морські порти, проте їх частка у загальній переробці вантажів морськими портами України у 2021 р. складала лише 3,6 %.

Станом на 17 травня 2023 р. загальний обсяг експорту зерна та продуктів харчування в рамках Зернової Ініціативи становить 30,4 млн тонн. Сюди входить 618,8 тис. тонн зерна, відвантаженого на судна, що були зафрахтовані Всесвітньою продовольчою програмою (ВПП) для підтримки своїх гуманітарних операцій в Афганістані, Ефіопії, Кенії, Сомалі та Ємені. У 2022



році Україна, як і 2021 року, забезпечила понад половини світових закупівель пшениці в рамках діяльності ВПП.

На 17 травня 2023р. в українських портах немає жодного судна під завантаженням. Із 6 травня Спільний центр з контролю та координації не проводив жодних перевірок на вхід до українських портів.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

З початку дії «зернової ініціативи», за даними ООН, з українських портів у Чорному морі відправлено 953 судна, які транспортували до країн Африки, Азії та Європи 30,3 млн тонн агропродукції, у тому числі кукурудзи — 15,3 млн тонн, пшениці — 8,4 млн тонн, соняшникової олії — 1,5 млн тонн.

Зазначені у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року конкурентні переваги у Чорноморсько-Азовському басейні включають вигідне географічне розташування, близькість до центрів споживання і виробництва, наявність вільних територій для розвитку, глибоководні підходи, потужності з обробки та зберігання вантажів, транспортні вузли для перевантаження, пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами, можливість траншипменту по р. Дунай, потенціал обробки чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових вантажів, нормативно-правову базу для залучення інвестицій, та наявність кваліфікованих кадрів. Основні обмеження розвитку включають концентрацію повноважень на верхніх рівнях управління, відсутність взаємодії з місцевими громадами, перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури, обмежений статус портової влади, централізовану структуру управління та нестачу профільних кадрів.

Розглядаючи організаційно-економічний механізм забезпечення конкурентних переваг та зміцнення конкурентоспроможності морських портів України з'ясували, що для підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України необхідно об'єднати механізми та використати пріоритетні засоби для збільшення вантажообігу каботажу та транзитних вантажів. Також варто було б провести днопоглиблення портових під'їзних шляхів та акваторій, що дозволило б: перспективу прийому повністю завантажених великих нафтових танкерів і суховантажів; вивести на ринок другу чергу глибоководного судового ходу Дунай-Чорне море; та співпрацювати з Румунією щодо будівництва поромної переправи на нижньому Дунаї.

Проводячи розрахунок реалізації проекту довели, що запропоновані заходи збільшать доходи підприємства «Одеський морський торговельний порт» тим самим збільшуючи конкурентоспроможність на ринку.

***Список використаних джерел:***

1. Белашов Є. Перспективи використання морських коридорів безпечного експорту зерна для активізації економічного зростання. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/4644>
2. Пуцентейло П.Р. Конкурентоспроможність підприємства: методологія аналізу дефініції. *Інноваційна економіка*. 2015. №4. С. 80-86
3. Сафонов Ю.М. Сучасний стан та перспективи розвитку морського транспорту України. *Економіка та управління національним господарством*. 2019. №27. С. 40-47
4. Зерновий коридор: збитки від простою суден. URL: <https://ports.ua/zernovij-koridor-zbitki-vid-prostoyu-suden-perevishhili-1-mlrd/>

**Карайван А.С.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н.,  
доцент кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті НУОМА*

## **ЕКОНОМІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ВИБОРУ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЗА ЕКОЛОГІЧНИМИ ОБМЕЖЕННЯМИ ("ЗЕЛЕНА ЕНЕРГЕТИКА")**

В умовах глобальних викликів, таких як виснаження запасів традиційних енергоресурсів, зростання негативного впливу енергетики на навколишнє середовище та зміна клімату, особливої актуальності набуває розвиток "зеленої енергетики". Термін "зелена енергія" стосується енергії, що виробляється способом, який не впливає на навколишню екосистему. Хоча "зелена енергія" та "відновлювана енергія" часто використовуються як синоніми, між ними є одна ключова відмінність: деякі альтернативні джерела енергії не є зеленими, хоча більшість відновлюваних джерел енергії є екологічно чистими [1].

Сучасна економічна епоха розглядає кілька екологічно чистих ініціатив, таких як зелена енергія, екологічні фінанси та формування зеленої економіки, у відповідь на очікування сталого розвитку. Зелене фінансування передбачає отримання природних ресурсів, які можуть бути відновлюваними або невідновлюваними, та інвестування в екологічні ініціативи як у приватному, так і в державному секторах. Зелена енергія дозволяє покращити виробничі процеси, оскільки має менший негативний вплив на довкілля порівняно з традиційними джерелами енергії [1].

Глобальна епідемія COVID-19 підкреслила зв'язок між екологічними змінами та збільшенням інфекційних захворювань. Для вирішення проблем, спричинених пандемією, стратегія зеленої енергії може сприяти як екологічній, так і фінансовій стабільності [2].

Україна відстає за рівнем використання відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) не лише від економічно розвинених країн світу, але й від

загальносвітового показника. У 2014 році частка ВДЕ у валовому кінцевому споживанні енергоресурсів у світі склала 20%, тоді як в Україні - лише 4,2% [3].

Енергетичний сектор України у 2021 році опинився на важливому роздоріжжі щодо подальшого розвитку ВДЕ. Ситуація характеризувалася суперечливими тенденціями та рішеннями на державному рівні, що створювало атмосферу невизначеності для всіх учасників ринку. Повномасштабне вторгнення Росії в Україну у лютому 2022 року створило додаткову невизначеність для сектору ВДЕ [4].

Однак потенціал українського ринку ВДЕ залишається значним, що підтверджується досягненнями попередніх років. Європейський курс на зменшення залежності від російських енергоресурсів відкриває нові можливості для українського сектору ВДЕ [4].

Європейський Союз послідовно впроваджує політику розвитку ВДЕ, починаючи з 1986 року. Основними механізмами стимулювання розвитку ВДЕ в країнах ЄС є гнучка амортизація капіталовкладень, податкові пільги для інвесторів, цільові субсидії на створення нових потужностей та фінансове стимулювання споживачів [5].

Кожна країна-член ЄС розробляє власну стратегію розвитку відновлюваної енергетики, враховуючи місцеві особливості та ресурси. Найпоширенішим механізмом підтримки є система фіксованих "зелених" тарифів [5].

Енергетична стратегія України до 2035 року є фундаментальним документом державної політики, що визначає довгострокові цілі та механізми розвитку енергетичного сектору. Її головна мета - забезпечити надійне, безпечне та екологічне енергопостачання для потреб економіки та суспільства [6].

Реалізація стратегії відбувається у три послідовні етапи: реформування (2015-2020), модернізація (2021-2025) та інтеграція й інновації (2026-2035). Успішна реалізація стратегії забезпечить енергетичну безпеку України, сталий розвиток галузі та її ефективну інтеграцію до європейського енергетичного простору [6].

Індекс екологічної ефективності (ЕПІ) - це метод кількісної оцінки та порівняльного аналізу показників екологічної політики держав світу. ЕПІ ранжує країни за результативністю в декількох категоріях, які об'єднуються в дві групи: життєздатність екосистеми і екологічне здоров'я [7].

Формула розрахунку Індексу екологічної ефективності (ЕПІ) базується на зваженому підході до різних екологічних показників.

$$EPI = w_1EH + w_2EV$$

де:

ЕПІ - загальний індекс екологічної ефективності

$w_1$  - ваговий коефіцієнт для екологічного здоров'я (Environmental Health, EH)

$w_2$  - ваговий коефіцієнт для життєздатності екосистеми (Ecosystem Vitality, EV)

EH - показник екологічного здоров'я

EV - показник життєздатності екосистеми

При цьому:

$w_1 + w_2 = 1$  (сума вагових коефіцієнтів)

Кожен з показників (EH та EV) розраховується як:

$$EH = \sum(\alpha_{(i)} \times I_{(i)})$$

$$EV = \sum(\beta_{(i)} \times J_{(i)})$$

де:

$\alpha_{(i)}, \beta_{(i)}$  - вагові коефіцієнти окремих індикаторів

$I_{(i)}, J_{(i)}$  - нормалізовані значення окремих індикаторів

Ця формула враховує два основні компоненти:

- Екологічне здоров'я (Environmental Health, EH)
- Життєздатність екосистеми (Ecosystem Vitality, EV)

Кожен з цих компонентів має свій ваговий коефіцієнт, а також включає різні підіндикатори, які також зважуються відповідно до їх важливості. Всі показники нормалізуються для забезпечення порівнянності даних між країнами. Відповідно до рейтингу країн, упорядкованих за індексом екологічної ефективності у 2022 році, до першої п'ятірки країн із 180 відносяться: Данія – 77,90 балів по 100 шкалі, Велика Британія – 77,70, Фінляндія – 76,50, Мальта – 75,20, Швеція – 72,70.

Аналіз екологічної ефективності України демонструє позитивну динаміку розвитку. У 2022 році країна досягла помітного прогресу, піднявшись на 52 позицію у світовому рейтингу з показником 49,60 [7].

**Висновки.** Процес переходу до сталого розвитку характеризується беспрецедентною складністю та довготривалістю, оскільки вимагає одночасного вирішення масштабних завдань у соціальній, економічній та екологічній сферах. Особливої актуальності набуває питання енергетичної незалежності та впровадження зеленого курсу в контексті повоєнної відбудови України.

Для ефективної оцінки прогресу в досягненні сталого розвитку, індикатори повинні відповідати ряду критичних вимог, таких як інтеграція екологічних, соціальних та економічних аспектів, прозорість та однозначність інтерпретації, кількісне вираження та можливість міжнародних порівнянь.

Концепція сталого розвитку базується на принципах визнання центральної ролі людини, інтеграції екологічної складової, забезпечення справедливого балансу між задоволенням потреб сучасного покоління та збереженням можливостей для майбутніх поколінь, а також подолання соціальної нерівності.

#### **Список використаних джерел:**

1. Greenwood, P. (2019). What is green energy? Sciencing. <https://sciencing.com/green-energy-4773998.html>
2. The World Bank. (2020). COVID-19: A Pivotal Moment to Support Green Energy. <https://www.worldbank.org/en/news/opinion/2020/09/29/covid-19-a-pivotal-moment-to-support-green-energy>

3. Державна служба статистики України. (2015). Енергетичний баланс України за 2014 рік. [http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2015/energ/en\\_bal/Bal\\_2014\\_u.zip](http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2015/energ/en_bal/Bal_2014_u.zip)
4. Мирошніченко, Ю. (2021). Огляд ситуації в енергетичному секторі України: підсумки 2021 року та перспективи на 2022 рік. DiXi Group. <https://dixigroup.org/analytic/energy-sector-review-2021/>
5. Європейська комісія. (2021). Renewable energy directive. [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en)
6. Міністерство енергетики України. (2017). Енергетична стратегія України до 2035 року. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-2017-p>
7. Environmental Performance Index. (2022). 2022 EPI Results. <https://epi.yale.edu/epi-results/2022/component/epi>

**Кічук О.В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н.,  
доцент кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті НУОМА*

## **ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПРИДУНАЙСЬКИЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Придунайські морські порти України, включаючи Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ, відіграють стратегічно важливу роль в економіці країни та міжнародній торгівлі. Ці порти забезпечують ключові логістичні функції, поєднуючи Україну з ринками Європи, Близького Сходу та Азії. Дунайські порти України розташовані на відстані 100-150 км від місця впадання Дунаю у Чорне море. Це забезпечує прямий вихід до світових торговельних шляхів. Перебуваючи в безпосередній близькості до кордонів з Румунією та Молдовою, міжнародне співробітництво дається впевнено. А можливість сполучення річкового та морського транспорту робить Дунай унікальною транспортною артерією, затребуваною міжнародною логістикою.

Придунайські порти є важливими пунктами для перевалки експортних вантажів, включаючи зерно, метали, вугілля та продукцію хімічної промисловості. Імпорт включає паливо, будівельні матеріали та промислові товари. Значна частина української аграрної продукції експортується через Дунайські порти, що є особливо важливим для південних регіонів країни. Завдяки своєму розташуванню, порти є частиною великих міжнародних транспортних коридорів, таких як TRASECA та Дунайський річковий коридор. Це робить Україну важливою ланкою у ланцюжку поставок між Європою та Азією.

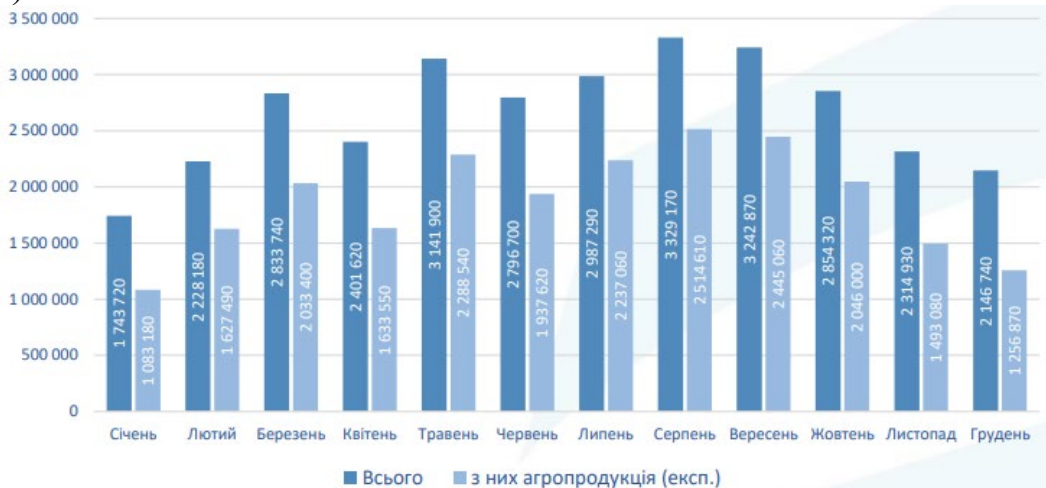
Придунайські порти відіграють важливу роль у забезпеченні сталого функціонування експортно-імпоротної інфраструктури України: вони не лише служать воротами для торгівлі з Європейським Союзом, включаючи країни Дунайського басейну (Румунія, Болгарія, Сербія, Угорщина), а й за умов кризових ситуацій, таких як блокада Чорного моря, залишаються надійним альтернативним маршрутом для українського експорту та імпорту і попри постійні ворожі обстріли забезпечують стабільне функціонування життєво важливих для економіки України логістичних маршрутів.

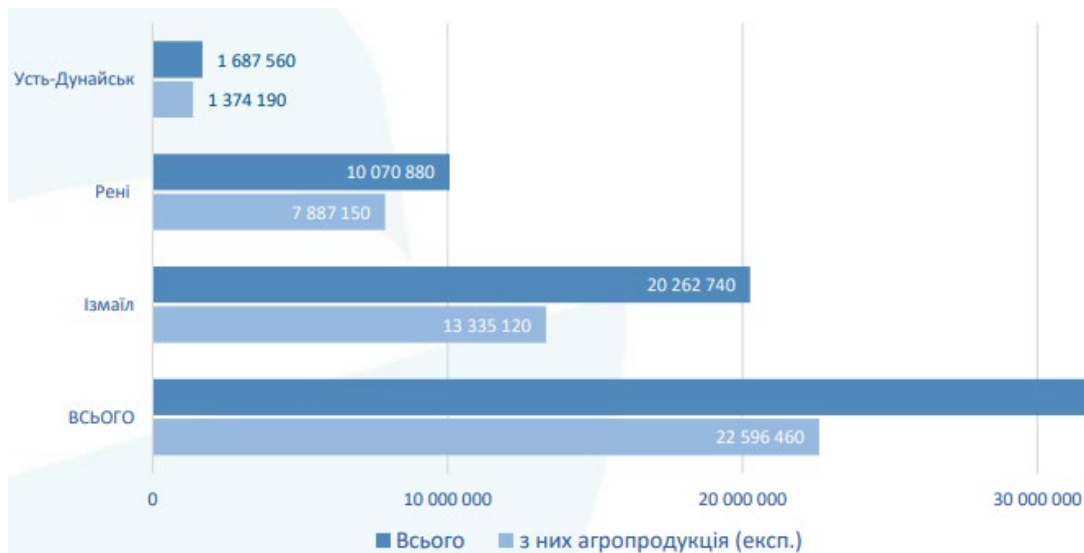
Придунайські морські порти України – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ – розташовані в Одеській області на Дунаї та відіграють важливу роль у забезпеченні річкових та морських вантажоперевезень. Кожен із них має свої особливості та спеціалізацію.

Які ж є загрози і виклики для Придунав'я зараз?

Генеральний директор "Українського Дунайського пароплавства" Дмитро Москаленко повідомив, що Дунай зупиняється. Для порівняння: обсяг вантажоперевезень через порти Дунаю 2023 року сягнув рекордних 3,2 млн тонн на місяць.(див. мал. 1) За його словами, сьогодні в глобальній конкурентній боротьбі за експортний вантаж Дунайські порти навіть не на другому місці - за умов, якщо продукцію не вдасться експортувати через Чорноморські порти, бізнес переорієнтується на Гданськ або інший європейський порт [3].

Мал. 1 Вантажообіг у морських портах Дунайського регіону в 2023 році (тонн)





Ми бачимо, що необхідно звернути увагу на ряд моментів, які негативно впливають на роботу портів:

- Багато причалів, складів та під'їзних шляхів потребують реконструкції;
- Обмеження за глибиною акваторії портів знижують їхню конкурентоспроможність порівняно з портами Румунії (Констанца);
- Фінансування з державного бюджету обмежене, а залучити великі міжнародні інвестиції важко через геополітичні ризики;
- Погана зв'язність із залізничною та автомобільною мережею ускладнює транспортування вантажів;
- Необхідна модернізація прикордонних та митних процедур для прискорення руху товарів;
- Румунський порт Констанца, що знаходиться в безпосередній близькості, пропонує більш сучасні послуги та інфраструктуру, що приваблює вантажовідправників;
- Логістика через Дунайські порти дорожча, а кордони створюють додаткові ризики для водіїв. Крім того, вартість фрахту для Дунайських портів залишається на рівні портів Великої Одеси, що робить їх менш привабливими для значного збільшення вантажопотоку.

У 2023 році вантажообіг через дунайські порти досяг рекордних 29 млн тонн, що майже в шість разів перевищує довоєнні показники. У 2024 році обсяги перевезень значно зменшилися, порт Рені функціонує лише на 5%, а вантажопотік порту Ізмаїл знизився на 40%. Основні вантажі, що проходять через ці порти, – добрива, метали та руда. Однак показники товарообігу все ще залишаються в 3-4 рази більшими за показники до початку повномасштабної війни [1].

З огляду на всі наведені фактори та глобальні тенденції, можна окреслити найперспективніші напрямки розвитку. По-перше, модернізація інфраструктури є чи не найпершим пунктом плану. Це і проведення днопоглиблювальних робіт для прийому суден більшого тоннажу, і реконструкція причалів, розширення складських площ із залученням приватних інвесторів, і впровадження автоматизованих систем обробки вантажів.

Очевидно, що залучення інвестицій є необхідним і державна підтримка у вигляді податкових пільг для компаній, які інвестують у порти. Також варто звернути увагу на програми державного партнерства з міжнародними фінансовими організаціями, такими як ЄБРР.

Впровадження конкурентоспроможних портових зборів, а також розробка гнучкої тарифної політики зі знижками для нових клієнтів, великих вантажовідправників та компаній, що здійснюють регулярні перевезення, дозволить залучити ширше коло клієнтів та суттєво збільшити вантажопотоки. Також включення української частини Дунаю до мережі TEN-T, необхідність проведення днопоглиблення на українській частині р. Дунай, потреба в безпечних рейдових стоянках, прохід через Сулінський канал 24/7, підвищення ефективності роботи поромної переправи Орлівка-Ісакча, лоцманське проведення [2].

У свою чергу міжнародні партнери пропонують забезпечити стабільний мінімальний транспортний потік на Дунаї та розробити недискримінаційний тариф на залізничні перевезення, щоб вирівняти ціновий баланс між портами Одеси та Дунаю.

Придунайські порти зберігають стратегічну важливість як резервний логістичний коридор, зокрема для експорту зернових і нафтопродуктів. Попри падіння вантажообігу у 2024 році, потенціал цих портів залишається значним. Інвестиції в інфраструктуру, логістичну інтеграцію та тарифну політику дозволять підвищити конкурентоспроможність портів у довгостроковій перспективі, забезпечуючи надійність цього критично важливого транспортного маршруту для України.

#### ***Список використаних джерел:***

1. "Вантажообіг через українські порти на Дунаї у 2023 році" – BlackSeaNews, 2024 URL: <https://www.blackseanews.net/read/224295>
2. АМПУ, «ЗВІТ ПРО УПРАВЛІННЯ ДП «Адміністрація морських портів України» МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ за 2023 рік»
3. Порти України в 2023 році збільшили перевалку вантажів— GMK Center, 2024 URL: <https://gmk.center/ua/infographic/u-2023-rotsi-perevalka-vantazhiv-v-ukrainskykh-portakh-zrosla-na-5-r-r/>



**Коваль В.І.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО МЕТОДІВ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

В сучасних умовах діяльність підприємства виступає предметом значної уваги досить великого кола учасників економічних відносин, зацікавлених у результатах його функціонування. Ключовим ресурсом організації будь-якої сфери діяльності є персонал. Працівник є частиною необхідних та обов'язкових витрат для підприємства, але він виступає одним з основних джерел прибутку. Організація, що ставить за мету досягнення високого показника прибутку, здійснює інвестиції в персонал.

В даний час кадрова робота на багатьох вітчизняних підприємствах фактично будується без урахування сучасних тенденцій у розвитку світового бізнесу. Це породжує їхнє відставання в конкурентоспроможності. Розуміння значення людського чинника визначає його роль і статус в сучасній організації, тобто реальну та перспективну значимість усієї системи управління персоналом. Тому багато рішень проблем бізнесу лежать у площині праці та зміни підходу до управління персоналом.

Жодна організація неспроможна працювати ефективно без грамотної мотивації співробітників. Трудова мотивація – це система заходів для поліпшення роботи співробітників задля досягнення цілей колективу.

У центрі мотиваційного процесу роботи знаходяться потреба та мотив. Потреба визначає потребу людини в певних благах: матеріальних, духовних, соціальних. Ця умова змушує його робити певні дії. Чим сильніша та чи інша потреба для працівника, тим ефективніша мотивація та стимулювання його роботи, і тим більше можливостей він надає для задоволення своїх потреб.

Формуванню мотивації членів суднового екіпажу приділяється дедалі більше уваги. В даний час на морському транспорті провідні позиції в кадровій політиці займає робота з розробки методик, які забезпечують високий рівень мотивації. Ефективне стимулювання та мотивація дозволяють досягти результатів підвищення продуктивності праці за короткий проміжок часу, а також поточних та стратегічних завдань, що стоять перед колективом.

У сучасному менеджменті мотиваційні аспекти стають дедалі важливішими. Мотивація персоналу є основним способом мобілізації існуючих людських ресурсів забезпечення оптимального використання ресурсів. Основна мета мотиваційного процесу – максимально ефективно використовувати наявні трудові ресурси, що сприяє підвищенню загальної ефективності роботи персоналу підприємств морського транспорту [1].

В даний час проблема мотивації персоналу широко розглядається в науковій та публіцистичній літературі. Однак спроби адаптувати класичну теорію мотивації до сучасності здебільшого не систематизовані, що ускладнює практичне використання мотиваційних технологій та методів. Складність практичної організації системи мотивації персоналу визначається також незнанням мотиваційних характеристик працівників, зайнятих у роботі в галузі морського транспорту.

Прибуток кожного підприємства морського транспорту безпосередньо залежить від співробітників, від їхньої повної прихильності до роботи, тому важливо розуміти, що без певного стимулювання роботи співробітників досягнення бажаного результату буде просто неможливим. Без мотивації персоналу певних показників, якими оцінюється результат роботи, можна не очікувати і тому будь-яка професійна діяльність втратить сенс. Багато теоретиків вже вивчили проблему організації систем мотивації співробітників як у зарубіжних, так і у вітчизняних компаніях [2].

Аналіз праць вітчизняних та зарубіжних вчених показав, що існують різні підходи до визначення поняття «мотивація». В економічній енциклопедії під мотивацією розуміється спонукання людини до праці, що є результативною системою внутрішніх спонукальних елементів, з одного боку представленими: потребами, ціннісними орієнтирами та інтересами, а з іншого - відбиваються фіксованими свідомістю людини факторами зовнішнього середовища, тобто зовнішніми стимулами, які спонукають людини до діяльності [3].

Мотивація – це процес активізації роботи покупців, спонукання їх до ефективного праці задля досягнення цілей організації як засобу задоволення їхнього власного бажання. Мотивація – є спонукання людини до дії задля досягнення як особистих цілей, так і цілей організації [4].

Серед великої кількості аналізованих наукових джерел існує кількість визначень мотивації, але всі вони зводяться до одного значення: мотивація - це стан людини, вбудований у внутрішню систему особистих значень, цінностей, інтересів та напрямків, що викликані зовнішнім (стимулювання) або внутрішнім впливом (мотивація) і пов'язані з його потребами.



Рис. 1. Підходи до мотивації як елементу управління персоналом на підприємствах морського транспорту

З наведених вище визначень випливає, що мотивація розглядається як (рис. 1): сукупність мотивів поведінки та діяльності, система внутрішніх та зовнішніх факторів, спонукальна причина чи потреба, процес стимулювання та спонукання до дії.

Аналізуючи ці визначення, ми можемо зробити висновок, що сучасні автори не мають єдиної думки про поняття «мотивація», у кожного є своє бачення та інтерпретація цього визначення, але вони мають загальну характеристику, яка характеризує мотивацію як спонукання людини до діяльності. У менеджменті мотивацію можна розглянути як основний процес управління людиною, спрямований на спонукання мотивів працівників і створення стимулів їх активації до ефективної праці.

Дієве управління персоналом на підприємствах морського транспорту значною мірою сприяє досягненню цілей бізнесу, забезпечуючи максимальний внесок працівників у спільну справу. Вона визначається ступенем реалізації спільних цілей підприємства. Результативність використання кожного окремого працівника залежить від його здатності виконувати покладені на нього функції та обов'язки.

#### **Список використаних джерел:**

1. Управління персоналом: підручник. 2-ге вид., перероб. і доп. / за заг. ред. О. М. Шубалого. Луцьк : ЛНТУ, 2023. 414 с. URL: <https://lib.lntu.edu.ua/sites/default/files/2024.pdf>
2. Балуєва О.В., Снопенко Г.В. Трансформація функції управління персоналом: сучасні тренди. Електронний журнал «Ефективна економіка». 2020. № 12. URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12\\_2020/12.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2020/12.pdf)
3. Герчанівська С.В., Стемковська І.В. Управління персоналом підприємств в сучасних умовах. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія

„Економічні науки”. № 2., Т. 2.2021 URL : <http://www.DOI:10.31359/2312-3427-2021.pdf>

4. Дідур К.М. Сучасні методи оцінки персоналу. *Ефективна економіка*. № 11, 2021. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=776>

**Колосовська М.О.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

## **УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Сьогодні контейнерні перевезення стрімко витісняють суховантажні з ринку морської доставки і впевнено набирають вагу серед інших систем міжнародного транспортування товарів. За даними дослідників, коефіцієнт контейнеризації вантажів у світових перевезеннях сягає 63%, його щорічне зростання за останні кілька років складає 1-2%, а граничне значення, на думку фахівців, дорівнює 70%.

Проблема вантажних контейнерних перевезень, враховуючи зручність їх використання є досить актуальною і вимагає досліджень. І, на жаль, на кожному етапі досконало розрахованої і спланованої системи управління контейнерної доставки виникають непередбачені ризики.

