Морське право
та менеджмент:
еволюція та сучасні виклики

Матеріали
XV Міжнародної науково-практичної конференції

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ
КОЛЕГІЯ ЮРИСТІВ З МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали
XV Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2021

УДК 341.225(082)
М432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 26 травня 2021 р. (протокол № 8).

Редакційна колегія: Міюсов М.В., д.т.н., проф. (голова редколегії); Голіков В.А. д.т.н., проф.; Шемякін О.М., д.ю.н., проф.; Примачов М.Т., д.е.н., проф.; Савінова Н.А. д.ю.н., с.н.с.; Сотниченко Л.Л., д.е.н., доцент; Доннікова І.А., д.ф.н., доцент; Ярова Л.В., д.політ.н., проф.; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Савич О.С., 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: Матеріали
М432 XV Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». – Одеса: НУ «ОМА», 2021 – 285 с.

У збірник увійшли матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», що відбулась в Національному університеті «Одеська морська академія» 22 квітня 2021 р.

Видання містить аналіз сутності й системи морського права, морського менеджменту, правових та управлінських аспектів розвитку України в умовах євроінтеграції та гуманістичних проблем сталого розвитку, також 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)

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

© Національний університет «Одеська морська академія», 2021

ЗМІСТ

Розділ І. МОРСЬКЕ ПРАВО

Балобанов О.О., Федчун Н.О.
Безпека на морі: виклики сучасності 9
Бегагоін К.Ф.
Актуальні питання та проблеми правового регулювання у сфері автономного судноплавства..... 12
Бойко І.С.
Україна v. Російська Федерація (морські справи)..... 15
Ващук В.В.
Арбітражні застереження в чартерах: зміст, позитивні та негативні наслідки застосування 18
Венгер К.О.
Правове регулювання кібербезпеки на морі..... 23
Вовк А.В.
Правові основи