Одним із найпоширеніших ризиків є фізичне пошкодження вантажів. Контейнери часто зазнають негативного впливу погодних умов, особливо під час штормів. Неправильне кріплення всередині судна або помилки при завантаженні можуть стати причиною пошкоджень. Крім того, існує ризик втрати контейнерів за борт, який є особливо актуальним при перевезеннях на довгі дистанції. Так за даними бази Alphaliner близько 10 тис. контейнерів втрачаються при перевезенні морським транспортом, що складає 0,77% річного обороту контейнерів, або у грошовому виразі – 1,16 млрд. дол. США (і це без врахування збитків від пошкодження контейнерів, часткового чи повного викрадення або пошкодження вантажу в контейнері, контейнерних перевезень іншими видами транспорту).

Затримки у перевезенні також є серйозною проблемою. Вони можуть бути викликані несприятливими погодними умовами, перевантаженістю портів, страйками чи збоями у логістиці. Такі затримки можуть негативно вплинути на бізнес-процеси, спричиняючи фінансові збитки відправникам та одержувачам вантажу. Адже транзитний час – розрахункова величина і ніхто його не гарантує, немає жодного документу на міжнародному рівні, що регулює дану відповідальність учасників контейнерних перевезень. В свою чергу під час затримки контейнера в дорозі лінійний перевізник не несе відповідальності за

якість і кількість вантажу, що знаходиться в контейнері, із застереженням «при цілісності пломби» на дверях контейнера.

Безпека вантажів є ще одним важливим завданням. Контрабанда, крадіжки та піратство залишаються серйозними загрозами для морських перевезень. У портах та під час транзиту вантажі можуть піддаватися несанкціонованому втручанню, що потребує застосування сучасних засобів захисту. Крім того, регуляторні та фінансові ризики також відіграють значну роль. Неправильне оформлення документації, невідповідність міжнародним стандартам, таким як IMDG Code для перевезення небезпечних вантажів, або коливання валютних курсів можуть ускладнити процес перевезення та збільшити його вартість.

При виборі морського перевізника – контейнерної лінії, крім рівня фрахтової ставки, сьогодні необхідно цікавитися наявністю потрібної кількості порожніх контейнерів і місця на судні, щоб отримана мінімальна ставка фрахту не залишилася всього лише цифрою в електронній пошті і в контрактній ціні товару.

Наступний ризик пов'язаний з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів, або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, або виникнуть затримки пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець.

Ще одна категорія ризиків - це невідача вантажу перевізником. В даному випадку мова йде не про утримання вантажу перевізником, а саме про невідачу вантажу в зв'язку з відсутністю документів на вантаж. Як відомо, основний документ, який видає лінійний перевізник - це лінійний коносамент. Крім підтвердження прийняття вантажу до перевезення, а також наявності і змісту договору перевезення вантажу, саме коносамент є основним документом на вантаж, при пред'явленні якого, перевізник видає вантаж. На жаль, сторонам торгових контрактів правила отримання вантажу від лінійного перевізника відомі не завжди. З цієї причини в деяких торгових контрактах можна зустріти застереження про те, що основним документом, завдяки якому здійснюється оплата за товар, є копія коносаменту, в якому покупець зазначений як одержувач вантажу.

Незважаючи на те, що лінійні перевізники більш захищені від фінансових ризиків внаслідок їх монопольного становища на ринку і досить жорсткого регулювання процесу перевезення, перевізник теж несе певні фінансові ризики в зв'язку з несплатою за перевезення вантажу та несплатою простою залежаних вантажів. Поряд з іншими вигідними для перевізника умовами, правила перевезення закріплюють його право переслідувати своїх клієнтів-боржників практично в будь-якій зручній юрисдикції.

Зрештою, управління ризиками у морських контейнерних перевезеннях дозволяє не лише уникати значних фінансових втрат, а й створює конкурентну перевагу для компаній, які прагнуть забезпечити безпечно та надійне транспортування. Оптимізація процесів і підвищення їхньої прозорості є не

тільки нагальною потребою, але й запорукою сталого розвитку логістичної галузі в умовах сучасної економіки.

**Список використаних джерел:**

1. Офіційний сайт всесвітньої довідкової бази лайнерних перевезень —Альфалайнер (Alphaliner). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.alphaliner.com> (дата звернення: 17.11.2024).

2. Пітерська В.М. Оцінка ризиків в інноваційних проектах методом достовірних еквівалентів / А.В. Шахов, В.М. Пітерська // Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: Збірник наукових праць. Серія: Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами. Х.: НТУ «ХПІ», 2017. №2 (1224) . С.35-41.

3. Шевченко Є. В., Стовба Т. А. Світовий ринок морських контейнерних перевезень: реалії та доміанти розвитку. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*. 2024. № 14. URL: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2024-14-02-01> (дата звернення: 17.11.2024).

4. Гусак І. Л., Нікітін П. В. Метод управління ризиками надзвичайних ситуацій при виконанні морських перевезень. *Vodnij transport*. 2023. № 2(38). С. 108–114. URL: <https://doi.org/10.33298/2226-8553.2023.2.38.12> (дата звернення: 17.11.2024).

**Кошева Є.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання*

*освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор, професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ІНДУСТРІЇ ТА ІННОВАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ**

Світ у 2030 році буде формуватися під впливом певних потужних глобальних тенденцій, які ми спостерігаємо вже сьогодні.

Серед основних тенденцій, що впливають на морський ринок можна виокремити постійне зростання населення та посилення урбанізації, що збільшують труднощі в забезпеченні достатньої кількості їжі та води в належному стані та також впливає фактор постійного зростання очікувань з боку людей щодо здоров'я, безпеки та стану навколишнього середовища. Важливими економічними тенденціями є збільшення частки ВВП країн, що розвиваються та постійне зростання споживання енергії. Однак, потрібно зазначити, що два, ймовірно, найбільших фактори впливу на суспільство та на морський ринок - це кліматичні зміни та цифровізація [1].

Розглядаючи статистичні дані за 2023-2024 роки потрібно зазначити, що обсяги морської торгівлі сягнули 12 292 мільйонів тонн у 2023 році, що означає збільшення на 2,4 відсотка після скорочення в 2022 році. Це зростання було

зумовлено покращенням у позитивну сторону рівня світової економіки, яке запобігло прогнозованому спаду та зросло на 2,7 відсотка. Крім того, у 2023 році інфляція значно знизилася [2].

Прогнозується до 2030 року зростання торгівлі морським та внутрішньоводним транспортом, що буде зумовлено економічним зростанням країн, що розвиваються, і глобальним зростанням попиту на продукти харчування, воду та технологічні продукти. Портові оператори визнали потенційні переваги інтелектуальних технологій і активно вивчають їх інтеграцію. Портова галузь переживає сплеск проєктів, конференцій і партнерств, зосереджених навколо технологічних інновацій, що вказує на зростаючий акцент на використанні технологій для покращення роботи портів. Появу «розумних портів» можна віднести до значних розробок галузі, де нові технології стали невід'ємною частиною сучасної логістичної інфраструктури. Ці технології, включаючи штучний інтелект (AI), Інтернет речей (Internet of Things) і блокчейн, відіграють вирішальну роль у підвищенні продуктивності, стійкості та ефективності портів. Використовуючи ці технології, розумні порти спрощують роботу, покращують заходи безпеки та надають розширені послуги клієнтам і зацікавленим сторонам у всьому ланцюжку постачання. Також зараз розвивається ідея «гнучких суден», котрі зможуть працювати з меншою кількістю викидів та зможуть більш вільно залучатися з іншими видами транспорту. На рисунку 1 можна побачити основні тенденції серед інноваційних процесів у морському секторі, що набувають з кожним днем більшої популярності.



Рис.1. Основні інноваційні тенденції в морському секторі  
Джерело: [1]

Українські порти, що працюють в умовах нестабільної політичної ситуації, надають позитивні показники. За серпень 2024 року українські морські порти збільшили вантажаобіг в 2.1 раза, тобто на 3.6 млн тонн (загалом до 7 млн тонн) у порівнянні з серпнем 2023 року. Через зерновий коридор було відправлено 5.9 млн тонн вантажів і 3.6 млн тонн експортної аграрної продукції. У порівнянні січень-серпень 2023-2024 роки перевалка загалом усього вантажу по морським

портам зросла на 29,3 млн тонн, тобто з 37.7 до 67 млн тонн, тобто українські порти переробили свій план та перевершили обсяг перевалки всього минулого року, який становив 62 млн тонн [3].

Рівень продуктивності українських портів росте, тому експерти розглядають шляхи ще більшого підвищення показників перевалки вантажів, обробки суден, тощо. Серед основних тенденцій розвитку розглядаються технології. Через старіння населення, а також велику еміграцію молодих кадрів очікується застосування автоматизації в морській сфері, що відповідно приводить до збільшення кібербезпекових ризиків та необхідності поширення технологічних знань. Багато портів по усьому світу автоматизуються – від портів у Гамбург-Гавр до великих хабів на Близькому Сході, від пілотних проектів в портах Південної Африки за технологією «інтернет речей» до мега-терміналів у Китаї.

Можна передбачити, що у 2030 році:

1. Конкурентну перевагу мають ті смартпорти, що зуміли побудувати ефективну систему кібербезпеки;
2. Успішні порти інвестували кошти у технологічний прогрес та створення захищеної інфраструктури для забезпечення безпеки даних та операцій;
3. Спільними зусиллями створюються синергічні ланцюги постачання у екосистемі та кластері у портах;
4. Підвищення рівня прозорості операцій призведе до формування сильніших та ефективніших кластерів, які конкуруватимуть один з одним [4].

Як зазначають фахівці галузі «Загальносвітовий тренд щодо інновацій аналогічно спрацьовує і для України, хочемо ми цього чи ні. Еволюцію логістики та портопромислових кластерів не зупинити, її драйвить ринок та зміни у суспільній свідомості.»

Тому Україні як державі, порти котрої змогли збільшити вантажообіг в 2 рази в найтяжких умовах політичної, потрібно сфокусуватися також на технологічному розвитку, оскільки саме за ним майбутнє!

#### ***Список використаних джерел:***

1. Global trends driving maritime innovation. URL: <https://www.waterborne.eu/images/documents/mesa-project-documents/files/global-trends-driving-maritime-innovation-brochure-august-2016.pdf> ;
2. Overview UNCTAD 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> ;
3. Статистичні дані українських портів за період 2023-2024 роки. URL: <https://mind.ua/news/20278744-ukrayinski-morporti-obrobili-7-mln-tonn-vantazhiv-u-serpni> ;
4. Портові тренди до 2030 року в українських портах. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructure-interview-port-trends.html>



**Лаврєнов О.Г.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр Національного університету  
кораблебудування імені адмірала Макарова  
Науковий керівник: Сандюк Г.О., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри адміністративного та конституційного права  
Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова*

## **ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ РФ ПРОТИ УКРАЇНИ**

Агресія Росії сильно зашкодила морегосподарському комплексу України. До 2014 року Україна мала 18 морських портів, з яких зараз 8 окуповані, 3 закриті на час ведення бойових дій, ще 7 працюють. Серед 17 річкових портів та пристаней лише 2 мають статус працюючих. Розвиток морегосподарського комплексу був критично важливим для забезпечення економічного зростання України та її конкурентоспроможності на міжнародній арені. Маючи стратегічне розташування на березі Чорного моря, Україна володіла значним потенціалом для розвитку логістичних мереж та морського транспорту. В умовах глобалізації, а також активної інтеграції країни до міжнародних транспортних систем впровадження сучасних технологій, екологічних стандартів і залучення інвестицій в портову інфраструктуру було особливо актуальними. Як зазначав Доронін І., ефективний розвиток морського сектору був ключовою умовою для успішної інтеграції України до глобальних транспортних коридорів і поглиблення економічного співробітництва з іншими державами [1, с. 102].

Метою цієї роботи є аналіз майбутніх тенденцій розвитку морегосподарського комплексу України та визначення перспективних напрямків для його стійкого зростання в сприятливих умовах після війни. Враховуючи це, особлива увага приділяється таким аспектам, як цифровізація, екологізація, інвестиції, інтеграція в міжнародні транспортні мережі та розвиток людського капіталу.

Цифрові технології в морській інфраструктурі значно підвищують ефективність та безпеку логістичних процесів. Дослідження Heilig та Voß свідчать, що впровадження таких інновацій, як Інтернет речей (IoT), блокчейн та штучний інтелект, дозволяє оптимізувати роботу портів, знижувати витрати та прискорювати операційні процеси [2, с. 57]. Використання технологій автоматизації в управлінні портами також допомагає мінімізувати людський фактор та знизити ризик помилок. Наприклад, блокчейн-системи спрощують документообіг, забезпечуючи надійність і прозорість інформації, що критично важливо для міжнародних вантажних перевезень.

Згідно з глобальними прогнозами, до 2030 року понад 50% морських портів планують впровадити повну цифровізацію своїх операцій [3, с. 78]. Це

не лише дозволить підвищити конкурентоспроможність портів, але й полегшить їх інтеграцію в глобальні транспортні мережі.

Скорочення негативного впливу на навколишнє середовище є одним з основних завдань розвитку морегосподарського комплексу. Міжнародна морська організація (ІМО) вже впровадила нові вимоги щодо зменшення викидів парникових газів, які повинні виконуватись усіма судноплавними компаніями. Згідно з нормами ІМО, судновласники зобов'язані використовувати екологічно чисті види палива, такі як зріджений природний газ (ЗПГ), а також впроваджувати технології очищення викидів [4, с. 19].

Мовчан Я.І. зазначала, що екологічна відповідальність морського транспорту є важливою складовою сталого розвитку, оскільки забруднення морських вод негативно впливає на екосистеми і здоров'я людини [5, с. 203]. Прогресивне впровадження нових технологій та виконання екологічних стандартів не лише сприяє збереженню навколишнього середовища, але й зміцнює міжнародний імідж морської галузі.

Активний розвиток міжнародних транспортних коридорів, як довоєнний проект «Один пояс, один шлях», міг би відкрити нові перспективи для України як важливого транспортного хабу. Інтеграція у світові транспортні мережі дозволила б збільшити обсяги торгівлі та сприяти економічному зростанню. Шкляр С.І. та Мороз В.П. зазначали, що розвиток українських портів в рамках міжнародних коридорів міг сприяти зростанню перевезень між Європою та Азією, що в свою чергу створило б нові робочі місця і залучило б інвестиції в інфраструктуру [6, с. 65].

Інвестиції в розвиток портової інфраструктури є ключовим фактором для підвищення конкурентоспроможності морегосподарського комплексу. Формування державно-приватного партнерства (ДПП) дозволило б залучити приватні капітали, що сприяло б модернізації портів і підвищенню їхньої ефективності. Як приклад, Доронін І. описував успішні проекти концесії в українських портах «Ольвія» та «Херсон», які залучали інвестиції та створювали нові робочі місця [7, с. 75].

Оскільки морський менеджмент вимагає висококваліфікованих кадрів, підготовка спеціалістів і розвиток людського капіталу є необхідною складовою стратегії розвитку морегосподарського комплексу. Бабенко О.В. зазначав, що освіта та професійна підготовка морських фахівців повинна відповідати міжнародним стандартам, що дозволило б українським спеціалістам бути конкурентоспроможними на глобальному ринку праці [8, с. 43]. Співпраця з міжнародними організаціями, такими як ІМО, дало б можливість українським університетам адаптувати освітні програми до світових вимог, що сприяло б підвищенню кваліфікації працівників і забезпечило їх мобільність на міжнародному ринку праці.

#### *Висновки*

Розвиток морегосподарського комплексу України можливий тільки після завершення війни, і повинен бути одним з основних напрямків економічної стратегії держави. Тенденції, такі як цифровізація, екологізація, інтеграція в

міжнародні транспортні мережі, залучення інвестицій і розвиток людського капіталу сприяло б сталому розвитку галузі та підвищенню її конкурентоспроможності. Реалізація цих завдань дозволила б Україні ефективно інтегруватися в глобальні економічні процеси та стати важливим транспортно-логістичним центром регіону.

***Список використаних джерел:***

1. Доронін І. Проблеми та перспективи державно-приватного партнерства в морському транспорті України. Науковий вісник Одеської морської академії, 2020.
2. Heilig, L., & Voß, S. Information Systems in Seaports: A Categorization and Overview. Springer Science, 2017.
3. ІМО. Sulphur 2020 - cutting sulphur oxide emissions. Міжнародна морська організація, 2020.
4. Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року. Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». Міжнародні документи. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_651](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_651).
5. Мовчан Я.І. та ін. Екологічна безпека та охорона Азовського й Чорного морів. Вісник НАУ, 2010. № 1. С. 203-211.
6. Шкляр С.І., Мороз В.П. Економічні перспективи інтеграції України в міжнародну транспортну систему. Економіка та управління, 2021.

***Лужанська Л.О.***

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін ННІМПтаМ НУОМА*

**НАПРЯМКИ ФОРМУВАННЯ ПЕРСПЕКТИВНИХ СХЕМ  
ТРАНСПОРТУВАННЯ**

У сучасних умовах глобалізації впровадження інновацій та розвиток ефективних транспортно-логістичних систем є ключовим фактором економічного зростання. Оптимізація схем транспортування сприяє скороченню витрат та підвищенню якості обслуговування, що робить її важливою темою для розгляду.

Управління перевезеннями спрямоване, насамперед, на складання й здійснення достовірних планів доставки вантажів транспортом від постачальників до споживачів. Задача схем маршрутизації полягає у виборі раціональних або оптимальних схем переміщення вантажів між кінцевим числом пунктів за допомогою транспортних засобів. Вихідними даними в задачах схем транспортування є: обсяги перевезень між пунктами; типи транспортних засобів і їхня кількість; схема географічного розміщення пунктів;

характеристика транспортної мережі й умови руху по ній. Розрізняють наступні маршрути руху рухомого складу: маятникові, радіальні, кільцеві, розвізні, збірні, розвізно-збірні, комбіновані й дільничні.[1, с. 8].

За останні декілька років відбулося стрімке розширення логістичної сфери надання послуг, що вимагає нових підходів до управління перевезеннями та методами маршрутизації. Аби досягнути поставленої мети у вдосконаленні схем транспортування, з появою нових технологій, збільшенням обсягів перевезень та зміною в споживацькому патерні, вирізняють три послідовні етапи, які включають в себе аналіз, розробку та тестування, дозволяючи створити комплексну систему оптимізації.

Етап 1. Аналіз вхідних даних. На цьому етапі проводиться комплексний аналіз логістичних даних, визначаючи основні фактори впливу та потреби в оптимізації.

Етап 2. Розробка математичної моделі оптимізації. Враховуючи отримані дані, розробляється математична модель, що визначає оптимальні маршрути та засоби транспортування.

Етап 3. Реалізація алгоритму та тестування. Розроблений алгоритм реалізується та тестується шляхом проведення експериментальних досліджень, що дозволяє обґрунтувати його ефективність та точність.[2, с. 28].

Розглядаючи перспективні напрямки формування схем транспортування неодмінно слід відзначити інновації, та перспективи їх впровадження в сучасних глобалізаційних процесах. У 2016 році торгова мережа «Walmart» подала заявку на патент, що стосувався літаючої конструкції, «Amazon» подав патентну заявку вже наступного року. За таким шляхом планує йти й українська компанія «Нова Пошта». Використання безпілотних літальних апаратів(дронів) допоможе розв'язати проблему зростання завантаження доріг мегаполісу, зможе забезпечити швидку доставку транзитних мереж всередині та між містами. [3, с. 73].

Такого роду імплементація зменшує вартість логістичних послуг, оскільки дрони не потребують водіїв. Водночас, є певні виклики, які пов'язані з етичними нормами у випадку збою автоматизації літального апарату та безпекою їх використання для навколишнього середовища. Безпосередньо, ключову роль відіграють високі витрати на розробку та впровадження технології автономного водіння.

За даними компанії Gartner, прогнозується, що більшість інноваційних технологій, які зараз формують ринок, досягнуть стадії «зрілості» в найближчі 5-10 років і стануть складовою економічного потенціалу. Наслідком стане те, що до 2030 р. глобальний ринок транспортної логістики зазнає кардинальних змін завдяки інноваційним технологіям і появі інтелектуальних систем, що відбувається й зараз.

Масштабне використання штучного інтелекту в логістиці демонстративно зростає разом зі зростанням комерційного сектора. Щоб адаптуватися до стрімкого розвитку сучасного цифрового світу, багато компаній звертаються до штучного інтелекту (AI), щоб оптимізувати свої процеси логістичних послуг.

Згідно зі звітом Business Wire, світовий ринок штучного інтелекту у сфері транспорту та дистрибуції сягнув 3,1 мільярда доларів США порівняно з 2,6 мільярда доларів США минулого року, а середньорічний темп приросту склав 19,4%. Штучний інтелект на транспортному ринку прискорює вантажоперевезення, аналізуючи схеми логістики та обираючи найраціональніші маршрути, щоб уникнути великих заторів і мінімізувати час перевезення.

Транспортна логістика відіграє головну роль у забезпеченні стійкого економічного зростання як на національному, так і на міжнародному рівні, одним з основних аспектів використання інноваційних технологій у транспортній логістиці є автоматизація та оптимізація логістичних процесів, а також впровадження систем контролю та моніторингу транспортних засобів. Спеціалізоване програмне забезпечення та системи управління використовуються для прискорення та спрощення процесу матеріального планування та координації, а також для ефективного та швидкого реагування на нові виклики.

Отож, формування перспективних схем транспортування в сучасних умовах вимагає інтеграції інноваційних технологій та оптимізації логістичних процесів для підвищення ефективності перевезень. Впровадження автоматизованих систем і використання штучного інтелекту дозволить не лише знизити витрати, але й забезпечити швидке реагування на зміни у споживчому попиті та економічні виклики.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Давідіч Ю. О. Розробка графіка руху транспортних засобів при організації вантажних перевезень: навчальний посібник Харків : ХНАМГ, 2010. 345 с.
2. Мінухін С. В., Белов А. М. Дослідження логістичних процесів компаній на основі методів маршрутизації та транспортування. *Сучасні інформаційні системи та технології в цифровому суспільстві* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 18 - 19 квітня 2024 р. Харків : ХНЕУ імені Семена Кузнеця, 2024. С. 28.
3. Луценко І. С. Інноваційні технології в логістиці. *Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи* : матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 8 грудня 2022 р. Київ, 2022. С. 72-73.
4. Марінов Є. А. Інноваційні технології у транспортній логістиці: економічний потенціал і виклики впровадження. *Академічні візії*. 2024 № 30. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1367> (дата звернення 09.11.2024). DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13846667>

**Марколенко П.Ю.**

*здобувач вищої освіти II року навчання*

*освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА*

*Науковий керівник: Сенько О.В., д.е.н., професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **КОНФЛІКТИ У МОРСЬКИХ ЕКІПАЖАХ: ПРИЧИНИ ТА НАСЛІДКИ**

Морська галузь є важливою складовою світової економіки, оскільки вона забезпечує близько 90% міжнародних перевезень товарів. У цій сфері працюють багатонаціональні екіпажі, де культурні, мовні та професійні відмінності можуть призводити до виникнення конфліктів. Конфлікти в екіпажах не лише створюють напругу серед працівників, але й можуть безпосередньо впливати на безпеку суден, ефективність операцій та прибутковість компаній.

У сучасних реаліях глобалізації багатонаціональний склад команд вимагає від менеджерів спеціальних навичок для запобігання та вирішення конфліктів. Конфлікти на борту суден можуть негативно впливати не тільки на безпеку та продуктивність, але насамперед на моральний клімат. Визначення причин аварій пов'язаних з конфліктами в екіпажах, методів управління конфліктами та розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності роботи екіпажів тема яка є дуже своєчасною для морської галузі.

На сьогоднішній день екіпажі майже всіх суден мультинаціональні. Та від того як екіпаж працює разом залежить працездатність судна та рентабельність компанії, та кількість аварій на морі.

Не зважаючи на, може й не швидко, але постійне, оновлення флоту, не дивлячись на впровадження нових технологій, кількість аварій та інцидентів суттєво не зменшується.

Морська аварія –це подія або послідовність подій, що призвели до будь-якої події, що сталися безпосередньо у зв'язку з експлуатацією судна (рис.1).

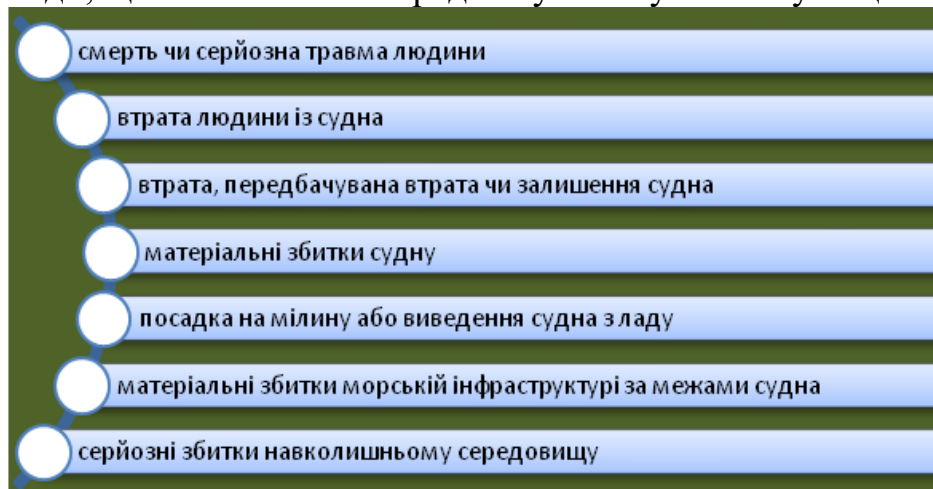


Рис.1. Класифікація морських аварій

*Джерело: розроблено автором*

Однак морська аварія не включає навмисну дію або бездіяльність із наміром заподіяти шкоду безпеці судна, окремої особи або навколишньому середовищу.

Зі статистики [1] можна зробити висновок, що найбільша кількість аварій та інцидентів відбувається поблизу портів, під час заходу-виходу судна на вивантаження-завантаження, а не під час довгих переходів. Тобто в той час, коли людський фактор відіграє основну роль та напруга діяльності зростає. В цей час підвищується втомленість екіпажу, підвищується вірогідність виникнення конфліктів.

Тобто аварії в більшій кількості виникають за рахунок недостатньої навченості екіпажу, психічної та фізичної втомленості членів команди, напруженості роботи, багатонаціонального складу екіпажу, умови роботи, стану обладнання [2]. Час проведений на судні, дуже часті непорозуміння як мовні, так і службові призводять до виникнення конфліктів серед членів екіпажу, що дуже сильно підвищує ризик виникнення інциденту чи аварії.

Існує декілька розвинених методів та моделей, які допомагають розрахувати вплив людського фактора на морські аварії:

1. Статистичний аналіз і моделі регресії.
2. Аналіз дерева несправностей (FTA – FaultTreeAnalysis).
3. Оцінка надійності персоналу (HRA – HumanReliabilityAssessment).
4. Байєсовські мережі [3].

Основні причини виникнення конфліктів в екіпажі судна [4]:

1. Взаємозалежності завдань між окремими членами екіпажу чи групами.
2. Невідповідність статусу між сторонами конфлікту.
3. Юрисдикційні неясності.
4. Проблеми зі комунікацією.
5. Мовна проблема.
6. Відсутність загальних стандартів ефективності.
7. Індивідуальні відмінності.
8. Міжкультурні відмінності.

Хоча фактичний розрахунок може змінюватись в залежності від доступних даних, розрахунки показують, що вплив конфлікту в екіпажі на вірогідність аварії чи інциденту становить близько 6% від усієї кількості аварій здійснених за людською провиною. Що призводить до величезних грошових, операційних та репутаційних витрат.

Дослідження показують, що управління конфліктами є ключовим фактором для забезпечення безпечної та продуктивної роботи суден, та є важливим на етапах підбору персоналу та в процесі взаємодії екіпажу. Також рекомендується впровадження програм навчання культурній чутливості та розвиток навичок комунікації, щоб допомогти членам екіпажу долати культурні відмінності.

### **Список використаних джерел:**

1. Seafarers' Statistics in the EU Statistical review (2022 data from the STCW-IS as provided by 31 December 2023) [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2024/05/EMSA-Seafarers-Statistics-EU-2022-2024\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2024/05/EMSA-Seafarers-Statistics-EU-2022-2024_05.pdf)
2. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023. Seafarers' Statistics in the EU. Statistical review (2022 data from the STCW-IS as provided by 31 December 2023) European Maritime Safety Agency <https://www.emsa.europa.eu/component/flexicontent/download/7639/5055/23.html>
3. Pouya Faroughi, Shu Li and Jiandong Ren. The Applications of Generalized Poisson Regression Models to Insurance Claim Data. *Risks* 2023, 11(12), 213; <https://doi.org/10.3390/risks11120213>
4. Wróbel K. Searching for the Origins of the Myth: 80% Human Error Impact on Maritime Safety. *Reliability Engineering & System Safety*. 2021. 216. DOI: [10.1016/j.ress.2021.107942](https://doi.org/10.1016/j.ress.2021.107942)

*Марченко Д.Д.*

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

## **ЕКОЛОГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ У СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЯХ**

Судноплавство та пов'язані з ним операції є джерелом значного екологічного впливу. Зокрема, це стосується змін донного субстрату, якорних стоянок, швартувань і аварійних посадок на міліну. Додатково вплив охоплює погіршення якості води через використання протиобростаючих фарб та скиди баластних, льяльних вод і відходів. Для управління цими загрозами застосовуються міжнародні норми, такі як MARPOL, та галузеві ініціативи. Ефективність залежить від належного контролю та дотримання правил у поєднанні з оцінкою альтернативних підходів.

Екологічний менеджмент у судноплавних компаніях охоплює широке коло заходів, спрямованих на мінімізацію негативного впливу галузі на довкілля. Основою таких заходів є міжнародні регуляції, зокрема MARPOL, які встановлюють стандарти щодо обмеження скидів забруднювальних речовин, таких як баластні і льяльні води, та контролю за викидами вуглекислого газу й інших шкідливих речовин. Наприклад, MARPOL Annex VI обмежує вміст сірки у паливі до 0,5%, що значно знижує забруднення повітря у прибережних зонах (ІМО, MDPI) [4].

MARPOL (Міжнародна конвенція з запобігання забрудненню з суден) — це основний міжнародний договір, що регулює запобігання забрудненню з суден, як у морі, так і в портах. Конвенція була прийнята Міжнародною морською організацією (ІМО) у 1973 році і доповнена Протоколом 1978 року.



MARPOL встановлює стандарти щодо запобігання та мінімізації забруднення морського середовища нафтою, шкідливими рідкими речовинами, стічними водами, сміттям і шкідливими речовинами, які перевозяться морем[1].

Основні додатки MARPOL:

- Додаток I: Запобігання забрудненню нафтою.
- Додаток II: Контроль за забрудненням шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом.
- Додаток III: Запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем у пакуваннях.
- Додаток IV: Запобігання забрудненню стічними водами з суден.
- Додаток V: Запобігання забрудненню сміттям з суден.
- Додаток VI: Запобігання забрудненню повітря з суден (зокрема, обмеження вмісту сірки у паливі до 0,5%)[3].

Дедалі більшого значення набувають «зелені» ініціативи. Вони включають впровадження альтернативних джерел енергії, таких як зріджений природний газ (LNG), біопаливо та електричні рушії, а також використання систем очищення баластних вод. Лідером у цій сфері виступають великі компанії, наприклад, Maersk, які розвивають технології суден із нульовими викидами, впроваджуючи водневі та електричні системи приводу (Brill) [1]

Судноплавство також має вплив на морські екосистеми через фізичне порушення середовища існування (наприклад, від якорів або швартувань), шумове забруднення, забруднення вод протиобростаючими фарбами і зіткнення із морськими тваринами. Вирішення цих проблем вимагає інтегрованого підходу, включаючи впровадження систем моніторингу та інноваційних технологій, а також оптимізацію маршрутів суден для зменшення споживання палива (MDPI) [5].

Фінансові стимули, такі як знижки на портові збори для екологічно безпечних суден, також є важливим інструментом, що сприяє переходу галузі на сталий розвиток. Зусилля портів і урядів спрямовані на стимулювання дотримання найвищих екологічних стандартів, що робить їх невід'ємною частиною загального підходу до екологічного менеджменту (MDPI) [4].

Важливим компонентом екологічного менеджменту є підвищення енергетичної ефективності суден. Це досягається за рахунок використання нових типів двигунів, які споживають менше палива, та впровадження систем оптимізації маршруту, що дозволяє зменшити загальне споживання енергії.

Важливим документом у цій сфері є Міжнародний індекс енергоефективності суден (Energy Efficiency Design Index, EEDI), який встановлює мінімальні стандарти енергоефективності для нових суден. EEDI забезпечує впровадження найкращих доступних технологій і практик для підвищення ефективності суден, що дозволяє зменшити викиди парникових газів і скоротити витрати на паливо.

Згідно з вимогами EEDI, судна, побудовані після певного року, повинні відповідати суворим критеріям енергоефективності. Цей індекс стимулює суднобудівні компанії розробляти та впроваджувати інноваційні технології,

такі як удосконалені форми корпусу, вдосконалені системи управління енергією та ефективніші двигуни[5].

Сучасні технології дозволяють судноплавним компаніям впроваджувати автоматизовані системи моніторингу викидів та управління енергоспоживанням. Цифрові платформи надають можливість аналізувати великі обсяги даних, що сприяє прийняттю рішень щодо оптимізації роботи суден в режимі реального часу.

Автоматизовані системи моніторингу можуть відстежувати споживання палива, викиди вуглекислого газу та інші параметри роботи судна, що дозволяє виявляти потенційні зони для покращення ефективності. Крім того, цифрові рішення забезпечують інтеграцію різних систем судна, таких як навігація, управління двигуном і системи зв'язку, що покращує координацію і знижує операційні витрати.

Цифровізація також включає впровадження інтелектуальних систем управління флотом, які можуть аналізувати погодні умови, стан моря та інші фактори для оптимізації маршрутів суден. Це допомагає зменшити споживання палива і, відповідно, знизити викиди парникових газів[2].

Таким чином, екологічний менеджмент у суднопластві є складним процесом, що поєднує нормативну базу, впровадження сучасних технологій і корпоративну відповідальність, сприяючи зниженню впливу галузі на довкілля та збереженню екосистем.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Brill. Environmental Politics in Shipping. URL: <https://brill.com> (дата звернення: 15.11.2024).
2. DNV GL. Digital Transformation in Shipping. URL: <https://www.dnvgl.com> (дата звернення: 15.11.2024).
3. IMO. International Regulations. URL: <https://www.imo.org> (дата звернення: 15.11.2024).
4. MDPI. Environmental Impacts in Shipping. URL: <https://www.mdpi.com> (дата звернення: 15.11.2024).
5. World Maritime News. Energy Efficiency in Shipping. URL: <https://www.worldmaritimenews.com> (дата звернення: 15.11.2024).

**Міклухо О. В.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Мезіна Л.В., к.е.н., доцент,  
доцент кафедри «ЕТ та ПМТ» НУОМА*

## **СТРАТЕГІЧНЕ ПОЗИЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ**

Морські порти є критично важливими транспортними вузлами, що з'єднують глобальні ринки й сприяють розвитку міжнародної торгівлі. В умовах глобалізації зростають як обсяги вантажних перевезень, так і конкуренція між портами за транзитні потоки, інвестиції та роль у міжнародній логістичній системі. Порти конкурують не тільки на національному чи регіональному рівні, а й на світовому, прагнучи зайняти стабільну позицію в глобальних ланцюгах постачання.

Стратегічне позиціонування портів має особливе значення в умовах жорсткої конкуренції. Воно дозволяє портам не тільки залучати вантажі, але й підтримувати стабільний обіг, що в свою чергу приваблює інвесторів і розширює мережу партнерських зв'язків. Залежно від стратегічного положення та наявних ресурсів, кожен порт може розвивати свої конкурентні переваги, посилюючи свою роль у міжнародній логістичній системі. Впровадження сучасних технологій, оптимізація логістики та покращення інфраструктури знижують витрати на транспортування, підвищують швидкість обробки вантажів і забезпечують високий рівень сервісу.

Багато провідних портів світу активно працюють над стратегічним позиціонуванням, що включає не тільки модернізацію технічних засобів, але й зміцнення зв'язків із логістичними компаніями, вантажовласниками та урядами. Наприклад, порти Сінгапура та Роттердама стали лідерами завдяки вигідному географічному положенню, інфраструктурі та інноваційним рішенням, а також здатності інтегруватися у глобальні логістичні ланцюги. Їхній успіх підтверджує, що стратегічне позиціонування є критичним фактором для досягнення конкурентної переваги на світовому ринку.

Одним із ключових факторів, що впливає на успіх порту, є його географічне розташування. Порти, розташовані поблизу основних торговельних шляхів або перетину міжнародних маршрутів, мають стратегічні переваги, що дозволяють знижувати витрати на перевезення та скорочувати час доставки вантажів. Також важлива доступність до інших видів транспорту, таких як залізниця або автомагістралі, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності, спрощує процеси транспортування й дозволяє порту бути частиною мультимодальних ланцюгів постачання.

Окрім розташування, важливим чинником є рівень розвитку інфраструктури та впровадження технологій. Сучасний порт має мати потужну, модернізовану інфраструктуру, здатну обробляти великі обсяги вантажів.

Впровадження цифрових рішень, таких як автоматизація та «розумні порти», дозволяє оптимізувати процеси, знижувати витрати на обслуговування та забезпечувати стабільність операцій.

Важливу роль відіграють також економічні та політичні чинники. Стабільність економіки регіону, де розташований порт, сприяє залученню інвестицій і клієнтів. Уряди, які активно підтримують розвиток портів, упроваджують податкові та митні пільги, створюють сприятливі умови для бізнесу, що допомагає залучати іноземних і місцевих інвесторів. Політична стабільність та сприятливий бізнес-клімат знижують ризики для компаній, що співпрацюють із портом. У сучасних умовах також важлива здатність порту адаптуватися до кризових ситуацій, таких як пандемія, економічна рецесія чи санкції. Порти, що здатні гнучко реагувати на зміни, наприклад, переорієнтуватися на інші ринки або оновити логістичні схеми, можуть зберігати свої позиції навіть у періоди нестабільності, що підвищує їхню привабливість для клієнтів і забезпечує стабільний дохід.

Одним із головних підходів до стратегічного позиціонування порту є його інтеграція з логістичними ланцюгами. Розвиток мультимодальних транспортних вузлів дозволяє порту стати важливою ланкою в глобальних ланцюгах постачання. Це спрощує процес транспортування між різними видами транспорту, забезпечує широкий спектр логістичних послуг, що сприяє оптимізації перевезень. Диверсифікація послуг також є важливим елементом стратегії портів. Надаючи послуги зберігання, переробки вантажів, митного оформлення, порти можуть задовольняти потреби різних клієнтів і забезпечувати стабільний потік доходів. Такий підхід дозволяє не лише залучати нових клієнтів, але й підтримувати лояльність існуючих, надаючи їм повний комплекс послуг «під ключ».

У сучасному світі морські порти набувають особливої важливості як транспортні вузли, що з'єднують глобальні ринки й стимулюють розвиток міжнародної торгівлі. Умови глобалізації збільшують обсяг вантажних перевезень і посилюють конкуренцію між портами за транзитні потоки, інвестиції та місце в міжнародній логістичній системі. Порти змагаються не тільки на регіональному чи національному, а й на світовому рівні, прагнучи зайняти стабільну позицію в глобальних ланцюгах постачання.

Стратегічне позиціонування дозволяє портам залучати вантажі, підтримувати стабільний обіг, що приваблює інвесторів і розширює мережу партнерів. Кожен порт може розвивати конкурентні переваги, зміцнюючи свою роль у міжнародній логістичній системі. Впровадження новітніх технологій, оптимізація логістики й удосконалення інфраструктури знижують витрати на транспортування, підвищують швидкість обробки вантажів і покращують сервіс.

Провідні порти світу активно працюють над своїм позиціонуванням, модернізуючи технічні засоби та зміцнюючи зв'язки з логістичними компаніями й урядами. Наприклад, порти Сінгапура та Роттердама стали лідерами завдяки географічному положенню, розвиненій інфраструктурі та

інноваційним рішенням, інтегруючись у глобальні логістичні ланцюги. Їхній успіх підтверджує значущість стратегічного позиціонування для здобуття конкурентної переваги.

Важливим чинником є географічне розташування: порти, розміщені поблизу торговельних шляхів або перетину міжнародних маршрутів, мають вигідне положення, що знижує витрати на перевезення й скорочує час доставки вантажів. Доступ до інших видів транспорту, таких як залізниця чи автомагістралі, також сприяє конкурентоспроможності, дозволяючи порту бути частиною мультимодальних ланцюгів постачання. Рівень розвитку інфраструктури та впровадження технологій також є визначальними. Сучасні порти мають модернізовану інфраструктуру й системи автоматизації, що дозволяють ефективно обробляти великі обсяги вантажів.

Не менш важливі економічні й політичні чинники. Стабільність економіки регіону та урядові ініціативи сприяють залученню інвестицій, а податкові та митні пільги створюють сприятливі умови для бізнесу, що допомагає порту залучати інвесторів. Політична стабільність і позитивний бізнес-клімат знижують ризики для компаній, які співпрацюють з портом. Гнучка реакція на кризові ситуації, наприклад, переорієнтація на інші ринки або оновлення логістичних схем, дозволяє порту зберігати конкурентні позиції навіть у періоди нестабільності.

Розвиток мультимодальних транспортних вузлів, що забезпечує порт інтеграцію з глобальними ланцюгами постачання, є ще одним важливим підходом. Диверсифікація послуг — від зберігання до митного оформлення — дозволяє задовольнити потреби клієнтів і стабілізувати доходи. Такий підхід сприяє лояльності клієнтів, надаючи їм комплекс послуг «під ключ».

Порти, що активно реалізують екологічні ініціативи, стають привабливішими партнерами для міжнародних компаній, орієнтованих на «зелену логістику». Наприклад, зниження викидів CO<sub>2</sub>, перехід на відновлювані джерела енергії й утилізація відходів дозволяють портам відповідати стандартам стійкого розвитку, підвищуючи їхню привабливість для партнерів, які цінують екологічну відповідальність.

**Висновки:** стратегічне позиціонування є ключем до успіху портів в умовах глобальної конкуренції. Завдяки комплексному підходу, що поєднує інфраструктурні, логістичні, економічні й екологічні ініціативи, порти можуть не тільки утримувати свої конкурентні позиції, а й розвиватися, приваблюючи міжнародних клієнтів і партнерів. Успіх таких портів, як Сінгапур, Роттердам та китайських транспортних вузлів, підтверджує, що стратегічне планування й інновації є вирішальними факторами для зміцнення позицій на світовій арені.

#### **Список використаних джерел:**

1. Шапран А. Аналіз динаміки фрахтових ставок у Чорному морі / Антон Шапран. – Київ : Maritime Logistics, 2023. – 35 с.
2. Spike Brokers. Чорноморський ринок фрахту: тенденції та перспективи [Електронний ресурс] / Spike Brokers. – Режим доступу:

<https://spikebrokers.com/market-overview/black-sea-freight-rates> (дата звернення: 03.11.2024).

3. Ян Ярчук. Вплив війни на екосистему Чорного моря. – Київ : Науковий вісник екології, 2024. – №10. – С. 27–35.

4. Гринчук С. В. Екологічні наслідки конфлікту у Чорноморському регіоні: звіт Міністерства захисту довкілля / Світлана Гринчук // Вісник охорони довкілля України. – 2024. – №11. – С. 13–18.

5. Експертиза Міністерства захисту довкілля. Наслідки війни для біорізноманіття Чорного моря [Електронний ресурс] / Міністерство захисту довкілля України. – Режим доступу: <https://ecology-ministry.gov.ua/black-sea-impact> (дата звернення: 03.11.2024).

***Мінаєва М.О.***

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Міжнародні морські транспортні системи є однією з головних логістичних систем економіки і займають особливе місце в інфраструктурі кожної країни. Основою системи є морські порти, які значно впливають у тому числі і на стратегічний розвиток держави.

Підприємства морської галузі нашої країни характеризуються низьким рівнем конкурентоспроможності у порівнянні з іноземними. Це стосується морських портів, судноплавних компаній, суднобудівних заводів, тому необхідно мобілізувати всі ресурси країни, включаючи науку, на розробку першочергових кроків щодо виходу із ситуації.

Резерви – невикористані можливості зростання та вдосконалення виробництва, покращення його кінцевих результатів. Резерви підвищення ефективності діяльності слід розглядати як збільшення можливостей підприємства з нарощування обсягів випуску продукції та продажів у натуральній та вартісній оцінках. Економічна сутність резервів підвищення ефективності діяльності полягає у найбільш повному та раціональному використанні зростаючого потенціалу для отримання більшої кількості високоякісної продукції або послуг при найменших витратах праці на одиницю продукції.

Об'єктами пошуку резервів є:

- Підприємство в цілому та його сегменти;
- Види діяльності (операційна, інвестиційна, фінансова);
- Окремі центри витрат та центри відповідальності;

- Окремі види продукції.

Підприємство може використовувати резерви підвищення ефективності своєї роботи двома способами. Усунення різного роду втрат і нераціональних витрат - це шлях використання резервів. Інший шлях пов'язаний з великими можливостями прискорення науково-технічного прогресу.

Тобто резерви визначаються розривом між досягнутим рівнем використання ресурсів та можливим рівнем, виходячи з накопиченого виробничого потенціалу підприємства.

До складу будь-якого рівня виробничої системи ієрархії (порт, підприємство, цех, ділянка, робоче місце) зазвичай включають такі ресурси:

– технічні ресурси – причали, портові крани, засоби механізації (особливості обладнання, інвентарю, основних та допоміжних матеріалів);

– технологічні ресурси (динамічність методів технології, наявність конкурентоспроможних ідей, наукові доробки тощо);

– кадрові ресурси (кваліфікаційний, демографічний склад працівників, їх здатність адаптуватися до зміни цілей обслуговування);

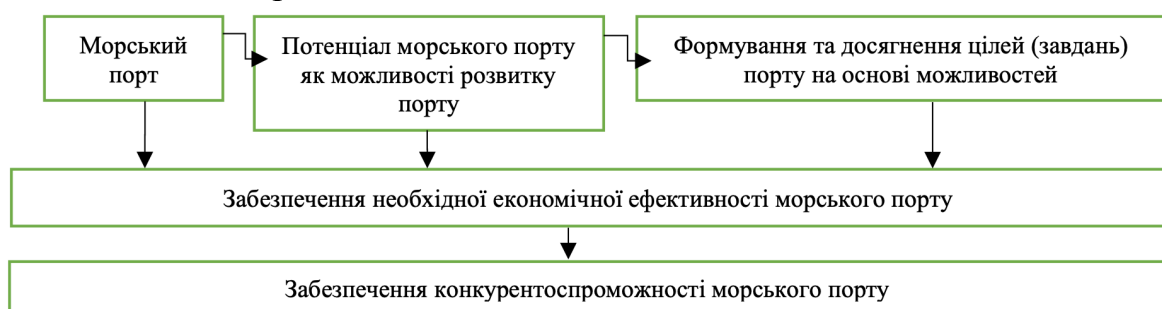
– просторові ресурси (характер складських приміщень, складських майданчиків, причалів, території підприємства, комунікацій, можливість розширення тощо);

– ресурси організаційної структури системи управління порту (характер та гнучкість керуючої системи, швидкість проходження керуючих впливів тощо);

– інформаційні ресурси (характер наявної інформації про самі процеси навантаження, вивантаження та інших послуг, можливість її розширення та підвищення якості тощо);

– фінансові ресурси (стан активів, ліквідність, наявність кредитних ліній тощо) [1, с. 113].

У найзагальнішому вигляді взаємозв'язок між потенціалом морського порту та його цілями представлений на мал. 1.



Мал. 1 Можливості розвитку підприємства як основна сутність потенціалу підприємства

Схема показує взаємозв'язок між потенціалом підприємства та його цілями та дозволяє визначити напрямки розвитку морського порту, забезпечення конкурентоспроможності.

Будь-яка комерційна організація ставить собі за мету – підвищення прибутку. Для цього має знаходити резерви її збільшення.

Ефективність діяльності будь-якого виробничого підприємства в першу чергу залежить від обсягів випуску і реалізації продукції. До виробничих факторів, що впливають на обсяг випуску і реалізації продукції можна віднести зміна випуску товарної продукції, що містить у собі кроки по зміні обсягу валової продукції і зміна залишків незавершеного виробництва і внутрішньогосподарського обороту [2, с. 35].

Ефективність діяльності підприємства в морському секторі залежить від різноманітних факторів, які можуть включати:

1) Ринкові умови: Попит на морські продукти, ціни на них, конкуренція на ринку, тарифи, регуляції і торгові угоди впливають на доходи та можливості розвитку підприємства.

2) Технології та обладнання: Використання сучасних технологій, які полегшують виробництво, знижують витрати, підвищують якість продукції, може значно підвищити ефективність підприємства.

3) Логістика та інфраструктура: Доступність портових і транспортних інфраструктур, які дозволяють ефективно транспортувати товари до місць призначення, впливають на швидкість і вартість поставок.

4) Управління ланцюгом постачання: Ефективне управління ланцюгом постачання, від постачальників до кінцевих споживачів, дозволяє підприємству оптимізувати запаси, знижувати затрати та підвищувати реактивність на зміни на ринку.

5) Якість робочої сили: Кваліфікація та мотивація працівників впливає на продуктивність та якість продукції [2, с. 271].

Резерви збільшення виробництва продукції виявляються в процесі аналізу виконання виробничої програми. При збільшенні обсягу виробництва продукції зростають тільки перемінні витрати, - пряма зарплата робітників, прямі матеріальні витрати і так далі - сума ж постійних витрат, як правило, не змінюється, у результаті чого і знижується собівартість продукції.

Отже, за допомоги збільшення обсягу виробництва продукції підприємство може зменшити собівартість одиниці продукції за рахунок зменшення питомо-постійних витрат.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Коваленко О. В. Визначення резервів та розробка заходів щодо підвищення ефективності роботи підприємства. Мукачево: Видавництво «Віхола», 2017 – 236 с.

2. Горбонос Ф. В., Черевко Г. В., Павленчик Н. Ф., Павленчик А.О. Економіка підприємства. Київ: Видавництво «Знання», 2010. – 463 с.

3. Андрійчук В. Г. Економіка підприємств. Київ: Видавництво «Українська думка», 2013. – 779 с.



**Мішина Т.О.**

*здобувач вищої освіти I року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н.,  
доцент кафедри економічної теорії  
та підприємництва на морському транспорті НУОМА*

## **НАУКОВИЙ ДИСКУРС ЩОДО СУТНОСТІ ТА ЗНАЧЕННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЕЛЕМЕНТА ГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

В сучасних умовах глобалізації морський транспорт виступає невід'ємним компонентом світової економіки та міждержавних торговельних відносин, він є одним із найважливіших видів транспорту, що забезпечує міжнародну торгівлю та пасажирські перевезення.

Проте, слід відзначити, що сьогодні в науковій літературі та на законодавчому рівні не має єдиного підходу до визначення поняття «морський транспорт» як техніко-економічної категорії. Наприклад, вчена О.А. Євтушевська визначає морський транспорт як вид транспорту, який «забезпечує перевезення вантажів і пасажирів виключно морськими суднами» [1, с. 189].

В свою чергу, науковець А.Ю. Пеховський пропонує розглядати морський транспорт як комплекс, що включає всі механічні засоби, за допомогою яких виконуються перевезення, а також весь виробничо-технологічний комплекс, який забезпечує надання транспортних послуг, включаючи перевезення та інші послуги, споживачам у галузі торговельного мореплавства [2, с. 22].

Інша дослідниця Ю.О. Крихтіна виокремлює основні функції, які виконує морський вид транспорту:

- забезпечує міжнародні морські зв'язки країни, що сприяє підтримці та розширенню стабільних транспортних маршрутів з іншими країнами та регіонами світу;
- сприяє підтримці високого рівня зайнятості серед місцевого населення, створюючи робочі місця в галузі;
- здійснює перевезення вантажів для іноземних фрахтувальників, що включає транспортування вантажів між закордонними портами [3, с. 567].

Слід підкреслити, що в Україні чітке визначення морського транспорту на законодавчому рівні відсутнє. Правове регулювання транспорту здійснюється згідно із Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, де у статті 1 зазначається, що транспорт є важливою галуззю суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення та економіки у перевезеннях. Цим же законом встановлюються види транспорту, які входять до єдиної транспортної системи країни, і морський транспорт визначається як транспорт загального користування. Проте Закон «Про транспорт» не надає окремого визначення морського транспорту, а лише у статті 24 описує його склад: підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення

пасажирів, вантажів, багажу, пошти; судна; судноремонтні заводи; морські шляхи сполучення; підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [4].

Щодо значення морського транспорту як елемента господарського комплексу, то в сучасній науковій думці висловлюються різні думки. Так, наприклад, українські науковці С.А. Попель, О.В. Неліпович та К.Д. Мотюк відзначають, що морський транспорт є найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Він широко використовується як для зовнішніх, так і для внутрішніх перевезень, і відіграє ключову роль у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, особливо з віддаленими країнами [5, с. 200].

Інші вчені О.М. Кравченко, К.О. Лихащенко та О.Д. Белобров стверджують, що сучасний морський транспорт забезпечує переміщення близько 80% усіх вантажів у світі. У міжнародних морських перевезеннях беруть участь не лише прибережні країни, а й держави, що не мають виходу до моря, проте прагнуть мати власний флот. Морські перевезення відіграють ключову роль у транспортуванні товарних вантажів на глобальному рівні. Це один із найдешевших видів транспорту, що дозволяє доставляти продукцію на великі відстані незалежно від її розмірів [6, с. 21].

Дослідник О.М. Мельник підкреслює важливість морського транспорту для сучасного суспільства, оскільки він забезпечує мобільність людей і товарів, що сприяє економічному розвитку, розширенню торговельних зв'язків, розвитку промисловості та створенню нових робочих місць. Морський транспорт відіграє ключову роль у міжнародній торгівлі та глобальній економіці, забезпечуючи ефективний розподіл ресурсів, трудових сил, сировини та послуг. Його стабільна робота є критично важливою для безпеки, надійності та ефективності міжнародних морських перевезень [7, с. 45].

З точки зору О.І. Гапонюк та Д.О. Чаркіної, морський транспорт є ключовим елементом міжнародних транспортних мереж, які забезпечують функціонування виробничо-збутових ланцюгів та сприяють розвитку міжнародної торгівлі. Він підтримує промислове зростання, сприяючи розвитку обробної промисловості, зміцнюючи зв'язки між секторами, що виробляють споживчі товари, проміжну продукцію і засоби виробництва, та стимулюючи економічну та торговельну інтеграцію на регіональному рівні [8, с. 129].

Науковець Ю. О. Крихтіна вважає, що головною перевагою морського транспорту є його провідна роль у зовнішньоторговельних перевезеннях, що охоплюють значну частку експортно-імпортних вантажів. Іншою важливою перевагою є можливість транспортування вантажів без обмежень по масі, що відрізняє його від інших видів транспорту. До того ж, морський транспорт має низьку собівартість перевезень завдяки незначним витратам на паливо, оскільки опір руху є мінімальним, і забезпечує високу ефективність перевезень

на великі відстані [9, с. 568].

Отже, можна зробити висновок, що морський транспорт розглядається в науковому дискурсі як один із ключових елементів господарського комплексу, який забезпечує глобальну інтеграцію економік через ефективне перевезення вантажів і пасажирів на далекі відстані. Його значення підкреслюється здатністю стимулювати регіональний економічний розвиток, створювати робочі місця та сприяти зростанню конкурентоспроможності господарських систем.

**Список використаних джерел:**

1. Євтушевська О.А. Воднотранспортна система України в умовах сьогодення. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2014. Вип. 27. С. 188-194.
2. Пеховський А.Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом в Україні: дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2017. 198 с.
3. Крихтіна Ю.О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства. *Вісник НУЦЗ України*. 2018. №2(9). С. 566-573.
4. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
5. Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2013. Вип. 4. С. 200-204.
6. Кравченко О.М., Лихащенко К.О., Белобров О.Д. Логістика морського транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 5(3). С. 20-23.
7. Мельник О.М. Аспекти забезпечення безпеко-орієнтованого функціонування морського транспорту. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2023. № 3. С. 44-52.
8. Гапонюк О.І., Чаркіна Д.О. Формування економічного механізму конкурентоздатності підприємств морського транспорту. *Економічний простір*. 2019. № 144. С. 125-137.
9. Крихтіна Ю. О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства. *Вісник НУЦЗ України*. 2018. №2(9). С. 566-573.

**Сабондаренко В.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Лисенко Н.С., к.е.н., доцент,  
Доцент кафедри менеджменту та економіки морського транспорту*

## **МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ**

Судноплавна компанія — це складний суб'єкт економічної діяльності, що функціонує у висококонкурентному глобальному середовищі. Ефективність її роботи залежить від впровадження комплексного механізму управління, який враховує специфіку галузі, зміни у ринкових умовах та технологічний прогрес. Основні елементи такого механізму можна поділити на декілька ключових аспектів: стратегічний, операційний, фінансовий, кадровий і технологічний.

Стратегічне планування є фундаментом діяльності судноплавної компанії. Важливо розробити чіткі довгострокові цілі, що враховують такі фактори:

-Ринкові тренди: розвиток ринкових трендів у судноплавній галузі визначається кількома ключовими чинниками, такими як глобалізація, зростання міжнародної торгівлі, зміни в структурі попиту на вантажі та економічна політика регіонів. Аналіз цих трендів дозволяє судноплавним компаніям адаптувати свої стратегії, розробляти ефективні маршрути, обирати відповідні типи суден і пропонувати конкурентоспроможні послуги.[1, с. 58].

-Глобалізація: інтеграція з міжнародними логістичними мережами та адаптація до регіональних нормативів, що впливає на судноплавну галузь, створюючи нові можливості для розширення торгівлі, підвищення ефективності логістики та оптимізації операційних процесів.[2, с. 172].

-Зелений курс у судноплавній галузі спрямований на зниження негативного впливу транспорту на довкілля. У контексті глобального посилення екологічного регулювання, судноплавні компанії змушені адаптуватися до нових стандартів, впроваджуючи інноваційні технології, енергоефективні рішення та альтернативні джерела енергії[3, с. 89].

Наступне -це оптимізація операційних процесів,що є ключовим завданням для забезпечення конкурентоздатності. Це включає саме:

-Оптимізацію флоту: є одним із ключових аспектів ефективного функціонування судноплавної компанії, адже сучасні технології дозволяють значно зменшити витрати на паливо, обслуговування суден та знизити екологічний вплив[3, с. 105].

-Логістичне планування відіграє ключову роль у зменшенні витрат, підвищенні швидкості перевезень і забезпеченні надійності постачань у судноплавній галузі[2, с. 187].

-Управління ризиками є важливим аспектом забезпечення стабільності операцій та захисту активів компанії. Оскільки морський транспорт пов'язаний із високими ризиками (погодні умови, технічні несправності, піратство,

нещасні випадки), ефективна система управління ризиками дозволяє мінімізувати втрати та забезпечити безперебійність перевезень.[4, с. 213].

Фінансова політика визначає можливості компанії щодо модернізації флоту, розширення ринків та впровадження інновацій. Ефективна фінансова стратегія має охоплювати:

-Аналіз витрат : ефективне управління витратами є критично важливим для судноплавних компаній, оскільки морський транспорт є капіталомісткою галуззю. Регулярний аналіз витрат дозволяє виявляти та скорочувати надлишкові витрати, що підвищує конкурентоспроможність і стабільність бізнесу.[5, с. 44].

-Інвестиційна політика судноплавної компанії спрямована на забезпечення сталого розвитку бізнесу через фінансування нових проєктів, модернізацію флоту, впровадження інноваційних технологій та розширення ринків. Використання різних джерел фінансування дозволяє зменшити фінансові ризики та збільшити доступ до капіталу.[3, с. 111].

-Диверсифікація доходів у судноплавних компаніях спрямована на зменшення залежності від традиційних джерел доходу (морські перевезення) і забезпечення стійкості бізнесу. Впровадження додаткових послуг дозволяє збільшити дохідність і привабливість компанії для клієнтів[2, с. 195].

Кваліфікований персонал є основою ефективного функціонування компанії. Він є ключовим ресурсом судноплавної компанії, оскільки його професіоналізм і мотивація безпосередньо впливають на якість обслуговування клієнтів, операційну ефективність і конкурентоспроможність компанії. Інвестування у розвиток працівників є стратегічно важливим для забезпечення успіху в довгостроковій перспективі. Необхідно розвивати професійні навички, а саме організовувати різноманітні тренінги , курси задля підвищення кваліфікації персоналу. Впроваджувати мотиваційні програми, тобто створювати сприятливі умов для роботи, включаючи конкурентну заробітну плату та соціальні гарантії. А також навчати працівників використанню сучасних технологій[4, с. 217].

Інновації стають визначальним чинником у забезпеченні ефективності судноплавних компаній. Застосування сучасних рішень дозволяє автоматизувати процеси, знижувати витрати та підвищувати безпеку. Мова йде саме про штучний інтелект, який створений для прогнозування попиту, оптимізації маршрутів і планування вантажопотоків[3, с. 117].

До іновацій також можна віднести Інтернет речей (IoT), за допомогою якого можна моніторити стан суден і вантажів у реальному часі. І одна з перспективніших іновацій -це автономні судна, які дозволяють судовласникам знижувати витрати на екіпаж і підвищувати цим ефективність[4, с. 219].

Тобто можна зробити висновок, що механізм забезпечення ефективного функціонування судноплавної компанії повинен базуватися на поєднанні стратегічного планування, інновацій, фінансової гнучкості та орієнтації на клієнта. Успішна реалізація такого механізму сприятиме підвищенню конкурентоздатності компанії на глобальному ринку.

**Список використаних джерел:**

1. Гончаренко, С.В. *Економіка та управління підприємствами морського транспорту*. Київ: Наукова думка, 2020.
2. Smith, A., & Johnson, R. *Global Shipping Management*. London: Routledge, 2018.
3. Anderson, P. *Maritime Innovation and Technology*. Singapore: Springer, 2019.
4. UNCTAD. *Review of Maritime Transport*. Geneva: United Nations, 2022.
5. Міненерго України. «Стратегія розвитку морського транспорту України на 2025 рік». [Електронний ресурс].

**Савельєва О.О.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Кузьменко К.М., PhD, ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ОСНОВНІ ВИДИ КОМУНІКАЦІЙНИХ БАР'ЄРІВ У КОРПОРАТИВНОМУ СЕРЕДОВИЩІ ТА СПОСОБИ ЇХ ПОДОЛАННЯ**

Актуальність цієї теми полягає в тому, що в сучасному суспільстві ефективна комунікація є основою успішного функціонування будь-якої соціальної та професійної системи. У світі, де постійно збільшується обсяг інформації та зростає швидкість її передачі, здатність уникати чи долати комунікативні бар'єри є ключем до досягнення гармонійних взаємодій та продуктивної співпраці.

Недостатня увага до вивчення та вирішення проблем комунікаційних бар'єрів може призводити до серйозних наслідків як на міжособистісному, так і на глобальному рівнях, включаючи виникнення конфліктів, втрату довіри між партнерами та загальне погіршення якості спілкування. Сьогодні це питання стає ще більш актуальним через культурне розмаїття, що вимагає розуміння різних комунікативних моделей та практик. Таким чином, дослідження комунікативних бар'єрів є не тільки теоретичним завданням, але й практичною необхідністю, що має на меті підвищення якості взаємодії в усіх сферах суспільного життя.

Комунікативні бар'єри (франц. *barriere* – перешкода) – це перешкоди на шляху адекватної передачі інформації між партнерами зі спілкування.

Комунікативні бар'єри розуміють як переважно зовнішні фактори, що порушують спілкування. Проблема комунікативних бар'єрів найбільш розроблена у вітчизняній психології, однак страждає нечіткість термінології [1].

Стосовно проблематики комунікативні бар'єри використовуються такі поняття як «блок», «дефект», «деформація», «збій», «розлад», «патологія», «порушення» спілкування і т.д. Концептуальні розбіжності, у свою чергу,

мають місце в тому випадку, якщо тому самому поняттю даються різні змістовні визначення.

Г. М. Андреева визначає два основних типи комунікаційних бар'єрів: соціальні та психологічні. З одного боку, бар'єри можуть виникати через непорозуміння ситуації спілкування. Це стосується не лише різних мовних систем, якими користуються учасники, але й глибших відмінностей соціально-психологічного характеру, що існують між ними. Такі бар'єри можуть бути зумовлені об'єктивними соціальними факторами, зокрема приналежністю до різних соціальних груп, що відображає включеність комунікації в ширший контекст соціальних відносин.

З іншого боку, комунікаційні бар'єри можуть мати суто психологічний характер. Вони виникають через індивідуальні психологічні особливості учасників (наприклад, сором'язливість чи замкненість) або через напружені відносини між ними, такі як неприязнь чи недовіра.

Комунікаційні бар'єри класифікуються за кількома основними критеріями, кожен з яких впливає на ефективність спілкування по-своєму. На прикладі нижче наведеної таблиці можна детально розглянути декілька видів комунікаційних бар'єрів та причини їхнього виникнення.

Л. Е. Орбан-Лембрик виділяє кілька типів комунікаційних бар'єрів: фонетичний, семантичний, стилістичний, логічний та смисловий.

- **Фонетичний бар'єр.** Цей бар'єр може з'явитися через різні причини, включаючи психологічні та інші фактори. Він часто виникає через недоліки у передачі інформації, наприклад, фонетичне нерозуміння. Це трапляється, коли комунікатор використовує невиразну, швидко мову, або ж мову, наповнену звуками-паразитами. Наприклад, прочитайте вірш другу спочатку виразно, потім швидко і монотонно, а третій раз - повільно, з вставками на кшталт "гм-м" або "и-и", і запитайте, який варіант був зрозумілішим.

- **Семантичний бар'єр розуміння.** Цей тип бар'єру виникає через різні значення слів, які використовують учасники комунікації. Наприклад, коли льотчик або танкіст чує в театрі слова "Подати екіпаж!", він може бути здивований, оскільки в театрі мова йде про карету, а він уявляє людей, які керують технікою.

- **Стилістичний бар'єр розуміння.** Цей бар'єр з'являється, коли стиль мовлення комунікатора не відповідає ситуації або емоційному стану слухача. Існує історія про іноземця, який, вивчивши певні фрази, переплутав слова, які використовують на весіллі, з тими, що говорять на похороні. Через це його неправильно зрозуміли, що призвело до негативних наслідків.

- **Логічний бар'єр розуміння.** Логічний бар'єр виникає тоді, коли логіка мовця є або занадто складною для розуміння, або здається слухачеві неправильною. Наприклад, дитина може сказати, що кораблик плаває, бо він червоний або її. У таких випадках говорять про дитячу логіку. Можна також говорити про відмінності у "жіночій" та "чоловічій" логіці. [2, с. 273–275].

- **Соціально-культурний бар'єр розуміння.** Цей бар'єр виникає через соціальні, політичні, релігійні або професійні відмінності, що призводять до

різного трактування понять. Прикладом можуть бути релігійні конфлікти в Ірландії або Афганістані, де люди різних вірувань мають труднощі у порозумінні.

- **Бар'єр авторитету.** Іноді бар'єр виникає через сприйняття партнера по комунікації як представника певної професії, віку, національності чи статі. Наприклад, одна й та ж інформація, сказана другом, батьком або директором, буде сприйматися по-різному. Чим більший авторитет мовця, тим менше бар'єр у спілкуванні. У таких випадках також говорять про бар'єри відносин, які виникають через почуття недовіри або ворожості до мовця і його інформації.

В. Г. Крисько додає соціально-культурний бар'єр, який може бути зумовлений відмінностями в соціальних, релігійних, етнічних або професійних контекстах, що впливають на інтерпретацію понять, світогляд та комунікаційні практики [3].

Постійне вдосконалення знань рідної мови, розвитку мовної культури та гуманізації мовлення є необхідним. Для цього слід формувати установки на опанування правильного літературного мовлення в усіх ситуаціях спілкування, дотримуватися самоконтролю та розвивати вміння виразного мовлення. Також важливо розвивати загальні психологічні риси особистості, які створюють основи для успішного засвоєння мовних навичок і вмінь. Серед основних комунікативних якостей виділяються правильність (дотримання акцентологічних, орфоепічних, граматичних, пунктуаційних норм сучасної мови), зрозумілість, точність висловлювань, доречність (логічність, переконливість), багатство (різноманіття мовленнєвих засобів), виразність (образність, емоційність), чистота (уникнення жаргонізмів, вульгаризмів), лаконічність, а також уміння використовувати невербальні засоби комунікації (міміку, жести, темп і тембр голосу) [4].

Крім того, важливим є здатність утримувати увагу слухача. Це досягається завдяки таким прийомам: «нейтральна фраза» на початку виступу, що привертає увагу; «залучення», коли слухачі повинні зосередитися для кращого розуміння сказаного; встановлення зорового контакту, що демонструє готовність до спілкування; «нав'язування ритму» за допомогою змін у тоні та темпі мовлення; акцентування на ключових моментах.

Подоланню вербальних бар'єрів також сприяють прийоми ефективного слухання: увага, нереклексивне, рефлексивне слухання, установка, пам'ять. Увага як спосіб слухання передбачає короткочасний зоровий контакт і відповідну позу. Нереклексивне слухання мінімізує втручання у мову співрозмовника і доречне, коли той перебуває в сильному емоційному стані. Рефлексивне слухання, навпаки, спрямоване на встановлення зворотного зв'язку з партнером через уточнення й перефразування.

Особливе значення має емпатійне слухання, яке сприяє «прочитанню» позитивних емоцій співрозмовника, а також критичне слухання, що дозволяє об'єктивно оцінити нові ідеї. Пам'ять допомагає зберігати і відтворювати інформацію на сенсорному, короткочасному та довготривалому рівнях.



Невербальне слухання – це читання міміки, жестів і поз партнера, що збагачує невербальну комунікацію. Усвідомлення та подолання комунікативних бар'єрів допомагає досягати цілей спілкування, сприяє гармонізації взаємовідносин та створенню позитивного психологічного клімату в колективі.

Усвідомлення, аналіз комунікативних бар'єрів і шляхів їх уникнення й подолання сприяє досягненню мети та завдань спілкування, ефективній та плідній взаємодії, гармонізації взаємовідносин, налагодженню ділового, здорового психологічного клімату в колективі [5].

Отже, узагальнюючи, можна сказати, що подолання комунікативних бар'єрів у корпоративному середовищі є важливим кроком для досягнення ефективної взаємодії між співробітниками та керівництвом. Основними рекомендаціями для попередження виникнення цих бар'єрів є розвиток особистісних та професійних комунікативних навичок, таких як вміння слухати й правильно оцінювати аргументи, здатність формулювати цілі діалогу, а також володіння різними формами ділового спілкування. Важливим є також навички аргументованого переконання, конструктивного зворотного зв'язку та досягнення компромісів. Ефективна комунікація базується на коректному використанні лексики й ділового етикету, що сприяє порозумінню та знижує ризик виникнення непорозумінь. Завдяки цим підходам корпоративна комунікація стає більш продуктивною, сприяючи гармонізації робочих процесів та поліпшенню клімату в організації.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Загальна характеристика комунікацій в менеджменті. Несловесні комунікації. Комунікативні бар'єри. Освіта.UA: веб-сайт. URL: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/management/13931/> (дата звернення 19.09.2024).
2. Орбан-Лембрик Л. Е. Соціальна психологія: навчальний посібник. Київ: Академвидав, 2005. С. 448.
3. Крисько В. Г. Соціальна психологія: навчальним посібник. Вид. 2-ге перероб. і допов. Київ, 2007. 432 с.
4. Козирєв М. П. Комунікативні бар'єри спілкування та шляхи їх подолання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2014. Вип. 1. С. 201-211.
5. Марчук В. О., Корнієнко В. О. Комунікативні бар'єри та шляхи їх подолання. *Вінницький національний технічний університет*. Вінниця: ВНТУ, 2022. С. 1-3.

**Соколов А.В.**

*аспірант I року навчання, третього рівня вищої освіти  
спеціальності 073 «Менеджмент» НУОМА  
Науковий керівник: Голубкова І.А., д.е.н., професор,  
завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва  
на морському транспорті НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У СУЧАСНОЇ СИТУАЦІЇ**

Стан економіки країни безпосередньо залежить від розвитку транспорту. Його образно називають «кровоносною системою» країни, відзначаючи цим життєво необхідну роль транспорту у забезпеченні політико-адміністративної цілісності та національної безпеки держави, у нормальному функціонуванні складного господарського комплексу країни.

Україна володіє значною морською та річковою акваторією, а тому особливого значення набуває розвиток морського та внутрішнього водного транспорту. Ці види транспорту були і залишаються важливим складником транспортної системи країни. Основна сфера їх діяльності – забезпечення зовнішньоекономічних та внутрішньо-економічних зв'язків нашої країни, перш за все з країнами, які не мають з Україною загального сухопутного кордону та у повідомленнях з якими можливе використання лише морських шляхів сполучення.

Водночас на стан функціонування морського та внутрішнього водного транспорту впливає велика кількість різноманітних чинників, серед яких основне місце займає COVID-19 та займає військова агресія росії, які не дозволяють забезпечити реалізацію наявного потенціалу морського та річкового флоту України. Все це обумовлює необхідність здійснення оцінки цих чинників, розробки методів боротьби з ними, зниження ризиків наслідків їх впливу.

Пандемія коронавірусу та повсюдні локдауни, падіння, а потім різке зростання цін на нафту та інші сировинні товари, активізація торгових воєн та побоювання з приводу введення нових санкцій, агресія російських військ на території України та інші фактори призвели до того, що в сучасних умовах ніхто не готовий взяти на себе відповідальність за оцінку майбутнього та перспектив розвитку глобальної економіки та її національних складових.

Зростання ролі Китаю та інших нових країн, які активно розвиваються розриває традиційний ландшафт світової економіки, що робить її ще більш нестабільною.

Сучасні фінансово-економічні кризи, які після розпаду соціалістичної системи господарювання стали відбуватися частіше, а глибина падіння економік стала більшою, вкотре підтвердили, що сучасна міжнародна економічна система далека від досконалості.

У сучасній ситуації кризової турбулентності та невизначеності, всі ці та інші фактори нестабільності, стрімко наростаючі зміни у світі привели до того, що виробничо-господарська діяльність зіткнулася з безліччю проблем, але особливо гостро вони торкнулися морського транспортного комплексу.

Загальноекономічні ризики наклалися на інші ризики, зазвичай пов'язані з морським транспортом. Це кліматичні аномалії, що почастишали останніми роками і пов'язані з ефектами глобального потепління; це і несприятлива геополітична обстановка у багатьох регіонах світу – загрози мінування портів та заток, обстріл танкерів та інших торгових суден, акти піратства; це також аварії на транспорті, наприклад, інцидент в Суецькому каналі, коли контейнеровоз Ever Given перегородив канал, утворивши безпрецедентне скупчення суден біля входу в нього, що зрештою призвело до світових втрат близько \$10 млрд. на день.

Усі перелічені та багато інших факторів завдали і завдають величезних економічних збитків і судновласникам, і операторам, формуючи атмосферу недовіри, стриманості у розвитку торгівлі та інвестиційного співробітництва.

Україна стоїть на перехресті шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон.

Крізь Україну проходять сухопутні й повітряні шляхи між Східною та Центральною Європою, по нашій території проходить трансконтинентальний газогін.

Однак найважливішого значення набуває те, що Україна має цілу систему незамерзаючих морських торговельних портів Чорноморсько-Азовського басейну та портів в Українському Придунав'ї, велику кількість річок, придатних для судноплавства.

За роки незалежності чисельність суден транспортного і промислового флоту в Україні різко зменшилася. Ці процеси супроводжувалися і зменшенням середнього тоннажу флоту. При цьому кількість суден, у яких закінчився технічний термін експлуатації (25 років і більше), перевищила 45%.

Судна, у яких термін технічної експлуатації до 10 років, у складі флоту налічувалось лише 3,92%. Усе це загрожувало значним скороченням тоннажу найближчими роками. Поповнення ж торгового флоту за роки незалежності України було вкрай незначним. [1]

Перевищення терміну технічної експлуатації більшої частини українського торгового флоту зумовлює постійні проблеми з ремонтом, фрахтуванням тощо. Не випадково вже кілька років Україна не може вибратися з «чорного списку» Паризького меморандуму, куди щороку заносяться прапори країн світу, значна кількість суден яких за результатами перевірок не відповідає міжнародним стандартам і правилам.

Юрисдикція України з усіма наслідками, що впливають (нелегким оподаткуванням, жорстким адміністративним пресингом і слабким захистом за кордоном), робить український прапор незручним для судновласника. А морські судна – це об'єкти, на котрих зовсім неважко поміняти прапор, у такий

спосіб поширивши на них набагато зручнішу юрисдикцію Панами, Ліберії або якоїсь іншої країни.

В Україні морський транспортний комплекс розвивався стихійно, освоюючи нові вантажопотоки, вводячи до ладу нові потужності. Морська індустрія України не мала чітких пріоритетів своєї діяльності.

Держава не могла визначитися з цілями, принципами та напрямками розвитку національного морського потенціалу. Через це було неясно, який флот – як військовий, так і цивільний – потрібен Україні, які суднобудівельні підприємства необхідні, порти і все, що складає основу морської держави.

Відсутність морської політики, стратегії, доктрини і відповідних програм не давало можливості визначити чіткі орієнтири як в секторі економіки, так і в охороні й захисті об'єктів України в Світовому океані.

Однак зовнішні впливи, відсутність злагодженої системи управління галуззю привело до кризи в цьому секторі. Уряд із очевидним запізненням відреагував на зниження обсягів послуг морського транспортного комплексу. Лише з 2008 р. на урядовому рівні було розпочато прийняття ключових для галузі рішень.

В подальшому було затверджено першу Морську доктрину України, яка стала логічним продовженням цілої серії документів, ухвалених на вищому рівні до того, зокрема стратегії розвитку морських портів та інших. Сьогодні в Україні прийнято Морську доктрину України на період до 2035 року, Закон України «Про морські порти України» та Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року **Ошибка! Источник ссылки не найден.**

Морські перевезення та механізми торгівлі розвиваються в складному глобальному економічному середовищі та піддаються впливу ланцюжку збоїв, які мають здатність до накопичення наслідків. При цьому вони видозмінюються також під впливом інших глобальних факторів, які можуть спричинити структурні зрушення. До них відносяться зміна клімату та перехід до енергетичної безпеки, необхідність забезпечення стійкості та надійності, цифровізація та електронна торгівля, а також посилення консолідації ринків та секторів.

Наступним форс-мажорним наслідком стала війна, яку розгорнула росія проти України в 2022 р. Проти росії було введено санкції, які торкнулися і її морського сектору. Відповідно виник світовий переділ ринку морських перевезень, з якого було частково виключено Азово-Чорноморський ареал.

Усі ці світові процеси негативно вплинули і на Україну. У процесі розвитку національного морського транспорту в умовах жорсткого зовнішнього впливу та обмеженості інвестиційних ресурсів висвітилася низка проблем, які раніше стримували розвиток економічної самостійності підприємств, але не були вирішальними в процесі управління економічним зростанням.

Нині чітко простежується ряд негативних явищ у механізмі управління становлення України як морської держави. Зовнішні загрози суттєво ускладнює планування розвитку морського транспортного комплексу, що обслуговує відповідні транспортно-економічні зв'язки.

Таким чином, на стан морського транспортного комплексу впливає дві групи чинників: внутрішні та зовнішні. Україна не змогла впоратися з впливом внутрішніх чинників, в результаті чого почала втрачати статус морської держави, зменшуючи кількість флоту, втрачаючи обсяги вантажоперевезень, погіршуючи рівень якості портових послуг.

Незважаючи на спроби розробити стратегії подальшого розвитку морського транспортного комплексу, негативний стан ще більше погіршився в результаті впливу зовнішніх чинників.

В першу чергу, це світові кризи, які з 2008 р. все більше посилюють свій негативний вплив на світовий стан морського транспорту.

По-друге, це екологічна проблема, перерозподіл націленості світової економіки на енергозбереження.

По-третє, це пандемія коронавірусу, яка суттєво обмежила обсяги міжнародних морських перевезень, хоча її вплив перебільшувався.

По-четверте, це військова агресія зі сторони Росії, в яку втягнуто увесь світ, що теж негативно впливає на глобальний розвиток морського транспортного комплексу.

**Список використаних джерел:**

Огляд морського транспорту 2023 р. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview\\_ua.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_ua.pdf) (дата звернення 06.04.2024).

**Тарасюк Є.Р.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бурмака Л.О., ст. викладач  
кафедри менеджменту та економіки  
морського транспорту НУОМА*

**ІННОВАЦІЇ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ  
ЕФЕКТИВНОСТІ СУДНОПЛАВНОЇ ГАЛУЗІ**

Близько 90% товарів, що продаються, перевозяться морськими перевезеннями по всьому світу. Це було невід'ємною частиною зростання і процвітання торгівлі з часів середньовіччя. А технології були невід'ємною частиною зростання і процвітання судноплавної галузі [3]. Технологічний рівень країни визначається розвитком базових галузей економіки, чільне місце серед яких займає морський транспорт [1]. З кожним роком технологічний прогрес впливає на всі аспекти нашого життя, і судноплавство не є винятком. В епоху цифровізації та автоматизації судноплавні компанії активно впроваджують новітні технології.

Сучасне судноплавство перебуває на порозі значних змін завдяки впровадженню автоматизації та штучного інтелекту (ШІ) [4]. Судноплавна

галузь поступово впроваджує штучний інтелект (ШІ) для підвищення ефективності, ШІ допоможе створювати прогнози розклади, організувати контейнери, планувати рейси, оптимізувати споживання палива тощо [3].

ШІ може аналізувати великі обсяги даних, щоб передбачити погодні умови або визначити найефективніший маршрут, з огляду на різні чинники.

За допомогою ШІ судна можуть автоматично визначати потенційні загрози та аварійні ситуації, пропонуючи рішення або автоматично коригуючи курс.

ШІ може автоматично аналізувати роботу двигуна і впроваджувати коригування для забезпечення максимальної ефективності та економії палива.

Автоматизація може спростити й оптимізувати завантаження та розвантаження вантажів, зменшуючи ймовірність помилок.

У майбутньому, з використанням ШІ та автоматизації, судами зможуть керувати на відстані без необхідності наявності екіпажу на борту [4].

Великі порти використовують ШІ для автономного управління різними частинами інфраструктури. Порти Сінгапуру, Лос-Анджелеса і Роттердама є чудовими прикладами управління операціями за допомогою штучного інтелекту [3].

З розвитком технологій у сфері автоматизації та штучного інтелекту одним із найбільш обговорюваних напрямків у судноплаванні стали безпілотні судна. Ці судна, які можуть функціонувати без безпосередньої участі людського екіпажу. Основні переваги безпілотних суден – це безпека, ефективність та економія.

Безпілотні судна обладнані автоматизованими системами управління, які можуть ухвалювати рішення на основі алгоритмів і даних з різних датчиків.

Для безпечного плавання безпілотні судна оснащені безліччю датчиків, радарів і камер, які дають їм змогу виявляти перешкоди, інші судна і визначати погодні умови.

Для дистанційного керування і моніторингу безпілотні судна повинні постійно підтримувати зв'язок з базою або контрольним центром.

Технології моніторингу в реальному часі дають змогу стежити за станом судами, передбачати і запобігати технічним несправностям. Переваги систем моніторингу включає в себе, профілактику аварій, ефективність та забезпечення безпеки.

Основні види систем моніторингу:

1. Навігаційні системи відстежують місце розташування судна, швидкість, курс та інші параметри для забезпечення безпечного плавання.

2. Системи контролю двигуна моніторять роботу двигуна, паливне споживання, температуру і тиск, щоб запобігти можливим неполадкам або поломкам.

3. Баластні системи відстежують кількість і розподіл баласту на судні, що важливо для забезпечення стабільності та безпеки судна.

Сучасні системи моніторингу суден використовують передові технології, тобто Штучний інтелект (ШІ) і великі дані (Big Data), для аналізу та інтерпретації даних у реальному часі.

Сучасний світ дедалі більше звертає увагу на екологічні питання, і судноплавство не є винятком. Галузь активно інтегрує екологічні технології для мінімізації шкідливого впливу на довкілля та дотримання міжнародних стандартів.

На судноплавну галузь припадає 3% світових викидів парникових газів. На щастя, міжнародні регуляторні органи планують зменшити цю шкоду. Міжнародна морська організація (ІМО) має намір скоротити викиди вуглецю вдвічі до 2050 року.

1. Судна на альтернативному паливі (судна на природному газі (LNG), електричні судна)

2. Сонячні та вітрові технології

3. Оптимізація дизайну і конструкції (гідродинамічна оптимізація, системи управління баластом)

4. Системи скорочення викидів (сучасні судна часто оснащені системами оброблення газів та іншими технологіями, наприклад, скруберами, які зменшують кількість шкідливих викидів в атмосферу) [4].

Судноплавні компанії також впроваджують зелені технології для будівництва суден. Замість металу багато суден будуються з використанням екологічно чистих матеріалів [3].

Останні новини підтверджують, що цифровізація та екологічні ініціативи стають основними стовпами модернізації цієї галузі. Асоціація з цифрового контейнерного транспорту (DCSA) опублікувала ключовий звіт, який документує прогрес у цифровізації. Звіт з'являється в той час, коли в Балтійському морі відкривається перший зелений вантажний коридор, який обіцяє значне скорочення викидів парникових газів. Новий зелений коридор у Балтійському морі дозволяє перевезення з 90% зменшенням викидів CO<sub>2</sub> завдяки використанню біопального. Ця ініціатива є результатом співпраці між Orkla Suomi, Scandic Trans і Viking Line. Біогаз і гідрогенізована рослинна олія (HVO) відіграють ключову роль у цій екологічній трансформації і готові до широкого застосування в інших компаніях [2].

Отже, сучасні технології в судноплавстві являють собою свого роду еволюцію галузі, спрямовану на підвищення стандартів безпеки, стійкості та ефективності. Вони також надають галузі інструменти і методи для адаптації до швидко мінливих глобальних умов і викликів. Останні новини підтверджують, що цифровізація та екологічні ініціативи стають основними стовпами модернізації цієї галузі. Не залишаючи осторонь традицій і перевіреного часом досвіду, морська індустрія все більше приймає та інтегрує нововведення, прагнучи забезпечити сприятливе майбутнє для всіх учасників ринку.

### ***Список використаних джерел:***

1. Кудрицька Н.В. Інноваційні технології як фактор розвитку морського транспорту України. Київ, 2018. С. 1.

2. Нова тенденція в морському транспорті: цифровізація та екологічні коридори. URL: <https://hz-containers.com/uk/news/>

3. Тайра О.О. Як технології формуватимуть судноплавну галузь у 2023 році. URL: <https://www.ranktracker.com/uk/blog/how-will-technology-shape-the-shipping-industry-in-2023/>

4. Сучасні технології в судноплаванні: вплив на ефективність та безпеку. «Авант». URL: <https://tcsavant.com/suchasni-tehnologii-v-sudnoplavstvi-efektivnist-bezpeka-avant/>

**Федак І.І.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Голубкова І.А., д.е.н., професор,  
завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва  
на морському транспорті НУОМА*

## **ЕКОНОМІЧНІ ТА БЕЗПЕКОВІ НАСЛІДКИ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНИ В ПРОЦЕСІ ІНТЕГРАЦІЇ З ЄС**

1. Вступ: глобалізація та інтеграція з ЄС Глобалізація є процесом посилення міжнародних зв'язків і впливів, що включають взаємозалежність у галузі економіки, культури, технологій і безпеки. Україна активно інтегрується у світову економіку, зокрема через євроінтеграцію, що відкриває доступ до європейських ринків, інвестицій і технологій. Однак ці процеси проводяться як економічні умови, так і серйозні проблеми для національної безпеки.

2. Економічні наслідки глобалізації Глобалізація створює умови для розвитку України через залучення іноземних інвестицій, модернізацію виробничих процесів і технологій, зокрема в аграрній, металургійній та ІТ-сферах. Євроінтеграція також підвищує конкурентоспроможність української економіки та її інтеграції в глобальні ринки. Однак ризики відтоку кваліфікованих кадрів, підвищення незалежності від зовнішніх ринків та підвищення економічної конкуренції для українських виробників, особливо малого та середнього бізнесу. [4]

3. Вплив на національну безпеку Євроінтеграція та глобалізація мають двоякий вплив на безпеку України. З одного боку, користувалися міжнародними партнерствами, зокрема через підтримку з боку ЄС і НАТО. З іншого боку, глобалізація закінчилася вразливістю до нових загроз, таких як кібератаки, тероризм та міграційні кризи. Енергетична залежність і геополітичні конфлікти також становлять серйозну загрозу.

4. Виклики та можливості для економічного розвитку Глобалізація вимагає проведення реформ, що включають модернізацію економіки, розвиток інноваційних технологій та підвищення рівня управління. Важливим аспектом є вдосконалення інвестиційного клімату, що може залучити іноземні інвестиції в ключові сектори економіки. Україні важливо не тільки залучати нові інвестиції, але й ефективно керувати ними, розробляючи довгострокові стратегії розвитку.



5. Стратегії адаптації України до глобалізації Україна має модернізувати свою економіку, посилювати державні інституції та впроваджувати реформи для успішної інтеграції в глобальні економічні процеси. Ключовими аспектами є розвиток людського капіталу, боротьба з корупцією та підвищення інноваційного потенціалу. Потрібно також розвивати енергетичну незалежність і знижувати залежність від сировинної економіки. [1]

6. Висновки Глобалізація відкриває для України нові можливості в економічному та безпековому контексті, проте також створює ризики та виклики, які вимагають ефективних державних рішень. Проведення структурних, реформаційних інновацій та активна участь у міжнародних відносинах є ключовими умовами для успішної інтеграції України в європейське та глобальне середовище.

### **Список використаних джерел:**

1. Амельницька М., Придятько Є. Вплив міжнародного валютного фонду на процеси світової глобалізації. Міжнародний науковий електронний журнал . 2020. № 10. URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/2663-4139/article/view/3510> (дата звернення: 10.10.2024).

2. Киш Л. М. Сучасний стан та перспективи розвитку економіки в умовах глобалізаційних процесів. Східноєвропейський науковий журнал . 2020. Т. 1. № 3 (55). С. 9–16.

3. Лясота А. Є. Глобалізаційні процеси в сучасному світі та Україні: політичні ризики та перспективи. Регіональні студії . 2020. № 23. С. 32–37.

4. Прямі іноземні інвестиції. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/fdi/> (дата звернення: 18.10.2024).

5. Федоренко В. Г., Воронкова Т. Є. Економіка України в глобалізаційному вимірі. Інвестиції: практика та досвід . 2015. № 23. С. 7–12.

6. Топ-50 країн за індексом глобалізації 2023 року . Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/268168/globalization-index-by-country/> (дата звернення: 21.10.2024).

**Ширяєва А.Д.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бабаченко М.В., к.е.н., доцент, доцент кафедри  
менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **МЕХАНІЗМ ВПРОВАДЖЕННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В МОРСЬКУ ГАЛУЗЬ**

Ми живемо у динамічному світі, де щоденно відбуваються якісь зміни і трансформації. Для того, щоб залишатися ефективними і конкурентоспроможними, компаніям необхідно бути гнучкими до глобальних перетворень і новітніх тенденцій, що виникають на ринку. Це стосується усіх

сфер діяльності, а особливо міжнародної торгівлі, яка так тісно пов'язана із морською галуззю. Остання відіграє важливу роль у глобальній економіці, забезпечуючи перевезення значної частини світових вантажів. Однак, зростання обсягів перевезень, необхідність підвищення безпеки та ефективності, а також зміни в екологічному законодавстві створюють нові виклики для морського транспорту. Одним із найбільш перспективних шляхів вирішення цих викликів є впровадження штучного інтелекту (ШІ). Використання ШІ у морській галузі може значно підвищити ефективність операцій, знизити витрати, покращити безпеку та зменшити вплив на навколишнє середовище.

Основною концепцією штучного інтелекту є полегшення рутинних процесів, однак чимало людей недооцінюють діапазон його можливостей. Загалом, під штучним інтелектом розуміють механізм, що здатен виконувати функції, які зазвичай ототожнювали із інтелектом людини. Ключовою його особливістю є можливість виконувати різноманітні задачі за короткий проміжок часу. [1,2].

Морський штучний інтелект (ШІ) використовує моделі ШІ з глибинним навчанням для розуміння факторів, що діють у морській галузі. Алгоритми прогнозування ШІ використовують історичні дані та аналізують передачі AIS, прогнози погоди, санкції та чорні списки, а також багато іншого. Множинні джерела та алгоритм, орієнтовані на морську галузь, допомагають надавати точні дані про події, що відбуваються на морі, в режимі реального часу, підвищуючи ефективність та масштабованість, підвищити безпеку, ефективність і стійкість операцій на судах при одночасному зниженні витрат.

Морський штучний інтелект включає в себе відстеження контейнерів і видимість морських перевезень для прогнозування затримок і надання точного часу прибуття. Він постійно аналізує дані з різних датчиків, щоб надавати оновлення в режимі реального часу всім зацікавленим сторонам. Ці дані збираються з тисяч джерел, включаючи, але не обмежуючись такими як перевізники, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS), GPS, тисячі суден, оновлення та прогнози погоди, порти та термінали по всьому світу.

Морський ШІ також може надати цінну інформацію на основі аналізу даних. Алгоритми ШІ обробляють величезні обсяги даних з різних джерел для виявлення закономірностей і тенденцій, що дозволяє приймати кращі бізнес-рішення. Вони також надають інформацію про завантаженість портів, транзитний час і тривалість суднозаходів, що має вирішальне значення для ефективних судноплавних операцій і може допомогти менеджерам з логістики уникнути затримок і скоротити витрати [3].

Впровадження штучного інтелекту (ШІ) у морську галузь відбувається через інтеграцію сучасних технологій, які покращують ефективність, безпеку та екологічність морських операцій. Основні механізми включають:

1. Автоматизація та автономія:

• Автономні судна: Використання систем ШІ для управління безпілотними кораблями. Наприклад, аналіз даних з датчиків для автоматичного прийняття рішень про курс або швидкість.

- Системи автоматичного швартування: Контроль позиціонування суден у порту без участі людини.

2. Управління логістикою:

- Оптимізація маршрутів: ШІ аналізує погодні умови, стан моря та комерційні потреби для вибору найефективнішого маршруту.

- Моніторинг вантажів: Використання інтелектуальних сенсорів і ШІ для відстеження стану та розташування вантажів.

3. Прогнозування та технічне обслуговування:

- Прогнозна аналітика: ШІ прогнозує несправності на основі аналізу даних з обладнання, що дозволяє уникати аварій та економити на ремонті.

- Контроль технічного стану: Постійний моніторинг систем судна з метою забезпечення їхньої надійності.

4. Безпека та моніторинг:

- Системи виявлення небезпек: Розпізнавання об'єктів у морі, таких як айсберги або інші судна, за допомогою ШІ.

- Кібербезпека: Захист від кібератак на навігаційні системи та мережі.

5. Екологічний моніторинг:

- Зменшення викидів: Використання ШІ для оптимізації роботи двигунів, що знижує викиди CO<sub>2</sub> та інших шкідливих речовин.

- Контроль за станом океану: ШІ аналізує дані про якість води, рівень забруднення та рух морських течій.

6. Інтеграція в портах:

- Розумні порти: ШІ допомагає координувати роботу кранів, транспортних засобів і суден для підвищення ефективності портових операцій.

- Автоматизовані митні процедури: ШІ спрощує перевірку вантажів, знижуючи затримки[4].

Впровадження ШІ у морську галузь залежить від співпраці між компаніями, розробниками технологій та державними органами, що регулюють морську індустрію. Поступова інтеграція таких систем сприяє вдосконаленню галузі та її адаптації до сучасних викликів.

Механізм впровадження штучного інтелекту (ШІ) в морську галузь включає кілька послідовних етапів та інструментів, що забезпечують інтеграцію технологій в існуючі процеси. Ось основні складові механізму:

1. Оцінка потреб і можливостей

- Аналіз існуючих проблем: Визначення точок, де ШІ може підвищити ефективність (наприклад, оптимізація маршрутів, моніторинг технічного стану).

- Оцінка ресурсів: Аналіз інфраструктури, яка вже існує (судна, порти, системи датчиків).

2. Розробка і тестування технологій

- Збір даних: Встановлення сенсорів, радарів і інших пристроїв, які збирають дані (наприклад, про погоду, стан океану або параметри двигунів).

- Створення алгоритмів: Розробка моделей машинного навчання, які аналізують зібрані дані та приймають рішення.

- Симуляції: Тестування ШІ в симуляціях, щоб перевірити його ефективність до реального впровадження.
- 3. Інтеграція з існуючими системами
  - Підключення до навігаційних систем: Інтеграція ШІ з GPS, AIS (Automatic Identification System) та іншими інструментами управління.
  - Побудова автономних систем: Впровадження автономних суден або систем управління портовими операціями.
- 4. Навчання персоналу
  - Освіта операторів: Навчання моряків, портових працівників та операторів використовувати нові технології.
  - Розвиток спеціалістів: Підготовка команд для обслуговування і налаштування систем ШІ.
- 5. Пілотні проекти
  - Реальні випробування: Запуск окремих пілотних програм, наприклад, впровадження автономного судна на окремому маршруті.
  - Зворотний зв'язок: Аналіз результатів і внесення коректив у систему.
- 6. Масштабування і впровадження
  - Розширення використання: Після успішних тестів масштабування технологій на інші судна, маршрути або порти.
  - Стандартизація: Розробка єдиних протоколів для сумісності систем ШІ між компаніями та країнами.
- 7. Постійний моніторинг і вдосконалення
  - Аналіз ефективності: Оцінка продуктивності після впровадження.
  - Оновлення алгоритмів: Регулярне вдосконалення моделей ШІ для адаптації до нових умов.
  - Технічна підтримка: Забезпечення постійного функціонування системи через моніторинг і технічне обслуговування[5].

Таким чином, механізм впровадження ШІ — це комплексний і багаторівневий процес, що включає аналіз потреб, розробку технологій, навчання персоналу та інтеграцію новітніх рішень у робочі процеси.

#### **Список використаних джерел:**

1. Стовба Т. ФРОНЕЗІС ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ. *Наукові перспективи (Naukovi perspektivi)*. 2023. № 7(37). URL: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-7\(37\)-387-398](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-7(37)-387-398)
2. Artificial intelligence - Reasoning, Algorithms, Automation. *Encyclopedia Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/technology/artificial-intelligence/Reasoning>
3. Maritime AI™. *Windward*. URL: <https://windward.ai/glossary/what-is-maritime-ai/>
4. THE USE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN SHIPPING - *Britannia. Britannia*. URL: <https://britanniapandi.com/2024/02/the-use-of-artificial-intelligence-in-shipping/>

5. A brief introduction to AI and its applications in the maritime industry.  
URL: <https://safety4sea.com/cm-a-brief-introduction-to-ai-and-its-applications-in-the-maritime-industry/>

**Шонін С.О.**

*здобувач вищої освіти II року навчання  
освітнього ступеня магістр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Сотниченко Л.Л., д.е.н., професор, завідувач кафедри  
менеджменту та економіки морського транспорту НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЛАНЦЮЖКІВ ПОСТАВОК У МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Морські перевезення займають ключову роль у глобальних ланцюжках поставок, забезпечуючи близько 80% обсягів міжнародної торгівлі (за даними Міжнародної морської організації, ІМО). Їхня популярність обумовлена високою вантажопідйомністю, відносно низькою вартістю перевезення великих обсягів вантажів і можливістю транспортування на значні відстані.

Логістичне планування є критично важливим елементом ефективного функціонування ланцюжків поставок, особливо в умовах нестабільного середовища. Невизначеність може виникати через економічні кризи, природні катаклізми, геополітичні конфлікти або глобальні події, як пандемія, війна. Ці фактори створюють численні виклики для логістики, вимагаючи адаптивності, стійкості та ефективного управління ризиками.

Ключовою функцією управління ланцюгами поставок є логістичне планування, особливо в глобалізованому світі, де багато процесів залежать від взаємозв'язків між країнами та регіонами. В умовах невизначеності, викликаній економічними, політичними, соціальними або природними факторами, планування набуває більшої складності. Це потребує інтеграції гнучких підходів, використання інноваційних технологій і адаптивного управління ризиками.

Ланцюжок поставок у морському транспорті складається з декількох основних компонентів [1]:

1. **Порти.** Вони виконують функцію вузлів для перевантаження вантажів між морським і наземним транспортом. Ефективність портів значною мірою визначає продуктивність усього ланцюжка поставок. Важливим фактором є наявність сучасної інфраструктури: терміналів, кранів, автоматизованих складів.

2. **Судноплавні компанії.** Ці організації забезпечують перевезення вантажів між портами. Основними гравцями ринку є великі контейнерні лінії, такі як Maersk, MSC, CMA CGM.

3. **Логістичні оператори та експедитори.** Вони координують транспортування вантажу, забезпечуючи інтеграцію морського транспорту з іншими видами перевезень, такими як залізничні чи автомобільні.

4. Інформаційні системи. Управління морськими перевезеннями включає використання цифрових платформ для відстеження вантажів, оптимізації маршрутів і координації між учасниками ланцюжка.

Ключові переваги морських перевезень [2]:

- економічність - морський транспорт є найдешевшим способом транспортування великих обсягів вантажів на далекі відстані;

- велика вантажопідйомність - сучасні судна можуть перевозити десятки тисяч контейнерів одночасно;

- міжнародна інтеграція - морські порти є частиною глобальної логістичної мережі, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі;

Виклики, пов'язані з морськими перевезеннями:

- залежність від інфраструктури портів. Необхідність модернізації багатьох портів для підвищення їхньої пропускної здатності та забезпечення екологічної стійкості [3];

- кліматичні ризики. Урагани, шторми та зміна рівня моря можуть перешкоджати нормальному функціонуванню морських перевезень;

- вплив міжнародного регулювання. Введення стандартів ІМО щодо зниження викидів суднами (наприклад, MARPOL Annex VI) змушує компанії переходити на екологічно чисті технології, що вимагає значних інвестицій;

- тривалість транспортування - у порівнянні з авіаперевезеннями, морський транспорт значно повільніший, що впливає на ланцюжки поставок з чутливими до часу товарами [4].

Морські перевезення мають безпосередній вплив на економічну, екологічну та соціальну складові стійкості ланцюжка поставок:

- економічна складова: ефективне управління флотом і портовими операціями знижує логістичні витрати;

- екологічна складова: використання низьковуглецевих технологій (наприклад, перехід на LNG або електричні судна) допомагає зменшити екологічний вплив;

- соціальна складова: розвиток портової інфраструктури сприяє створенню робочих місць і економічному зростанню регіонів.

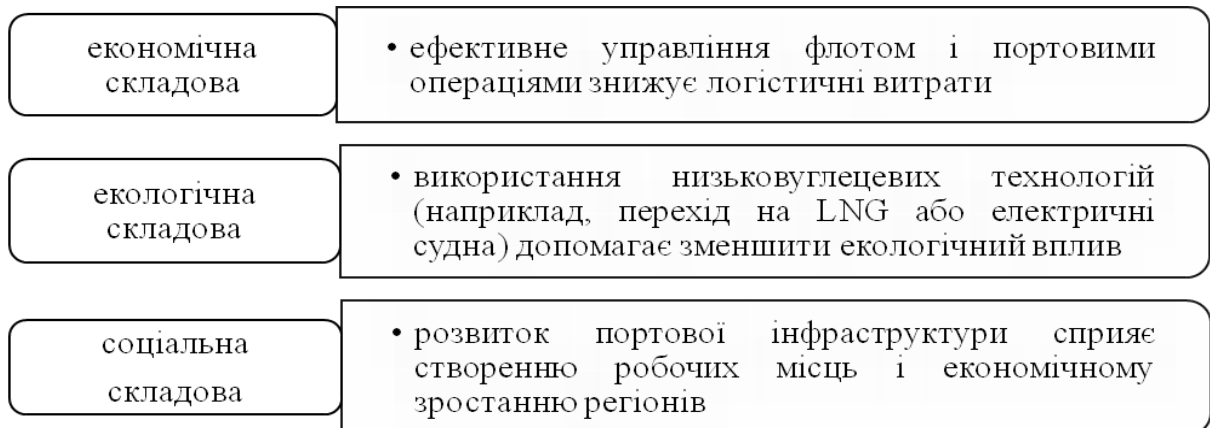


Рис. 1. Складові стійкості ланцюжка поставок

Стійкість морського транспорту базується на інтеграції економічних, екологічних та соціальних аспектів у всі етапи управління ланцюгами поставок. Вона спрямована на досягнення довгострокової ефективності та відповідальності перед суспільством і природою. Логістичне планування в умовах невизначеності є комплексним процесом, який вимагає синергії адаптивності, гнучкості та технологій. Особливо у морському транспорті, де глобальні виклики часто мають локальні наслідки, стійкі підходи стають критично важливими для забезпечення надійності поставок та ефективного використання ресурсів.

**Список використаних джерел:**

1. Sotnychenko L., Kuzmenko K., Staneva Y., Tabenskyuy S. The economic sustainability formation features of the seaports of Ukraine. *Economy, finance, management: world problems and development prospects* / Collective monograph. Boston (USA). 2024. С. 161-172. URL: <https://doi.org/10.46299/ISG.2024.MONO.ECON.1.6.1>
2. Golubkova, I., Sienko, H., Lysenko, N., Frasyuniuk, & T., Parkhomenko, I. (2021). Criteria for the management of a sustainable and safe positioning of the fleet in the conditions of globalization. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*, 2, 2021. P.178-183. URL: <https://doi.org/10.33271/nvngu/2021-2/178>
3. Сотниченко Л.Л., Бурмака Л.О., Табенський С.В. Формування інтегрованого управління транспортно-логістичними системами морських портів. *Наука і техніка сьогодні, серія «Економіка»*, № 11(25) 2023. С.349-36. URL : [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-349-361](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-349-361)
4. Бабаченко М.В., Голубкова І.А., Лисенко Н.С., Кучер І.С. Антикризове управління морською галуззю України. *Український журнал прикладної економіки*. Вип. №1, 2023, с. 69-76. URL : <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-1-10>

## **РОЗДІЛ III. ГУМАНІЗМ І ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**Багнюк І.В.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПіМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

### **ПРАВО НА СВОБОДУ ПЕРЕСУВАННЯ З ПОЗИЦІЙ ЄСПЛ**

Право на свободу пересування є одним із ключових прав людини, закріплених у міжнародних правових актах, зокрема, у ст. 13 Загальної декларації прав людини, ст. 12 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права, у ст. 5 Європейської конвенції з прав людини, а також у конституціях багатьох держав. Це право передбачає можливість особи вільно пересуватися всередині своєї країни, обирати місце проживання, залишати країну і повертатися до неї.

У той же час, право на свободу пересування не завжди є абсолютним, адже можуть існувати обмеження, пов'язані з національною безпекою, контролем над міграційними потоками або запобіганням поширенню епідемій.

В рамках євроінтеграційних процесів та введення воєнного стану для України ще більш важливим стало врахування позицій Європейського суду з прав людини щодо права на свободу пересування. Передусім, це пояснюється тим фактом, що Україна є членом Ради Європи та учасницею Європейської конвенції з прав людини. Відповідно до цього, рішення ЄСПЛ є обов'язковими для України, тому врахування позицій Суду – це частина зобов'язань держави у сфері прав людини.

До того ж, для нашої держави, яка прагне до євроінтеграції, важливо, щоб її правова система узгоджувалася з європейськими стандартами. Врахування позицій ЄСПЛ є кроком до гармонізації національного законодавства з правовими нормами ЄС, що також позитивно впливає на перспективи України щодо членства в Європейському Союзі.

Значення права на свободу пересування досить високо оцінюється ЄСПЛ. Зокрема, у рішенні по справі «Де Вілде, Оомс і Версип проти Бельгії» (De Wilde, Ooms and Versyp v. Belgium) від 18 червня 1971 року Суд зазначив, що право на свободу та особисту недоторканність найважливіше в демократичному суспільстві в розумінні Конвенції [1, с. 52].

Однак, наразі дане право часто обмежується, і тому у сучасних реаліях важливим є Протокол № 4 до Європейської конвенції про захист прав і основних свобод людини, яким передбачено, що здійснення права на вільне пересування, свободу місця проживання в межах території будь-якої держави і право залишати будь-яку країну, включаючи свою власну, не підлягає жодним обмеженням, за винятком тих, які запроваджуються згідно із законом і є



необхідними в демократичному суспільстві, а саме: в інтересах національної або громадської безпеки; з метою підтримання громадського порядку або запобігання злочинів; для захисту здоров'я чи моралі; з метою захисту прав і свобод інших людей [2].

Як зазначає Кучів О., аналіз практики ЄСПЛ щодо застосування Протоколу стосовно України та інших держав показує, що Суд найчастіше визнає порушення, коли обмеження права на свободу пересування не було виправданим з точки зору потреб демократичного суспільства. Принцип пропорційності виступає непрямим показником того, чи дотримано вимоги щодо обмеження як «необхідного в демократичному суспільстві» [3, с. 29].

Відповідно до висновків, яких дійшов Суд у рішенні по справі *Handyside v. the United Kingdom* (7 December 1976), пропорційність втручання означає, що держава має підтримувати справедливий баланс між правами особи та інтересами суспільства в цілому. Якщо цей баланс не забезпечено, втручання в права особи вважатиметься непропорційним і, відповідно, не відповідатиме критерію «необхідності в демократичному суспільстві» [4].

Згідно з практикою Європейського суду з прав людини, оцінка пропорційності обмежень базується на трьох основних компонентах: обґрунтованості обмеження з огляду на його захисну мету, якості внутрішньої оцінки та ступені тяжкості обмеження. Останній аспект включає тривалість обмеження та конкретний вплив на особу, яка подала скаргу.

Наприклад, у справі Нікіфоренко проти України заявниця стверджувала про порушення свого права на свободу пересування, оскільки кримінальна справа проти неї загалом тривала 11 років та супроводжувалася періодичними запобіжними заходами у вигляді підписки про невиїзд. Як зазначає Суд, до заявниці було застосовано запобіжний захід у вигляді підписки про невиїзд з 5 січня 1998 року до 22 жовтня 2008 року, тобто він тривав десять років, дев'ять місяців та дев'ятнадцять днів. Цим її було обмежено залишати своє місце проживання без дозволу протягом зазначеного часу. Така тривалість є достатньою, щоб дійти висновку, що застосування такого заходу було непропорційним [5].

Практика Суду свідчить, що питання про те, чи особу було позбавлено свободи з порушенням статті 5, має вирішуватись у кожній справі окремо з урахуванням усіх обставин. Так, у справі *Енгель та інші проти Нідерландів* (1976) Суд ухвалив рішення про те, що необхідність проживання військовослужбовців у казармах не суперечить статті 5, тому що таке обмеження «не виходить за рамки звичайної військової служби». У той же час подібні обмеження по відношенню до цивільних осіб є неприйнятними. У справі *Гуццарді проти Італії* (1980) Суд ухвалив рішення про те, що особа, яка була вимушена залишатися на невеликому острові й була обмежена у кількості та різновиді контактів із суспільством, може вважатися такою, яку позбавлено свободи [6].

Не дивлячись на весь масив рішень ЄСПЛ щодо порушення права на свободу пересування, для українських громадян сьогодні актуальною

залишається проблема заборони виїзду закордон чоловіків призовного віку. На даний момент в ЄСПЛ зареєстровано три комуніковані справи «Коніченко проти України», «Кузьменко проти України», і «Дорондов проти України», де позивачі оскаржують правомірність обмежень на виїзд. Поки що важко передбачити результат розгляду цих заяв, однак, наразі уряд України має дати відповідь Суду на наступні питання:

1. Чи відмова заявникам у пропуску через український кордон мала законні підстави? Зокрема:

1.1. Чи була заборона на виїзд громадян чоловічої статі віком від 18 до 60 років з України, на яку посилалася Держприкордонслужба як на правову підставу для відмови заявнику у перетині кордону, «відповідно до закону» у значенні Конвенції, беручи до уваги твердження заявника про те, що Указ № 64 не встановлює жодних обмежень конституційних прав громадян, а лише передбачає можливість такого обмеження в майбутньому, і що ні ДПСУ, ні Уряд не мали повноважень ухвалювати правила обмеження конституційних прав?

1.2. Чи відповідали положення, що дозволяють винятки з обмеження на перетин кордону, вимозі «якості закону» відповідно до Конвенції? Чи були ці положення, зокрема щодо «документальних доказів», які необхідно надати, доступними для громадськості та передбачуваними щодо їх застосування?

2. Чи було обмеження свободи заявників «необхідним у демократичному суспільстві» і, зокрема, пропорційним індивідуальним обставинам заявників? [7]

Таким чином, враховуючи той факт, що заява була подана до Європейського суду з прав людини 4 грудня 2022 року, а комунікація справи відбулася вже 30 жовтня 2023 року, цей процес можна вважати дуже швидким. Це може вказувати на намір ЄСПЛ оперативно вирішити цю справу, щоб вплинути на політику України і зупинити масові порушення прав чоловіків на свободу пересування та недискримінацію. Зокрема, як ми бачимо, це дало позитивні наслідки, оскільки наразі національні суди визнають таке обмеження лише «потенційно можливим», а те, що відбувається наразі на кордонах – неконституційним.

Отже, можемо зробити висновки, що Європейський суд з прав людини широко розглядає право на свободу пересування через призму балансу між індивідуальними свободами та державними інтересами, зокрема у контексті національної безпеки, громадського порядку або інших важливих суспільних інтересів. Суд оцінює пропорційність обмежень на свободу пересування на основі трьох ключових елементів: обґрунтованість обмеження, якість внутрішньої оцінки та ступінь тяжкості обмеження.

Водночас ЄСПЛ неодноразово зазначав, що обмеження права на пересування не повинні бути дискримінаційними і мають відповідати принципу пропорційності. Це означає, що обмеження мають бути мінімально необхідними для досягнення обґрунтованої мети, не перевищуючи необхідний рівень втручання в індивідуальні права.

**Список використаних джерел:**

1. Саєнко М.І., Рец В.В., Сароян Р.М. Застосування правових позицій Європейського суду з прав людини суддями України в рамках забезпечення права на свободу та особисту недоторканність. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 12. 2022. URL: [http://lsej.org.ua/12\\_2022/7.pdf](http://lsej.org.ua/12_2022/7.pdf) (дата звернення 11.11.2024).
2. Протокол № 4 до Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод: від 16.09.1963 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_059#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_059#Text) дата звернення 11.11.2024).
3. Кучів О. Обмеження свободи пересування у світлі необхідності в демократичному суспільстві: підходи ЄСПЛ. *Слово Національної школи суддів України*. № 2 (35). 2021. С. 27-39.
4. Case of Handyside v. the United Kingdom, 7 December 1976. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-57499> (дата звернення 11.11.2024).
5. Справа Нікіфоренко проти України (Заява N 14613/03). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_550#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_550#Text) (дата звернення 11.11.2024).
6. Особливості застосування статті 5 «право на свободу та особисту недоторканність» Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод. URL: [http://lsej.org.ua/12\\_2022/7.pdf](http://lsej.org.ua/12_2022/7.pdf) (дата звернення 11.11.2024).
7. Справа Коніченко проти України, 4 грудня 2022 року. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-229070> (дата звернення 11.11.2024).

**Балашова Д.О.**

*Здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **РОЛЬ ЄСПЛ В ЗАХИСТІ ПРАВ ЛЮДИНИ**

Європейський суд з прав людини (ЄСПЛ) є одним із найважливіших інститутів у сфері міжнародного захисту прав людини. Створений у рамках Ради Європи для забезпечення виконання положень Європейської конвенції з прав людини (ЄКПЛ), ЄСПЛ грає ключову роль у забезпеченні справедливості та правопорядку, а також у гарантуванні основних прав і свобод для громадян 46 країн Європи, які ратифікували Конвенцію.

ЄСПЛ визначається як Європейський Суд з прав людини. Це є один із головних органів, створених в рамках Ради Європи для захисту прав і свобод людини в європейському регіоні. Офіційно його повна назва – «Європейський Суд з прав людини та основних свобод». Етапи формування Європейського Суду з прав людини (ЄСПЛ) охоплюють період від моменту його створення до сучасності. Ось кілька ключових етапів: – Основоположення (1949 рік): Основоположення Європейського Суду з прав людини (ЄСПЛ) базується на

Європейській конвенції з прав людини (Конвенція), прийнятій у 1950 році в Римі та набраній чинності в 1953 році. Основні положення ЄСПЛ визначаються саме цією конвенцією, яка стала визначальним правовим інструментом в області захисту прав та свобод людини в Європі [1, с.66].

ЄСПЛ забезпечує правовий захист прав людини шляхом розгляду скарг від осіб, які стверджують про порушення їхніх прав державою. Кожна особа, яка вичерпала національні засоби правового захисту, має право звернутися до ЄСПЛ, якщо вважає, що її права були порушені. Такий механізм дає можливість громадянам оскаржувати дії своєї держави на міжнародному рівні, забезпечуючи важливий засіб правового захисту та сприяючи демократичним стандартам [2, с.236]. Рішення Суду мають обов'язковий характер для країн-учасниць, що зобов'язує держави не тільки виправляти виявлені порушення прав у конкретних випадках, а й усувати системні проблеми на законодавчому рівні.

ЄСПЛ виступає важливим орієнтиром для розвитку національної судової практики та законодавства в напрямку дотримання прав людини. Прецедентні рішення Суду є основою правової системи в багатьох державах-членах Ради Європи. Вплив ЄСПЛ простежується в численних реформах, прийнятих державами для відповідності стандартам Конвенції. Наприклад, практика Суду суттєво вплинула на покращення захисту права на справедливий суд, свободи слова, заборони катувань і нелюдського поводження, права на приватне життя та багато інших аспектів.

Крім прямого захисту прав людини, ЄСПЛ відіграє важливу роль у розвитку міжнародного правопорядку. Прецеденти, встановлені Судом, мають значення не лише для європейських держав, але й часто використовуються як джерело натхнення і посилання для міжнародних організацій та судових органів у світі [1, с.56]. Справи, що розглядаються в ЄСПЛ, сприяють глобальному усвідомленню універсальних прав людини, тим самим укріплюючи міжнародну правову систему в цілому.

Значення ЄСПЛ у сучасному світі особливо відчутне в умовах зростаючих викликів у сфері прав людини, зокрема з огляду на військові конфлікти, міграційні кризи та зловживання з боку держав. Суд виступає гарантом стабільності та правопорядку, адже його рішення мають силу змінювати практику держав і впливати на поліпшення життя багатьох людей. ЄСПЛ також постійно працює над удосконаленням власної діяльності, зокрема шляхом оптимізації розгляду справ і підвищення ефективності прийняття рішень, щоб відповідати зростаючій кількості заяв.

Таким чином, Європейський суд з прав людини є наріжним каменем у міжнародному механізмі захисту прав людини. Його діяльність сприяє зміцненню демократичних стандартів, правопорядку та дотриманню основоположних прав і свобод у державах-членах. Роль ЄСПЛ у сучасному світі є незамінною, адже він не тільки захищає права окремих осіб, а й створює систему правових гарантій, що підвищує загальний рівень захисту прав людини на міжнародному рівні.

**Список використаних джерел:**

1. Міжнародний захист прав людини: навчальний посібник / кол. авторів ; за ред. О. Б. Онишко. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 540 с. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/5215/1/Онишко%20О.Б.%20--%20Міжнародний%20захист.pdf>
2. Гаврилюк О. Н. Проблемні питання застосування практики Європейського суду з прав людини національними судами. Київ: Підприємство, господарство і право. 2018. № 4. 231-239 с.
3. Стоянова Т. А. Практика Європейського суду з прав людини як джерело цивільного процесуального права України. Одеса, 2017. 55–58 с.

**Березка А.С.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю, старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ОСНОВИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ**

Транспортна логістика є ключовим елементом економіки будь-якої країни, адже від її ефективності залежить доступність товарів, сировини та ресурсів. У сучасних умовах глобалізації, цифровізації та зростання конкуренції виникає необхідність у модернізації логістичних систем. Це дозволяє оптимізувати перевезення, знижувати витрати, підвищувати якість послуг і мінімізувати негативний вплив на довкілля.

Значення транспортної логістики в Україні має дуже важливу роль. Україна має унікальне географічне розташування, яке відкриває можливості для створення сучасних транспортних коридорів, що зв'язують: Європу, Азію, Чорне море та Близький Схід. Основні переваги розвитку транспортної логістики в Україні: Міжнародні транспортні коридори: Україна є частиною проєктів, таких як «Шовковий шлях» і «Транспортна стратегія ЄС». Розвинена інфраструктура: наявність автомобільних доріг, залізничної мережі, портів і авіаційних вузлів. Економічна важливість: Логістика впливає на вартість української продукції та конкурентоспроможність на світових ринках. Проте, логістична система потребує модернізації через технічну застарілість, проблеми з інфраструктурою та неефективне використання ресурсів.[1, с86].

Модернізація транспортної логістики в Україні базується на трьох основних елементах: цифровізації, розвитку інфраструктури та екологічній трансформації. Цифровізація є одним із найважливіших напрямків, адже сучасні технології дозволяють автоматизувати процеси управління, покращити точність планування та моніторингу перевезень. Використання систем управління транспортом (TMS), ланцюгами постачань (SCM), Інтернету речей

(IoT) та штучного інтелекту сприяє оптимізації логістичних операцій. Наприклад, IoT дозволяє в режимі реального часу відстежувати переміщення вантажів, а штучний інтелект прогнозує попит і оптимізує маршрути.

Другим важливим напрямком є розвиток транспортної інфраструктури. Українська дорожня та залізнична мережа потребують реконструкції, оскільки значна частина інфраструктури є застарілою та не відповідає сучасним стандартам. Проекти, такі як "Велике будівництво", спрямовані на оновлення автомобільних доріг і будівництво нових магістралей, відіграють важливу роль у створенні ефективних транспортних коридорів. Залізнична мережа також потребує модернізації для забезпечення швидкісних перевезень вантажів. Крім того, розвиток портів, особливо у Чорноморському регіоні, є критично важливим для підвищення транзитного потенціалу країни.

Екологічна трансформація є невід'ємною складовою модернізації транспортної логістики. Традиційні транспортні засоби, що працюють на викопному паливі, є основними джерелами викидів парникових газів. Впровадження електротранспорту, використання альтернативних видів пального (водень, біопаливо), а також оптимізація маршрутів можуть значно зменшити екологічний слід транспорту. Крім того, розвиток "зелених" мультимодальних логістичних центрів, які дозволяють інтегрувати різні види транспорту, сприятиме підвищенню енергоефективності перевезень.[2,с.145].

Процес модернізації транспортної логістики в Україні стикається з низкою викликів. По-перше, це фінансування. Більшість інфраструктурних проектів потребує значних інвестицій, які неможливо повністю забезпечити за рахунок державного бюджету. Для вирішення цієї проблеми необхідно залучати приватний капітал та міжнародних партнерів.

По-друге, технічна застарілість транспорту та обладнання залишається серйозною перешкодою. Велика частина автомобільного, залізничного та портового транспорту не відповідає сучасним екологічним і технічним стандартам. Оновлення технічної бази потребує часу та ресурсів, що ускладнює швидке впровадження інновацій.

По-третє, регуляторні бар'єри також уповільнюють модернізацію. Деякі законодавчі норми та процедури не відповідають вимогам сучасного ринку, що створює складнощі для бізнесу та інвесторів. Спрощення митних процедур і адаптація українського законодавства до європейських стандартів є важливими кроками для подолання цих перешкод.[3,с. 267].

Попри виклики, модернізація транспортної логістики відкриває значні можливості для України. Інтеграція до європейських транспортних систем і участь у міжнародних проектах, таких як TEN-T, дозволять Україні посилити свою роль у глобальних логістичних ланцюгах. Успішна реалізація таких ініціатив сприятиме зростанню експорту, залученню інвестицій і створенню нових робочих місць.

Цифровізація та автоматизація процесів можуть значно підвищити ефективність управління логістикою. Завдяки сучасним технологіям українські компанії зможуть швидше реагувати на зміни ринку та забезпечувати високий

рівень обслуговування клієнтів. Крім того, впровадження екологічних рішень дозволить не лише знизити витрати, але й відповідати міжнародним стандартам сталого розвитку.[4,с.142].

Значну роль у модернізації транспортної логістики відіграють іноземні партнери. Наприклад, співпраця з Європейським Союзом та міжнародними фінансовими організаціями забезпечує доступ до передових технологій, знань і фінансових ресурсів. Участь у спільних проєктах дозволяє Україні інтегруватися у глобальні транспортні системи та розширювати економічні зв'язки.

Отже можна зробити такий висновок, що модернізація транспортної логістики в Україні є необхідною умовою для забезпечення економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та інтеграції до глобальних ринків. Цей процес є ключовим для майбутнього економіки України, адже саме транспортна логістика забезпечує доступ до ресурсів, ринків і нових можливостей. Україні потрібно продовжувати рух у напрямку модернізації, щоб закріпити свої позиції як важливого міжнародного логістичного вузла.

#### **Список використаних джерел:**

1. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: досвід Польщі для України Міжнародні відносини Серія "Економічні науки". 2017. С. 278.
2. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник. К.: КНЕУ, 2004. С. 284
3. Крикавський Є. М. Логістика підприємства. — Львів: Львівська політехніка, 1996. С.378
4. Левковець П. Р., Зеркалов Д. В., Мельніченко О. І., Казаченко О. Г. Управління автомобільним транспортом: Навч. посіб. За ред. Д. В. Зеркалова. К.: Арістей, 2006.с. 416

**Бодян Д.В.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ІНСТИТУТ КОНТРАСИГНАЦІЇ: ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН**

Взаємодія різних гілок влади, що передбачена системою стримувань і противаг, є запорукою стабільності демократичного устрою, гарантуючи, що жодна особа чи група осіб не зможуть монополізувати владу. Одним із інструментів вказаної системи є контрасигнація актів глави держави та органів публічної влади, що виступає ефективним способом запобігання зловживанню владою з боку представників різних гілок влади, оскільки шляхом підписання першими державних актів, вказаний інструмент забезпечує колективну

відповідальність та гарантує при цьому врахування інтересів не окремих осіб, а суспільства в цілому.

Становлення інституту контрасигнації відбулося ще задовго до його нормативно-правового закріплення. Перші згадки можна знайти у практиці феодальних часів, коли відповідальність за підписання актів було покладено не на монарха, а на урядовців, тобто останні здійснювали контрасигнацію. Так, під вказаним процесом підписання, слід розуміти «правовий інститут, сутність якого полягає в тому, що особа (прем'єр-міністр або міністр), яка скріпила своїм ім'ям акт глави держави, бере на себе політичну і юридичну відповідальність за цей акт, а глава держави персональної відповідальності не має» [1, с. с. 336].

Незважаючи на конституційне закріплення досліджуваного інституту в ч. 4 ст. 106 Конституції України, офіційного визначення першого немає. Однак, з цього можна зробити висновок, що «акти Президента України, /.../ скріплюють підписами Прем'єр-міністр України і міністр, відповідальний за акт та його виконання» [2]. Тобто, це процес скріплення акта глави держави головою уряду або уповноваженим на це членом уряду.

Закріплення положення щодо контрасигнації є досить поширеним в зарубіжних країнах, але необхідно враховувати форму державного правління тієї чи іншої країни. Так, в основних законах здебільшого парламентських республік можливо знайти передбачене положення. Наприклад, в Конституції Чехії ч. 3 ст. 63 вказано, що «рішення Президента Республіки /.../, для набуття чинності повинно бути скріплене підписом Прем'єр-міністра або уповноваженого ним члена Уряду», відповідно до чого таке рішення, що потребує контрасигнації «/.../ є відповідальністю Уряду» [3]. Отже, інститут президенства в даному випадку підлягає контролю з обох сторін (парламенту і уряду).

Конституцією Франції передбачено, що «акти Президента Республіки /.../ скріплюються підписом Прем'єр-міністра і, у відповідних випадках, відповідальними міністрами» [4]. Однак, з цього є певні винятки, зокрема, для деяких актів достатнім є підпис лише президента (призначення Прем'єр-міністра, винесення будь-якого законопроекту на референдум тощо), що було здійснено з метою посилення влади останнього. Головним «недоліком» є відсутність розуміння хто саме, в даному випадку, буде нести відповідальність за акт, що потребує контрасигнації (можна припустити, що це глава держави).

Згідно ст. 89 Конституції Італії «жоден акт Президента не є дійсним, якщо він не скріплений підписами міністрів, які його внесли і беруть на себе відповідальність за нього», крім цього додатково може бути потрібний підпис Голови Ради Міністрів [5]. В Конституції Польщі міститься подібне положення, що «акти управління Президента Республіки є дійсними за наявності підпису Голови Ради Міністрів, який за наслідками підписання акта несе відповідальність перед Сеймом» (ч. 2 ст. 144) [6]. Тобто, акти глави держави, в деяких країнах, набувають юридичної сили тільки в результаті їх підписання відповідними на те особами.



Слід вказати, що не всі парламентські республіки містять норми щодо контрасигнації на конституційному рівні. Так, Албанії, Боснії і Герцеговині, Вірменії, Ефіопії, Ірландії, Словенії та Швейцарії не характерне функціонування інституту.

Певні особливості притаманні для монархічної форми правління. Зокрема, на підставі відповідальності уряду виникає можливість їх поділу на певні види: абсолютна і дуалістична та парламентська монархії. Так, абсолютна монархія характеризується абсолютною владою монарха, що одноосібно формує уряд, який підзвітний виключно першому (Ватикан, Об'єднані Арабські Емірати, Саудівська Аравія), а дуалістична – коли влада монарха обмежується законодавчими повноваженнями уряду (Катар, Ліхтенштейн, Марокко). Головною ж особливістю є відсутність застосування інституту контрасигнації.

Парламентська (або парламентарна) монархія – це форма правління, де глава держави (монарх, король) фактично не має реальних владних повноважень, тобто акти приймаються парламентом, але затверджуються першим. Прикладом є Конституція Бельгії, де в ст. 106 зазначено, що «жодна дія Короля не може набути чинності без контрасигнатури міністра, який, таким чином, бере на себе відповідальність» [7]. В Конституції Японії вказано, що «усі закони та урядові накази повинні підписуватися компетентним державним міністром і контрасигновані Прем'єр-міністром» (ст. 74) [8]. Конституцією Норвегії передбачено, що «усі рішення, складені Королем, для набуття ними чинності повинні бути скріплені його підписом», однак, якщо рішення стосуються військового командування, то вони «підписуються особою, яка представила питання, тоді як інші рішення підписуються Прем'єр-міністром або, якщо він не був присутній, найвищим за рангом членом Державної Ради» [9].

Отже, влада глави держави на сучасності етапі розвитку монархій є дещо обмеженою, оскільки від здійснює виключно представницькі функції. В свою чергу, інститут контрасигнації виступає засобом гармонізації діяльності уряду та глави держави. Однак, наразі функціонування вказаного інституту деякою мірою унеможлиблюється, оскільки, незважаючи на те, що акти, видані від імені монарха, мають бути скріплені підписами відповідних осіб (прем'єр-міністром та/або відповідним міністром), як правило, готуються самим урядом, тим самим призводячи до втрати актуальності першого.

Відповідно, на основі всього вищенаведеного можна дійти до висновку, що контрасигнація – це інструмент парламентського контролю, що дає змогу збалансувати повноваження глави держави та уряду. Крім цього, здійснення вказаного процесу є дещо відмінним як для республік, так і для монархій, зокрема, для останніх є характерним нівелювання ролі контрасигнації в сучасних умовах

#### ***Список використаних джерел:***

1. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: Підручник. Харків : Консум, 2001. 656 с.

2. Конституція України: Прийнята на V сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30, Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 11.11.2024).
3. Ústava České republiky ze dne 16. prosince 1992. URL: <https://www.psp.cz/docs/laws/constitution.html> (дата звернення: 11.11.2024).
4. Constitution de la République française du 4 octobre 1958. URL: <https://www.refworld.org/legal/legislation/natlegbod/1958/fr/14669> (дата звернення: 11.11.2024).
5. Constitution of Italy. 22 December 1947. URL: <https://www.refworld.org/legal/legislation/natlegbod/1947/en/13703> (дата звернення: 11.11.2024).
6. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. URL: <https://www.sejm.gov.pl/prawo/konst/polski/kon1.htm> (дата звернення: 11.11.2024).
7. The Belgian Constitution 1970. URL: [https://www.verfassungsvergleich.de/be00000\\_.html#T001](https://www.verfassungsvergleich.de/be00000_.html#T001) (дата звернення: 11.11.2024).
8. Japan`s Constitution of 1946. URL: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/jap132818.pdf> (дата звернення: 11.11.2024).
9. Norway`s Constitution of 1814 with Amendments through 2015. URL: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/nor127896E.pdf> (дата звернення: 11.11.2024).

**Вербовенко В.В.**

*здобувачка вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ ОМА  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ПРАВОВА КУЛЬТУРА ЮРИСТА В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

У Конституції України, прийнятій на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 грудня 1996 р., Україну визначено як суверенну, незалежну, демократичну, правову державу [1]. Основоположними принципами Української держави стало верховенство права, першочергова цінність прав та свободи людини і громадянина - традиційно європейські цінності. В умовах євроінтеграції України процес формування правосвідомості і правової культури майбутніх спеціалістів та управління ним набуває особливого значення. Перш за все, це стосується майбутніх фахівців-юристів, оскільки юридична освіта займає одне з пріоритетних місць в освітніх системах європейських країн. Тому важко переоцінити у цьому плані європейський досвід. Важливою рисою європейського досвіду є інтеграційні тенденції, прагнення до зближення, узгодження різних підходів до розробки міжнародних стандартів освіти, що

забезпечувало б взаємне визнання дипломів і присудження міжнародних відзнак.

Особливо очевидна актуальність орієнтованості освітнього процесу на формування особистості майбутніх юристів. Всі кваліфікаційні вимоги та характеристики утворюють модель сучасного юриста, покликану бути зразком, прикладом, основою для побудови освітнього процесу, формування професійних та особистісних якостей студентів [2, с. 13].

Професійна модель юриста втілює узагальнені об'єктивні вимоги до особистості юриста, виходячи з того, що в юриспруденції особистість - дієздатна особа, суб'єкт правових відносин, яка свідомо приймає рішення і несе відповідальність за свої діяння. На думку дослідників, загальний професійний портрет особистості юриста включає в себе такі основні властивості: професійну спрямованість, морально-психологічну, професійно-ділову підготовленості. Усі ці властивості взаємопов'язані з такими педагогічними якостями, як загальна і професійна освіченість, вихованість особистості, що удосконалюються разом з ними [2, с. 15].

Не менш важливим є формування у студентів морально-психологічних особливостей особистості юриста. Така підготовленість включає в себе знання і переконання, навички високоморальної поведінки як на службі, так і в побуті. Морально-психологічні установки і ціннісні орієнтири, що виражають ступінь внутрішнього прийняття юристом певної групи моральних норм, стають критеріями у вирішенні питань справедливості [2, с. 16]. Для набуття юристом якостей, знань і умінь, необхідних для його ефективної діяльності в нових умовах, кожна країна розробляє свої стратегії, беручи до уваги при цьому рекомендації Міжнародної комісії юристів (що є особливо актуальними для країн, які знаходяться на перехідному етапі розвитку) [3].

На загально-німецькому з'їзді викладачів юридичних факультетів у червні 1895р. у Вюрцбурзі були сформульовані основні принципи юридичної освіти: науковість як основний принцип юридичної освіти і необхідна умова для оволодіння всіма юридичними професіями; зумовлений принципом науковості нерозривний зв'язок навчання з дослідницькою діяльністю, що забезпечувало б доступ викладачів і студентів до останніх наукових досягнень в галузі юриспруденції та суміжних університетських дисциплін. Стосовно ж міжнародних стандартів етичної поведінки юристів, то їх правила не лише вивчаються, але й систематизуються в національні етичні кодекси. Такими міжнародними орієнтирами є: Деонтологічний кодекс (Кодекс правил здійснення адвокатської діяльності адвокатів ЄС, 1988 р.), Основні принципи щодо незалежності судових органів (1985 р.), Декларація основних принципів правосуддя для жертв злочинів та зловживання владою (1985 р.), Мінімальні стандартні правила ООН, що стосуються здійснення правосуддя у справах неповнолітніх, Міжнародний кодекс етики (1998 р.) та інші. Більшість із вказаних документів прямо передбачають втілення їх положень в національні правила [4]. Основи цього процесу були закладені на Восьмому Конгресі ООН з прийняттям Основних принципів стосовно ролі юристів.

В сучасних умовах країни ЄС дійшли згоди щодо загальних завдань юридичної освіти, які включають: 1) особистісний та професійний розвиток юристів; 2) вдосконалення якості юридичних освітніх систем; 3) взаємодія між освітою та суспільством [5]. Найбільш важливою подією в процесі наближення до європейської освітньої системи стала міжнародна конференція, організована у 1991р. юридичним факультетом Маастрихтського університету (Нідерланди). 250 учасників конференції з 20 країн зробили спробу відповісти на питання про роль загального права Європи в навчальному плані юридичних факультетів. Відповіді були від радикальних ("центральна роль") до стримано-песимістичних. Отже, багатоманітність юридичних освітніх систем держав Європи дає підстави стверджувати, що європеїзація юридичної освіти - тривалий процес [6, с. 11].

Слід зауважити, що при правовій акультурації відбувається запозичення окремих правових принципів, ідей, елементів юридичної техніки та ін., причому різними шляхами: на рівні законодавства чи судової практики, через укладання договорів чи у процесі наукової діяльності. Як твердить І. В. Яковюк, в умовах правової глобалізації така фрагментарна правова акультурація є явищем природним і здатна суттєво сприяти модернізації правової системи. Щоправда, тут слід наголосити на необхідності критичного підходу до процесу запозичення [7, с. 8]. З міркуваннями науковця ми повністю погоджуємось, оскільки запозичення у праві повинно мати певні межі, які, визначаються необхідністю збереження самобутності національної правової культури. Зовнішні привнесення в національну правову культуру будь-яких елементів, які не узгоджуються з національним правовим менталітетом, може спричинити негативні наслідки: внутрішні суперечності, загрозу для системності правової культури, її дисфункції тощо.

Підсумовуючи, необхідно наголосити, що величезний вплив на формування правової культури має законна правозастосовна і правоохоронна діяльність держави, а також ефективна робота державного апарату. Найважливішими завданнями в процесі формування правової культури виступають становлення позитивного ставлення до права, закону, володіння громадянами знаннями в області своїх прав і обов'язків. Таким чином, необхідна цілеспрямована робота державних і громадських організацій, освітніх установ вищої професійної юридичної освіти, всієї наукової і педагогічної спільноти, законодавчої і виконавчої влади на місцях по дослідженню та конструюванню умов, що забезпечують виховання правової культури майбутніх правників.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96- ВР [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/>
2. Гладкий С.О. Склад правосвідомості в контексті правового самопізнання. *Часопис Київського університету права*. 2014. № 1. С.12 – 16.

3. Русенко І. Я. Реформування національної правової системи України: філософсько-правовий підхід. *Часопис Київського університету права*. 2014. №1. С. 67–70

4. Удовика Л.Г. Трансформація правової системи в умовах глобалізації: Антропологічний вимір: Монографія Х.: Право, 2011. 552 с.

5. Проць Є.О. До питання про функції правосвідомості. *Часопис Київського університету права*. 2014. № 1. С. 36 – 40.

6. Бабенко К. А. Управління процесом формування правосвідомості та правової культури майбутніх спеціалістів в умовах євроінтеграції. *Теорія та методика управління освітою*. № 2(18). 2016. 11 с.

7. Яковюк І. В. Правова культура в умовах глобалізації та європейської інтеграції. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2007. Вип. 13. С. 3–16.

**Гرابко С.В.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

## **ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ПЕРЕД ПАСАЖИРАМИ В МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Відповідальність перед пасажиром за шкоду, заподіяну під час виконання повітряного перевезення, перш за все, несе перевізник. Варшавська (1929 р.) та Монреальська (1999 р.) конвенції містять відносно докладні та досить ясні вказівки про відповідальність перевізника, встановлюючи підстави звільнення від неї та, в більшості випадків, обмежуючи її розмір, так званими послабленнями у режимі відповідальності повітряного перевізника [1, с. 917]. Науковий інтерес тут становить наступне питання: чи є така відповідальність договірною або недоговірною.

Формулювання ст. 17 (яка передбачає обов'язок перевізника відшкодувати пасажиру шкоду, а не збитки) та ст. 24 Варшавської конвенції (встановлює, що позов про відповідальність може бути подано на будь-якій підставі) призвели до різних поглядів науковців на вид цивільно-правової відповідальності перевізника. Деякі науковці вважають відповідальність перевізника договірною, а інші – недоговірною (деліктною). Окремі автори розглядають її як особливий вид недоговірної відповідальності, що має наслідком невиконання договірних обов'язків [2].

Дійсно, ст. 24 Варшавської конвенції передбачає, що конвенція – це єдина підстава для пред'явлення позовів на умовах та в межах, які в ній встановлені. Проте виключність її використання як єдиної нормативної підстави для позовів пасажирів та їхніх правонаступників до перевізника не завжди була

безсумнівною або чітко зрозумілою. Про це свідчить, зокрема, розгляд позову пасажирів, який подорожував рейсом «Брітіш Ейрвейз» (British Airways Plc.) 01.08.1990 р. з Лондона до Куала-Лумпур. Під час подорожі була здійснена проміжна посадка для дозаправки у Кувейті. Це сталося через 5 годин після захоплення Кувейту іракськими військами, що знаменувало собою початок війни у затоці. Касаційний суд Франції встановив, що позов повинен розглядатися поза межами Варшавської конвенції, за нормами застосовного права, оскільки пасажир та екіпаж літака були ув'язнені та примусово утримувалися спочатку в аеропорту Кувейту, а пізніше – в готелі Багдада. Своє рішення суд аргументував небажанням затвердити принцип, за яким перевізник є відповідальним у питаннях, не визначених Варшавською конвенцією. На думку суду, розробники Варшавської конвенції не передбачали, що вона може застосовуватися, коли позивач протягом тривалого часу перебував не на борту літака, а в готелях, тобто не у міжнародному перевезенні [3].

Окремої уваги заслуговує ст. 29 Монреальської конвенції, яка вказує на те, що «... При будь-якому позові штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди, не підлягають стягненню» [4]. При цьому поняття, що саме має належати до «фактичної шкоди», вирішують місцеві суди в юрисдикціях, до яких пасажир надає судовий позов. Це означає, що до такої шкоди може належати як матеріальна, так і моральна.

Монреальська конвенція передбачає можливість відшкодування лише за «тілесне ушкодження», не передбачаючи можливості для відшкодування ментальних розладів. Країни з розвинутою судовою практикою розрахунку та відшкодування ментальних розладів неодноразово звертали увагу на зазначену обмеженість Конвенції. Суди цих країн періодично намагаються розширити межі компенсації, на яку можуть претендувати пасажирів. Верховний суд Нового Південного Уельсу (Австралія) у 2015 р. взагалі інтерпретував психологічну травму як тілесне ушкодження та присудив компенсацію жертві авіаційної аварії. Щоправда, у 2017 р. ця резонансна справа (Pel-Air Aviation Pty Ltd проти Casey [2017] NSWCA 32) була переглянута Апеляційним Судом, в результаті чого в компенсації за психологічну травму було відмовлено [5].

Наступний аспект, що заслуговує детального аналізу – це відповідальність перевізника перед пасажиром за затримку в повітряному перевезенні пасажирів. Встановлюючи відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів, Монреальська конвенція не надає визначення «затримка», хоча в підготовчих матеріалах Монреальської конференції пропонувалося визначити її як «невиконання перевезення пасажирів або доставки багажу чи вантажу в безпосереднє або остаточне місце призначення протягом часу, на який можна розумно очікувати від дбайливого перевізника, враховуючи всі відповідні обставини». Проте, оскільки таке визначення потребувало значного тлумачення (який перевізник може вважатися дбайливим, який час є розумним, які обставини є відповідними), розробники Монреальської конвенції зазначили про

неможливість перелічити всі обставини, що можуть бути визначені як «затримка», а також наявність значної судової практики, що була сформована за Варшавською конвенцією, яка може слугувати допоміжною при встановленні судами, що розглядають спір, чи відбулася затримка згідно з Монреальською конвенцією. Тобто встановлення того, чи відбулась «затримка», здійснюється на розсуд суду, який розглядає конкретні обставини кожної справи. Наприклад, у 2009 р., розглядаючи об'єднані справи *Sturgeon проти Condor* (справа №С-402/07) та *Block проти Air France* (справа № С-432/07), Європейський Суд Справедливості уточнив, що авіаперевізник може посилатися на технічну проблему як на надзвичайні обставини, лише якщо така проблема є наслідком події, що не є неодмінним елементом звичайної діяльності перевізника та знаходиться поза можливим впливом перевізника.

Межі відповідальності перевізника за затримку встановлені ст. 22 Монреальської конвенції. Проте країни Європейського Союзу пішли ще далі, встановивши мінімальні безумовні ліміти відповідальності перевізника у випадках затримки та скасування рейсів. Регламент ЄС №261/2004 встановив відповідальність перевізника на рівні 250/400/600 євро за затримку та скасування рейсу, залежно від довжини маршруту, за яким здійснювався переліт, а також поклав низку супутніх обов'язків на перевізника. При цьому дія документа була поширена не лише на перевізників і громадян ЄС, але за принципом екстериторіальності на всі рейси до/з аеропортів Європейського Союзу.

Цікавою є справа *Marcela Peskova і Jiri Peska проти Travel Services a.s.* №С-315/15 2017 року, де суд підтвердив, що зіткнення літака з птахом визнається надзвичайними обставинами у межах значень Регламенту ЄС №261/2004. При цьому суд наклав на перевізника обов'язок вживати заходів контролю за попередженням можливих зіткнень його літаків із птахами, визнавши такі заходи «розумними заходами» з позиції Регламенту, якщо тільки вони не вимагають «недопустимих жертв» від перевізника. Через це авіакомпанії тепер повинні контролювати, як саме аеропорти відлякують птахів, та бути готовими доводити факти такого контролю в суді. Також суд дозволив розрізняти час затримки, спричиненої кваліфікованими «надзвичайними» обставинами, та віднімати його від загального часу затримки у випадках, коли затримка рейсу має декілька причин [6].

З огляду на наведене, можна зробити висновок про те, що з одного боку, Варшавська та Монреальська конвенції встановлюють досить чіткі вказівки щодо відповідальності авіаперевізника, з іншого – є багато неврахованих аспектів. Можна припустити, що така обмеженість цих конвенцій зумовлена тим, що вони розроблялися на дуже ранніх етапах розвитку міжнародних повітряних перевезень, а отже, законодавець не зміг передбачити всі питання стосовно відповідальності авіаперевізника. На жаль, це призводить до неможливості пасажирів отримати ефективний захист своїх порушених прав, що спонукає до перегляду зазначених конвенцій.

**Список використаних джерел:**

1. Назаренко Я.Л. Міжнародно-правові механізми забезпечення відповідальності авіаперевізника перед пасажиром. *Аналітично-порівняльне правознавство №5*, 2024. С. 917-921
2. «Перевізні суперечки» - Юридична газета. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mizhnarodne-pravo-investiciyi/perevizni-superechki.html> (дата звернення: 18.11.2024)
3. House of Lords – Abnett v. British Airway Plc. (Scotland). Judgement, 1996. URL: <https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm> (дата звернення: 18.11.2024)
4. Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 1999 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення: 18.11.2024)
5. Case of Pel-Air Aviation Pty Ltd v Casey 2017 NSWCA 32. Court of Appeal. URL: <https://nswlr.com.au/view/93-NSWLR-438> (дата звернення: 18.11.2024)
6. Політ проблемний: відповідальність авіаперевізників перед пасажиром. – Юридична газета. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/polit-problemniy-vidpovidalnist-aviapereviznikiv-pered-pasazhirami.html> (дата звернення: 18.11.2024)

**Дерюга С.В.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Краснікова О. В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри морського права НУОМА*

**МІЖНАРОДНІ СУДОВІ ОРГАНИ, ЩО ВИРІШУЮТЬ  
МІЖНАРОДНІ СПОРИ**

Сучасний світ характеризується постійною стійкою взаємодією між суб'єктами міжнародного права в різних сферах життя. Не виключенням є зіткнення інтересів, яке веде до виникнення спорів, що мають бути розв'язані в мирний спосіб. Право на судовий захист є одним з основоположних прав людини і передбачає здійснення правосуддя, метою якого є захист та поновлення порушених прав. Участь міжнародних судових органів в вирішенні спорів є результатом їх впливового міжнародного статусу, що надає вагомому місця їх судовим рішенням.

У доктрині міжнародного права поняття міжнародного судового органу визнається як незалежний орган, який є постійним або створеним ad hoc, що виносить рішення на основі норм міжнародного права та має обов'язкову юридичну силу для сторін [6, с. 7].

Важливим питанням в науці міжнародного права є класифікація міжнародних судових установ, дослідження якої проводили багато науковців.



Системний аналіз їх досліджень призводить до поділу міжнародних судів на такі категорії: 1) Міжнародні суди загальної компетенції; 2) Міжнародні кримінальні суди, до яких також входять арбітражі та трибунали; 3) Регіональні судові установи з прав людини (та націй).

Міжнародними судами загальної компетенції визнаються судові органи, що покликані вирішувати політичні суперечки між державами. В наведеній групі основною судовою установою є Міжнародний суд ООН (далі – МС ООН), що діє у місті Гаага, на підставі таких документів як Статут ООН 1945р. та Статут МС ООН 1945р., і є правонаступником Постійної Палати Міжнародного Правосуддя Ліги Націй.

Юрисдикція МС ООН охоплює вирішення таких видів питань як тлумачення міжнародних договорів; встановлення факту порушення міжнародних зобов'язань та визначення характеру та обсягу відшкодування за їх порушення; інші питання міжнародного права [4].

До судів загальної компетенції також відноситься Суд Європейського Союзу, створений в 1952 р. і завданням якого є: по-перше, перегляд дотримання законності актів установ ЄС; по-друге, тлумачення законодавства ЄС; по-третє, забезпечення виконання міжнародних зобов'язань державами-членами ЄС.

Щодо міжнародних кримінальних судів то їх вагоме дослідження було здійснено професором О.М. Солоненко, який виділив такі категорії кримінальної юстиції в міжнародному праві: 1) міжнародні воєнні трибунали, до яких віднесено Нюрнберзький та Токійський трибунали; 2) міжнародні кримінальні трибунали створені Радою Безпеки ad hoc (Міжнародний трибунал по колишній Югославії та Міжнародний трибунал по Руанді); 3) змішані міжнародні органи кримінальної юстиції, створені на підставі договорів між ООН та державами (Спеціальний суд по С'єрра-Леоне, Спеціальний суд по Лівану); 4) квазі-міжнародні суди – національні суди, до юрисдикції яких спеціальними рішеннями віднесено правосуддя у справах про міжнародні злочини з участю міжнародних суддів та інших учасників кримінального судочинства (Надзвичайні палати у судах Камбоджі); 5) постійно діючі міжнародні органи кримінальної юстиції (Міжнародний кримінальний суд) [5].

Постійно діючим міжнародним судовим органом є Міжнародний Кримінальний Суд (далі – МКС), який діє на підставі Римського Статуту (далі-РС). До його компетенції відноситься розгляд таких злочинів: злочини геноциду, воєнні злочини, злочини агресії та злочини проти людяності.

Але потрібно зауважити, що ціллю МКС (відповідно до статті 17 РС) є лише допомога національним судам у вирішенні справ, що складають особливо тяжкі міжнародні злочини, а не повне виконання їх обов'язків [2].

Також дуже важливими установами у другій групі є Міжнародний Трибунал з Морського права та Суд з примирення та арбітражу ОБСЄ. З початку діяльності в 1996 року Трибунал з Морського права вирішив 19 справ; припинив одне провадження у зв'язку з примиренням сторін; припинив одне провадження до початку процедури розгляду; розглядає чотири справи; винес перший консультативний висновок в 2011 р.

Щодо Суду з примирення та арбітражу ОБСЄ, то будь-яка держава-учасниця Конвенції може передати до Суду будь-яку суперечку з іншою державою-учасницею що не була врегульована протягом розумного строку шляхом переговорів [1].

Як вже зазначалося третьою групою судових установ є регіональні судові установи з прав людини (та націй). В межах кожної регіональної системи діє свій судовий орган: у Європейській регіональній системі діє Європейський суд з прав людини; в Американській системі - Міжамериканський суд з прав людини; в Африканській - Африканський суд з прав людини та народів. Основною ціллю кожної з перерахованих установ є здійснення захисту основоположних прав людини.

Але Американська система володіє деякою особливістю щодо Міжамериканського суду з прав людини, а саме його факультативністю. Це означає що справа може розглядатись в ньому лише у тому випадку, якщо держава зробила спеціальну заяву про визнання цієї юрисдикції (ст.62 Американської конвенції з прав людини) [3]. Головну роль в даній системі відіграє Міжамериканська комісія з прав людини, задачею якої є вирішення питання на засадах примирення та здійснення лише ролі посередника між державою та особою-заявою.

Отже система міжнародного правосуддя охоплює значну кількість судових установ, кожна з яких має свої цілі та завдання, володіє незалежністю та юридичною обов'язковістю їх рішень та покликана забезпечувати мирне співробітництво у світі.

### ***Список використаних джерел:***

1. Конвенція з примирення і арбітражу а рамках НБСЄ від 16 травня 1995р  
URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_a11#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_a11#Text) (дата звернення 26.10.2024)
2. Римський Статут Міжнародного кримінального суду від 17 липня 1998р.  
URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_588#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_588#Text) (дата звернення 26.10.2024)
3. Американська конвенція з прав людини від 22 листопада 1969р. URL:  
<http://hrlibrary.umn.edu/russian/instree/Rzoas3con.html>
4. Гачкевич А О. Міжнародний суд ООН // Енциклопедія Сучасної України: енциклопедія [електронна версія] / ред.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2018. Т. 20. URL:  
<https://esu.com.ua/article-65150>
5. Солоненко О. М. Міжнародна кримінальна юстиція: етапи становлення та розвитку: монографія. Київ: Ліра-К., 2019. 360 с.
6. Lock T.E. European Court of Justice and International Courts. Oxford, 2015. 304 p.

*Іордатій А.Е.*

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ДО ПИТАННЯ ОБМЕЖЕННЯ СВОБОДИ ПЕРЕСУВАННЯ ЛЮДИНИ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

У сучасному світі право на свободу пересування є одним із фундаментальних прав людини, гарантованим як національним законодавством, так і міжнародними договорами. В умовах миру ця свобода є невід'ємною частиною особистої автономії та забезпечує реалізацію інших прав, таких як право на працю, освіту, соціальні зв'язки та доступ до правосуддя. Однак у випадку надзвичайних ситуацій, зокрема під час воєнного стану, держава може запроваджувати обмеження свободи пересування з метою захисту національної безпеки, громадського порядку та забезпечення громадського спокою. Такі обмеження повинні відповідати певним вимогам, бути пропорційними та обґрунтованими відповідно до принципів правової держави.

Україна, як держава-член Ради Європи, зобов'язана дотримуватися прав людини, закріплених у Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод (ЄКПЛ). У разі порушення цих прав, фізичні особи або організації можуть звернутися з позовом проти України до Європейського суду з прав людини у Страсбурзі. Водночас ЄКПЛ надає можливість державам, включно з Україною, тимчасово відхилитися від окремих зобов'язань через особливі обставини, такі як військова агресія або інші надзвичайні ситуації [6].

Свобода пересування є одним із базових прав людини, гарантованих як національним законодавством, так і міжнародними договорами, і в умовах миру вона становить важливу частину особистої автономії, сприяючи реалізації інших прав, зокрема права на працю, освіту та доступ до правосуддя. Однак у надзвичайних умовах, зокрема під час воєнного стану, держава може вводити обмеження свободи пересування для забезпечення національної безпеки та громадського порядку. Важливо, щоб такі обмеження залишалися обґрунтованими, пропорційними і відповідали принципам правової держави. Таким чином, у контексті міжнародних зобов'язань та національної безпеки, Україна може вдаватися до тимчасових відхилень від окремих прав, аби гарантувати захист своєї державності та правопорядку.

У листі від 28 лютого 2022 року постійний представник України офіційно повідомив про відступ від низки положень Міжнародного пакту про громадянські та політичні права, зокрема, статей 3, частини 3 статті 8, 9, 12, 13, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27. Серед таких обмежень були статті, що регулюють заборону рабства і примусової праці, право на повагу до приватного і сімейного життя, свободу думки, совісті і релігії, свободу вираження поглядів,

свободу зібрань та об'єднання, право на ефективний засіб правового захисту, а також свободу пересування відповідно до ст. 2 Протоколу 4 до Європейської конвенції з прав людини. Відступ від цих прав був викликаний необхідністю введення воєнного стану, що дозволило військовому командуванню реалізовувати заходи відповідно до ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», включаючи обмеження свободи пересування [3].

Відступи були введені з 00:00 24 лютого 2022 року на території всіх областей України, охоплених воєнним станом, на період 30 днів. Згодом, після кожного указу Президента України про продовження воєнного стану, Україна поновлювала повідомлення про дію зазначених відступів, без перегляду обґрунтованості їх тривалості чи необхідності їх збереження з плином часу. Це викликає питання щодо правових підстав та процедурних аспектів продовження обмежень, зокрема щодо їх пропорційності та відповідності сучасним умовам.

Згідно зі статтею 24 Конституції України: «Громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом» всі повинні дотримуватися цих правил і ніхто не може бути виокремленим чи мати особисті привілеї [1]. Право на свободу пересування гарантоване Конституцією України та рядом законодавчих актів. Відповідно до статті 33 Конституції України «Кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом» [1].

Закон України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні», у відповідності до Конституції, регулює відносини, пов'язані з правом на свободу пересування та вибір місця проживання в Україні. Це право гарантується Конституцією України і підтверджується Загальною декларацією прав людини, Міжнародним пактом про громадянські та політичні права, Конвенцією про захист прав людини та основоположних свобод разом з її протоколами, а також іншими міжнародними договорами, які ратифікувала Україна. Закон визначає порядок реалізації цього права та випадки, коли воно може бути обмежене.

Відповідно до статті 3 цього закону, свобода пересування є правом громадян України, а також іноземців та осіб без громадянства, які перебувають на території України на законних підставах. Це право дозволяє їм вільно та безперешкодно пересуватися територією країни у будь-який напрямок, у будь-який спосіб та в будь-який час, за винятком обмежень, встановлених законодавством. Згідно з частиною 5 статті 12, обмеження свободи пересування можуть бути застосовані на територіях, де запроваджено воєнний або надзвичайний стан [4].

Водночас Закон України «Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України» у статті 6 не передбачає серед підстав для обмеження права на виїзд з України особливості правового режиму воєнного стану [2]. Проте, згідно з конституційними гарантіями, це право не є абсолютним і, відповідно до

статті 64 Конституції України, може бути обмежене в умовах воєнного стану [1].

Як зазначає експерт Центральної виборчої комісії Андрій Магера, такі обмеження є закономірними та передбачені відповідними законодавчими актами України, зокрема указом президента про воєнний стан [5]. Водночас треба зазначити, що відступ України від Конвенції про захист прав людини не створило знищуючих юридичних наслідків, оскільки скасовується відступ від тих прав, від яких Україна не мала права відступати в принципі. Зокрема, забороняється, навіть під час воєнного стану, відступ від таких прав як заборона дискримінації, заборона примусової праці, право на свободу думки, совісті та релігії, право на ефективний засіб правового захисту [6].

Отже, у сучасних умовах свобода пересування є важливим правом, яке, однак, може бути тимчасово обмежене в умовах воєнного стану для захисту національної безпеки та громадського порядку. Україна, як держава-член Ради Європи, дотримується міжнародних зобов'язань щодо прав людини, водночас використовує право на відступ від окремих прав, передбачене міжнародними нормами для надзвичайних ситуацій, зокрема воєнного стану. Проте такі обмеження повинні бути обґрунтованими, пропорційними та відповідати принципам правової держави. Це викликає важливі питання щодо необхідності та обґрунтованості тривалого продовження відступу від прав людини, зокрема свободи пересування, в умовах триваючого воєнного стану, з огляду на те, що Конституція України та відповідні закони все ще гарантують права і свободи, навіть у надзвичайних ситуаціях.

### **Список використаних джерел:**

1. Конституція України : від 28.06.1996 № 254к/96-ВР : станом на 1 січ. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр#Text> (дата звернення: 13.11.2024).
2. Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України : Закон України від 21.01.1994 № 3857-XII : станом на 1 січ. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3857-12#Text> (дата звернення: 13.11.2024).
3. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII : станом на 27 лип. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 13.11.2024).
4. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні : Закон України від 11.12.2003 № 1382-IV : станом на 28 берез. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1382-15#Text> (дата звернення: 13.11.2024).
5. Україна заявила про обмеження прав громадян. Експерт пояснив, чому так треба було зробити раніше. URL: <https://glavcom.ua/country/politics/ukrajina-zajavila-pro-obmezhenja-prav-hromadjan-ekspert-pojasniv-chomu-tak-treba-bulo-zrobiti-ranishe-998488.html> (дата звернення 11.11.2024)
6. Що означає відступ України від Конвенції про захист прав людини: розбір від юристів. URL: <https://www.helsinki.org.ua/articles/shcho-oznachaie->

vidstup-ukrainy-vid-konventsii-pro-zakhyst-prav-liudyny-rozbir-vid-iurystiv/ (дата звернення 11.11.2024)

**Конон Я.В.**

*здобувач вищої освіти 3 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Скоробагатько А.В., д.ю.н.,  
доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗМІСТУ КОЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРУ У КОНТЕКСТІ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ**

З метою гарантування суб'єктам трудових правовідносин реалізації їх прав та свобод, згідно зі ст.2 ЗУ «Про колективні договори і угоди» [1], на підприємстві, в установі, організації, а також з фізичною особою, яка використовує найману працю (далі – підприємство) укладаються колективні договори. Проблемою, що впливає з контексту змісту колективних договорів, є питання про законність включення положень, не передбачених чинним законодавством України про працю, до колективного договору.

Колективний договір є одним з ключових елементів у системі трудового права України. Його головна мета — узгодити інтереси працівників та роботодавців і встановити стандарти трудових відносин у межах конкретного підприємства. Колективний договір укладається для регулювання виробничих, трудових і соціально-економічних відносин. Тобто колективний договір покликаний забезпечити баланс між інтересами обох сторін, що є особливо важливим в умовах ринкових відносин і демократичного розвитку суспільства.

Актуальність питання про законність включення до колективного договору положень, не передбачених чинним законодавством України про працю, полягає в тому, що такі положення дозволяють додатково регламентувати питання, не охоплені трудовим законодавством, або встановлювати покращені умови праці для співробітників. Згідно зі ст.10 ЗУ «Про колективні договори і угоди», укладенню колективного договору передують колективні переговори [1]. Колективні переговори – це процедура, за якої представники працівників (згідно зі ст.4 ЗУ «Про соціальний діалог в Україні», суб'єктами сторони працівників на локальному рівні є первинні профспілкові організації, а в разі їх відсутності – вільно обрані для ведення колективних переговорів представники (представник) працівників) та роботодавець або його представник обговорюють, узгоджують істотні умови праці (наприклад: заробітну плату, соціальні гарантії та інші питання, пов'язані з трудовими відносинами) і розробляють проєкт колективного договору [2]. Згідно із міжнародною практикою, наприклад, ст.4 Конвенції МОП про застосування принципів права на організацію і на ведення колективних переговорів №98 [3] та ст.6 Конвенції МОП №154 про сприяння колективним переговорам 1981 року [4], сторони трудових відносин мають право самостійно обирати питання для колективних

переговорів, що створює простір для індивідуального підходу на підприємствах, особливо щодо умов праці, охорони праці та інших аспектів, не регламентованих детально чинним законодавством України.

Таким чином, колективний договір – добровільна домовленість, яка є вираженням інтересів роботодавця і працівників, що поширюється на всіх працівників підприємства і є обов'язковою для обох сторін договору. Відповідно до ст.16 Кодексу законів про працю України (далі – КЗпП), колективний договір не може погіршувати умови праці, але може їх покращувати, тож умови колективного договору, що погіршують порівняно з чинним законодавством і угодами становище працівників, є недійсними [5]. Таким чином, роботодавці можуть встановлювати додаткові гарантії та пільги для своїх працівників, такі як подовжені відпустки або додаткові заходи безпеки на робочому місці, що сприяє підвищенню лояльності персоналу та його захищеності.

Законодавство не завжди може передбачити всі аспекти трудових відносин, що особливо актуально в умовах швидких соціально-економічних змін. Колективний договір може заповнити ці прогалини, забезпечуючи необхідний рівень соціального захисту працівників. Яковлев О.А. у своєму дослідженні вказує, що сторони колективного договору визначають його зміст шляхом конкретизації норм права та заповнення прогалин у трудовому праві в межах їх компетенції [6, с.84]. Важливо зазначити, що, відповідно до Порядку повідомної реєстрації галузевих (міжгалузевих) і територіальних угод, колективних договорів, реєструючий орган в межах повноважень може розглядати колективні договори і угоди щодо відповідності законодавству та у разі виявлення порушень надавати рекомендації стосовно їх усунення, проте не може відмовляти у повідомній реєстрації договору, повертати на доопрацювання, витребувати додаткові документи та встановлювати вимоги до оформлення [7]. Таким чином, питання щодо змісту положень колективного договору регулюється лише сторонами цього договору та не передбачає стороннього втручання.

Отже, у висновку можна зазначити, що колективні договори дозволяють адаптувати загальні норми трудового права до потреб конкретного підприємства, враховуючи його виробничі умови та інші особливості. Положення колективного договору, що не передбачені законодавством, можуть бути включені до договору за умови, що вони не погіршують становище працівників і не порушують їхні права. Це стосується, зокрема, покращення рівня заробітної плати, встановлення додаткових соціальних пільг тощо.

Таким чином, колективний договір виступає не тільки регулятором відносин на підприємстві, але й дієвим механізмом соціального партнерства, який сприяє покращенню умов праці та стабільності в трудовому колективі.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Закон України «Про колективні договори і угоди» : Закон від 01.07.1993 № 3356-ХІІ. *Відомості Верховної Ради*. 1993. №36. С.361.

2. Закон України «Про соціальний діалог в Україні» : Закон від 23.12.2010 № 2862-VI. *Офіційний вісник України*. 2011. № 3. Ст. 168.

3. Конвенція про застосування принципів права на організацію і на ведення колективних переговорів №98 : Міжнародний документ від 01.07.1949. №98.

4. Конвенція МОП №154 про сприяння колективним переговорам 1981 року : Міжнародний документ від 19.06.1981. №154.

5. Кодекс законів про працю України: Закон від 10.12.1971 № 322-VIII. *Відомості Верховної Ради*. додаток до №50, С.375.

6. Яковлев О.А. Особливості змісту колективного договору в контексті умов праці. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави*. 2018. №37. С.83-85.

7. Про порядок повідомної реєстрації галузевих (міжгалузевих) і територіальних угод, колективних договорів : Постанова Кабінету Міністрів України від 13.02.2013. №115.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/115-2013-п#Text> (дата звернення: 25.09.2024).

**Павлов К.І.**

*здобувач вищої освіти 2 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУ ОМА.  
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач  
кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЦІННИХ ПАПЕРІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИХ ВІДНОСИН**

Тези присвячено аналізу правової природи цінних паперів, їх класифікації та особливостям функціонування та обігу як об'єктів цивільно-правових відносин.

Відповідно до чинного цивільного законодавства України, за ст. 194 Цивільного кодексу України цінним папером визначено документ (електронний документ), що посвідчує майнові та інші права його власника, які виникають на підставі вчинення одного чи кількох правочинів (емісії або видачі цінного папера), та має грошовий вираз [1]. Таке ж визначення наведене і в ЗУ “Про ринки капіталу і організовані товарні ринки” [2].

Сутність цінного паперу простежується при змістовному аналізі його характеристик та функцій. Цінний папір є важливим інструментом для залучення капіталу та інвестицій. Він забезпечує перерозподіл і рух фінансових ресурсів між секторами економіки, підприємствами та іншими суб'єктами підприємницької діяльності, що сприяє ефективному функціонуванню економічної системи. Окрім цього, цінні папери спрощують проведення фінансових операцій, при використанні як засіб розрахунку. Вони не тільки надають право на отримання доходу, але й можуть забезпечувати їхньому держателю додаткові права, наприклад, право на участь, вплив чи управління



діяльністю емітента. Також цінні папери є надійним засобом збереження та примноження капіталу. Вони гарантують інвестору захист вкладень на законодавчому рівні та підтверджуються зобов'язаннями з боку емітента, що забезпечує впевненість у стабільності таких інвестицій.

Цінні папери класифікуються законодавством за змістом на пайові, боргові, деривативні та товаророзпорядчі (ст. 195 ЦК) та за способом визначення держателя – на пред'явника, іменні, ордерні (ст. 197 ЦК). Дослідники також додатково класифікують їх за формою (документарні та бездокументарні), за емітентом (державні і приватні), товарні (ті, що підтверджують право держателя на товар чи іншу річ) та грошові (об'єднавши в цю категорію усі папери, що підтверджують право держателя на суму грошей). Найбільш детально перелік видів цінних паперів визначено в ЗУ “Про ринки капіталу і організовані товарні ринки” [2], де визначено додатково емісійні та неемісійні (ч.2,ст.8), необмежено оборотоздатні та обмежено оборотоздатні (ч.7, ст.8). Також Закон описує різновиди паперів (акції, облігації, сертифікати, варанти, векселі та ін.)

Науковці висувають різні точки зору щодо особливостей цінних паперів як об'єктів цивільних правовідносин. З огляду на це, замість пошуку компромісних позицій, ми вирішили, що буде доцільно окреслити всі особливості, які вдалося виявити.

Цінні папери характеризуються майновим характером прав, зазначених у них. Вони засвідчують право держателя на власність або володіння майном, яким можуть бути частка капіталу, товар або річ, нерухомість, фінансові активи, доходи, а також інші майнові права, наприклад право на отримання доходів у формі дивідендів або відсотків від діяльності емітента, або право на управління чи участь у управлінні компанією.

Важливу роль відіграють встановлені норми щодо оформлення паперу (документарна або бездокументарна форма (у вигляді електронного запису в Єдиному державному реєстрі цінних паперів), також необхідним є дотримання вимог щодо ступеню захисту (нанесення водяних знаків, ультрафіолетових елементів, мікротексту, використання унікального серійного номера, встановлення підписів, печаток, штампів, тощо), реквізитів цінного паперу (назва документа, номер, назва емітента, дані про власника, дата випуску і дата погашення).

Вони мають двояку природу (так, як є одночасно і речовим правом – засвідчують право власності на сам документ, і зобов'язальним правом – чітко закріплюють певну вимогу держателя паперу до його емітента, яка полягає у виконанні дій, на виконання яких має право законний власник паперу). Цінний папір, як об'єкт цивільних правовідносин також є унікальним, тому, що сам по собі він не є благом заради якого учасники вступають у відносини, він лише підтверджує права його держателя на цінності, що зазначені в ньому. Їхня унікальність лише підкреслюється їх подвійним правовим регулюванням, як з боку публічного так і з боку приватного права, цінний папір має значний вплив як на економічну стабільність так і інтереси широкого кола учасників ринку (

інвесторів, емітентів, держави), водночас угоди щодо обігу цінних паперів залишаються, в першу чергу, договірними відносинами між сторонами, а безпосередньо цінний папір – об'єктом приватної власності його держателя. Цю особливість дослідив Донцов Д.Ю., стаття [3, с.127] якого і дозволила сформулювати її при дослідженні.

Іншими важливими особливостями цінних паперів є їхня оборотоздатність (здатність бути предметом обігу між учасниками цивільних правовідносин), ліквідність (можливість в результаті правовідносин перетворюватися у грошові кошти, наприклад через продаж, погашення чи при викупі компанією-емітентом), ризиковість (їхня цінність напряду залежить від ринкових коливань і фінансового становища емітента), можливість передачі іншим особам прав як на сам документ, так і на права, що ним посвідчуються, необхідність пред'явлення для реалізації прав, закріплених в ньому, незалежність прав добросовісного володільця від прав попередніх власників цінного паперу [4, с.25], єдність майнового права, яке складає зміст папера і документа на якому його зафіксовано[5, с.262].

Особливості виконання зобов'язань за папером визначаються його правовою природою, яка поєднує майнові права держателя і обов'язки емітента щодо виконання чітко встановлених умов. Зобов'язання чітко встановлюються у змісті паперу, виконання здійснюється вчасно і в повній мірі відповідно до умов зазначених у змісті (розміру грошової виплати, строків виконання, тощо), процедура виконання зазвичай пов'язана з пред'явленням паперу власником (у випадку якщо форма є документарною) або здійснюється на основі номера цінного паперу у реєстрі (якщо форма – бездокументарна), а у разі порушення емітент несе відповідальність перед держателем у вигляді сплачення пені або штрафу за прострочення грошових зобов'язань, відшкодовує збитки держателю у судовому порядку або виконує зобов'язання у примусовому порядку.

Особливості виконання зобов'язань також визначені статтею 198 ЦК. Особа, яка випустила ордерний цінний папір, а також індосанти, несуть солідарну відповідальність перед законним володільцем такого паперу, якщо інше не передбачено чинним законодавством. У разі, якщо законний володільець ордерного цінного паперу вимагає виконання посвідченого ним зобов'язання і його вимога задовольняється однією або декількома особами з числа тих, хто зобов'язаний за цим папером, такі особи отримують право зворотної вимоги (регресу) до інших зобов'язаних осіб (ч.1, ст.198). Не допускається відмова у виконанні зобов'язання, посвідченого цінним папером, на підставі заперечень щодо відсутності підстави зобов'язання або його недійсності. Якщо цінний папір виявився незаконно виготовленим або підробленим, його власник має право вимагати від особи, яка передала йому такий папір, належного виконання посвідченого зобов'язання та відшкодування завданих збитків. (ч.2, ст.198)

Загалом, цінні папери є унікальним об'єктом цивільно-правових відносин, який поєднує майнові права держателя з обов'язками емітента. Вони засвідчують права на майно, доходи чи управління, забезпечуючи мобільність капіталу та ефективність фінансових відносин. Особливостями цінних паперів є

їх майновий характер, чітка регламентація оформлення, можливість передачі паперу і прав за ним, оборотоздатність, унікальність цінного паперу, як об'єкта цивільних правовідносин (він не є благом, але закріплює права, заради яких вступають у правові відносини), необхідність пред'явлення для реалізації прав за папером, двояка правова природа, ліквідність, ризиковість, незалежність права добросовісного власника від прав попередніх власників паперу, подвійне регулювання нормами публічного і приватного права, єдність майнового права і документа, яким воно зафіксоване.

Важливість цінних паперів полягає у їхній здатності сприяти залученню капіталу, перерозподілу фінансових ресурсів та інвестуванню. Вони є не лише економічним інструментом, але й правовим механізмом, що забезпечує захист прав учасників ринку та прозорість фінансових операцій. Ця унікальність робить цінні папери одним з ключовим елементом сучасної економіки.

### **Список використаних джерел:**

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40-44. Ст.356
2. Про ринки капіталу та організовані товарні ринки: Закон України від 23 лютого 2006 р. №3480-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 31. Ст. 268.
3. Донцов Д.Ю. Особливості цивільно-правового регулювання цінних паперів. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 46. С. 124-128.
4. Бернацька В. В., Менька Д. М. Цінні папери, як об'єкти цивільних правовідносин. Веб-сайт. URL: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/SUO/MNYF/paper/viewFile/4656/3776> (дата звернення: 20.11.2024)
5. Білан М. О. Цінні папери, як об'єкти цивільних прав. Веб-сайт. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/c2042909-2aa2-4538-be89-d4cee08b8bf9/content> (дата звернення: 20.11.2024)

**Постна Є.С.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТРАНСФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ООН**

Вважається, що система ООН має постійно еволюціонувати у відповідь на численні виклики, до яких можна віднести зміни клімату, глобальну небезпеку, пандемії та інші міжнародні проблеми. Розуміння зазначених викликів є дуже важливим для формування дієвої стратегії інтеграції України в європейські структури. Актуальність теми полягає також в тому, що трансформація системи

ООН може вплинути на реалізацію гуманістичних цінностей в Україні та на міжнародному рівні.

Взагалі, цікавим аспектом є те, що розгляд такого питання як трансформування системи ООН треба розглядати не тільки в аспекті того, як такі зміни вплинуть на нашу країну, а ще з розумінням того, що сам по собі український політичний фон і війна висунули таку проблему, як необхідність адаптації ООН до нових реалій. Таким чином, дослідження важливе не тільки у контексті виокремлення розуміння, як саме зміни можуть вплинути на гуманістичні цінності та організаційно-правові аспекти, що є важливими для євроінтеграційних процесів; воно є важливим, бо на прикладі України можна побачити недієвість та застарілість деяких механізмів ООН.

Досліджуючи систему ООН, варто зупинитись на її Статуті. Сутність цього документу полягає у встановленні правової бази для діяльності Організації. Ним визначаються права та обов'язки членів, а також порядок взаємодії між державами у міжнародному праві.

Необхідно наголосити на меті ООН відповідно до Статуту, а саме підтримці міжнародного миру і безпеки. Так, Статутом встановлюються механізми для вирішення конфліктів, запобігання війнам і, окрім іншого, управління кризами [1]. Реалізація цих положень на практиці довгий час робила цей Статут ключовим інструментом у глобальному управлінні.

Однак спірною може бути зазначена теза вже в сучасних реаліях. Статут було прийнято у 1945 році і варто пам'ятати, що вже тоді цей процес супроводжувала значна кількість суперечок. Хоча, варто відмітити, що незгода виникала не щодо закріплення певних прав, а скоріше щодо визначення компетенції новостворених органів. Проте, такі суперечки все одно мали місце.

Варто відмітити, що деякі дослідники й досі розглядають Статут в якості основного джерела забезпечення міжнародного правопорядку. Як приклад можна навести напрацювання вченого Луїса Сона, що є прихильником статутного порядку і розглядає ООН, разом з її внутрішнім організаційним механізмом, в якості базису для реалізації основних прав людини, зважаючи на наявність норм *jus cogens* [2, с. 385]. Його концепція також заключається у необхідності визнання Статуту ООН основним джерелом захисту прав людини. Він відмічає, що інші міжнародно-правові договори, а також внутрішнє законодавство окремих країн мають знаходитись у підпорядкуванні Статуту ООН.

Звертаючи увагу саме на сучасні реалії, вже іншим вченим Еріком Леном розкритиковано такий погляд на централізований контроль за дотриманням прав людини. Для цього є два вагомі аргументи. По-перше, ним було зазначено, що централізований контроль ООН над дотриманням прав людини є утопічним, з чим важко не погодитись. До такої системи верховенства права ООН неможливо прийти – навіть система, до якої «прагне» світове співтовариство, досі не працює. По-друге, Л. Соном не враховується практичний аспект, а саме нинішня ситуація у світі. Важливо пам'ятати, що створення єдиного світового

порядку ніколи не стане реальністю до тих пір, поки всі держави не отримують «персональну вигоду» [2, с. 386].

Акцентується увага на відсутності сенсу у сперечанні щодо питання ролі держави, її суверенітету, а також ролі ООН у глобальній системі захисту прав людини. Це пояснюється простим та зрозумілим фактом – що сильні, що слабкі держави в сучасних політичних реаліях завжди ставитимуть укріплення власного суверенітету на перше місце, забезпечуючи таким чином власні потреби та бажання. Було б навіть складно заперечити щодо того, що такий шлях може надати державам більше можливостей для розвитку.

Таким чином, дослідник пропонує не підтримання тривалого процесу реформування ООН та спонукання усіх держав під юрисдикцією організації, а реальну боротьбу з наявними проблемами [2, с. 387].

Так, необхідно визнати, що Статут ООН був новацією свого часу. Діяльність ООН мала успіх, проте вона також супроводжувалась труднощами. Її роботу можна охарактеризувати, окрім цього, як таку, що була сповнена подвійних стандартів, вибірковості, а також примх геополітики. Варто відмітити, що скорочення бідності та розвиток відстають; ООН не змогла вирішити проблему зміни клімату, перш ніж це стало глобальною надзвичайною ситуацією.

Постає питання щодо того, чому Організація потребує змін. Відповідь, вочевидь, полягає в тому, що майже після 80-ти років оригінальний Статут більше не відповідає сучасним вимогам. Проблема глобальної нерівності стає більш вираженою, баланс сил змінюється на постійній основі. Варто додати й те, що виникли нові ризики для загального благополуччя, а в додаток до цього ще й старі проблеми залишаються незворотними, незважаючи на десятки років зусиль. Наразі світ стикається з численними кризами й екзистенційними загрозами, що перевищують ті, для яких в принципі була задумана ООН [3].

Особливе занепокоєння викликає нездатність ООН у допомозі в розв'язанні міжнародних криз – йдеться про невдачу Ради Безпеки в ухваленні значних дій у відповідь на конфлікти в Газі та Україні. Ефективна реакція на нагальні кризи стала неможливою через постійне використання Сполученими Штатами та Росією права вето, яке належить їм як двом із п'яти постійних членів ради (P5). Цікавим є й те, що саме заклики до реформування ООН та права вето лунають не перший рік, проте проблемою залишається майже неможливе формальне внесення змін до Статуту ООН. Зазначене пояснюється тим, що для такої процедури потрібна одностайна згода всіх п'яти постійних членів [1]. Таким чином, внесення змін перебуває у затиску: вето P5 паралізує Раду і потребує реформ, проте самі країни P5 мають можливість блокувати внесення таких змін, що є необхідними для вирішення паралічу [4].

Наразі можна побачити інший шлях вирішення проблеми, що пропонується – реформа без внесення змін (nonamendment reform). Зазначена пропозиція розв'язання труднощів втілюється у еволюції інтерпретацій та тлумачень засновницького документу. Відмічається, що на відміну від своїх формальних провідників, реформи без внесення змін не залежать від права

вето, тому можуть використовуватись з метою реагування на глобальні кризи в тих ситуаціях, коли Рада Безпеки не може діяти. Це та пропозиція, що акцентована на можливості ООН впоратись з викликами сучасності без запровадження змін в існуючий лад [4].

Необхідно підкреслити, що більшість реформ ООН уникають згадок про інший шлях – внесення поправок до Статуту ООН, бо панує думка, що нам призначено жити з цим документом вже назавжди. Таким чином, пропозиції, що потребують саме змін у документі, зазвичай відхиляються в якості нереалістичних [5].

Слід згадати Звіт Генерального Секретаря «Our Common Agenda» (OCA) від 2021 року – у ньому містились повільні та поступові кроки, які, як очікується, призведуть до підвищення ефективності ООН з часом. Однак варто розуміти, що це підхід з мінімальними зусиллями, який до моменту його втілення, зважаючи на динамічні глобальні зміни, стане застарілим та неефективним [5].

Мабуть жодне інше положення Статуту не зазнавало такої критики, як право вето, проте й відсутність бажання говорити про його скасування є незбагненним. Якщо все ж таки розглядати це питання, то шлях його ліквідації полягає в двох кроках. Першим є варіант, згідно з яким ГА ООН, відповідно до Ст. 108 ухвалює резолюцію двома третинами голосів за скасування права вето – таким чином змінюється Ст. 27/3. Якщо цю поправку не буде ратифіковано, то цими двома третинами голосів скликається Генеральна конференція для перегляду Статуту – право вето не впливає на її скликання. Тоді більшість держав-членів зможе ухвалити переглянутий «Другий Статут» і ратифікувати його. Перед опозиційними державами лише постане вибір – або погодитись на зміни, або залишитись поза ООН [5].

Маємо розуміти, що завжди є шляхи вирішення нагальних проблем. Так, це не швидкі варіанти розв'язання, проте ніхто не є більш важливим за весь світ. Таким чином, якщо хтось прийме рішення залишитись поза ООН, то це не світ зазнає втрат, а ізольована держава.

#### **Список використаних джерел:**

1) Статут Організації Об'єднаних Націй: Статут ООН, Сан-Франциско, 26 червня 1945 року. URL: [https://unic.un.org/aroundworld/unics/common/documents/publications/uncharter/UN%20Charter\\_Ukrainian.pdf](https://unic.un.org/aroundworld/unics/common/documents/publications/uncharter/UN%20Charter_Ukrainian.pdf)

2) Земан І. В. Статут ООН та права людини у баченні Луїса Сона. *Сучасні проблеми міжнародного права. Liber Amicorum до 60-річчя проф. М. В. Буроменського* / за ред. В. М. Репецького та В. В. Гутника, Львів; Одеса : Фенікс, 2017. С. 380–394.

3) A team of experts convened by the Global Governance Forum. A Second United Nations Charter: Modernizing the UN for a New Generation. 2024. URL: <https://globalgovernanceforum.org/second-united-nations-charter-modernizing-un-new-generation/> (дата звернення: 04.11.2024).

4) Oona A. Hathaway, Maggie M. Mills, and Heather Zimmerman. How to Reform the UN Without Amending Its Charter. 2024. URL: <https://carnegieendowment.org/posts/2024/07/un-reform-security-council-charter-nonamendment-veto?lang=en> (дата звернення: 04.11.2024).

5) Dr. Vesselin Popovski. Revising the United Nations Charter. 2024. URL: <https://www.stimson.org/2024/revising-the-united-nations-charter/> (дата звернення: 04.11.2024).

**Романова О.О.**

*здобувач вищої освіти 4 року навчання  
освітнього ступеня бакалавр ННІМПтаМ НУОМА  
Науковий керівник: Ковбан А.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри загальноправових дисциплін НУОМА*

## **КОНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПАРЛАМЕНТСЬКОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕД ВИБОРЦЯМИ В КРАЇНАХ ЄВРОПИ**

Закріплення та функціонування інституту парламентської відповідальності перед виборцями є одним з найважливіших аспектів демократичного управління, що спрямований на підвищення прозорості та підзвітності влади. Наявність парламентської відповідальності та можливість її застосування дозволяє виборцям впливати на діяльність депутатів та спонукати останніх до дотримання зобов'язань, покладених на них в результаті виборів.

Рижук І. В. зазначає, що конституційно-правова відповідальність виступає субінститутом у межах інституту конституційно-правової відповідальності. До парламентаріїв відносяться депутати законодавчих органів держав. Через те, що членство парламентаріїв у колективних органах чи об'єднаннях, обіймання керівних посад у парламенті зумовлює виникнення додаткових обов'язків, до категорії «парламентаріїв» авторка відносить також колективних суб'єктів, таких як депутатські фракції (групи), комітети законодавчого органу влади, коаліції депутатських фракцій та керівних осіб парламенту: спікера парламенту, його заступників, посадових осіб комітетів [1, с.7].

Дзєга В. Д. та Хромцов Д. О., досліджуючи підходи до визначення парламенту, звертаються до напрацювань щодо дослідження британського парламенту, який є одним із найстаріших у світі. Зокрема, виділяють чотири підходи до визначення парламенту через аналіз природи депутатського мандату. Відповідно до першого, депутати виступають у якості «слуг своїх виборців», а парламентарії розглядаються, насамперед, як представники інтересів своїх виборців. Другий підхід полягає у баченні депутатів у якості захисників національних інтересів. У світлі третього підходу парламентарій виступає як провідник волі політичних партій, а механізм представництва розглядається в контексті реалізації партійної платформи. Відповідно до четвертого підходу, парламент є дзеркалом суспільства. Він поєднує концепцію

представництва та ідею пропорційного представництва різних верств населення у парламенті [2, с.51].

Інститут юридичної відповідальності парламентаріїв має за основу теоретичні концепти щодо відповідальності держави, державних органів та посадових осіб перед суспільством. Костицька І.О зазначає, що виходячи з обсягу конституційного закріплення юридичної відповідальності парламентаріїв, можна виокремити три основні моделі: модель базового рівня, фрагментовану конституційну модель та деталізовану конституційну модель.

Конституційні моделі базового рівня закріплені конституціями Франції, Італії, ФРН, Іспанії. Для них характерні такі особливості: закріплення юридичної відповідальності держави та/або органів публічної влади (а відтак і парламенту) як універсальної конституційної відповідальності, закріплення обмеженої парламентської недоторканності депутатів парламенту, що уможливорює притягнення їх до юридичної відповідальності у випадках, прямо не зафіксованих конституцією держави.

Фрагментована конституційна модель характеризується закріпленням конституційної відповідальності держави та органів публічної влади перед особою та суспільством, закріпленням парламентської недоторканності депутатів парламенту ( може мати як обмежений, так і абсолютний характер), фіксацією окремих випадків, підстав та санкцій за правопорушення, адресованих парламентаріям. З одного боку така модель робить залежною юридичну відповідальність парламентаріїв від юридичної відповідальності держави та парламенту, натомість з іншого боку вона «фрагментує» таку відповідальність. Це відбувається тому, що конституції держав за своїм призначенням та через обмежений обсяг регулювання не можуть охопити усі види відповідальності, а відтак закріплюють тільки найбільш значимі. Така модель виражена у конституціях Чеської Республіки та Польщі.

Для деталізованої конституційної моделі характерний розширений формат конституційного регулювання підстав, порядку та санкцій юридичної відповідальності парламентаріїв. При застосуванні цієї моделі положення самої конституції регулюють окремі питання, що стосуються порушення правил і вимог депутатської етики, конфлікту інтересів, протидії корупції тощо. Це пов'язано, насамперед, з історичним досвідом держав, прагненням максимального врахування їх напрацювань у цій сфері. Така модель закріплена у Конституції Португалії [3, с. 271-272].

Прибічники концепції вільного мандата вважають, що відсутність в депутатів імперативного мандата не означає відсутність прямого зв'язку між ними та виборцями. Проте, на думку Пасальського М. на практиці вбачається інший стан речей і депутати все менше часу приділяють роботі з виборцями. Автор також наводить думки Малька А.В. та Синюкова В.І., які стверджують, що скасування права відкликання підвищує відповідальність депутата у виборі певної позиції, а виходить, зробить його більше вільним. Це сприятиме підвищенню відповідальності і виборців, які будуть ретельніше ставитися до свого вибору. При цьому автор не погоджується з такою думкою і вказує, що в



депутатів і так наявне широке коло прав і гарантій виконання обов'язків порівняно з відсутністю будь-якої їх відповідальності, і робити їх ще «більше вільними» немає потреби. Необхідно спрямовувати законодавство у бік урівноваження прав та обов'язків депутатів. Щодо аргументу про відповідальність виборців, то зазначається, що наявність вільного мандату не сприятиме підвищенню їх відповідальності, оскільки вони у будь-якому разі намагаються зробити правильний вибір, натомість передбачити реальну поведінку кандидата після виборів досить важко [4, с.29].

Відповідальність парламентарія може виражатися у ретроспективному та позитивному аспектах. Конституційно-правова відповідальність парламентаріїв в ретроспективному аспекті – це вид юридичної відповідальності, яка має політичне забарвлення та настає у разі порушення депутатами конституційного законодавства, полягає у примусовому застосуванні заходів впливу, суть яких полягає у позбавленні права здійснювати законодавчу державну владу або у скасуванні результатів діяльності. Конституційно-правова відповідальність парламентаріїв у позитивному аспекті – це відповідальне ставлення народних депутатів до виконання покладених на них повноважень та звітування за це перед народом України загалом та своїми виборцями зокрема [1, с.11].

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що інститут парламентської відповідальності належить до фундаментальних елементів демократичного управління. Конституційно-правова відповідальність парламентаріїв може виражатися у ретроспективному аспекті, що застосовується у разі порушення законодавства, та позитивному, який зосереджується на відповідальному виконанні повноважень перед виборцями. Для різних країн, в силу політичних, історичних та інших особливостей, притаманні різні моделі регулювання парламентської відповідальності.

### ***Список використаних джерел:***

1. Рижук І. В. Конституційна модель відповідальності парламентаріїв: порівняльно-аналітичне дослідження: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Ужгород, 2016. 22 с.
2. Дзега В. Д., Хромцов Д. О. Парламентар в особливих умовах воєнного стану: відповідальність і стійкість. *Наукові інновації та передові технології*. 2024. № 1(29). С. 49-61.
3. Костицька І.О. Юридичне закріплення конституційно-правових моделей юридичної відповідальності парламентаріїв. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. №3. С. 270-273.
4. Пасальський М. Конституційна модель депутатського мандата парламентарія України. *Юридична Україна*. 2015. №9. С. 26-31.

Наукове видання

**«Морське право та менеджмент:  
еволюція та сучасні виклики»**

Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної  
онлайн конференції молодих науковців  
та здобувачів вищої освіти

Редагування Савінова Н.А., Степанов С.В.  
Верстка Степанов С.В.

Підписано до друку 24.12.2024  
Формат 60x84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. 10,85  
Тираж 300 пр. Замовлення № И25-01-01

НУ «ОМА», центр «Видавінформ»  
65052, м. Одеса, Дідріхсона, 8, корп. 7  
Свідоцтво ДК № 1292 від 20.03.2003  
e-mail: [publish@onma.edu.ua](mailto:publish@onma.edu.ua)  
Телефони: +38 (048) 793-24-50  
+38 (048) 793-24-51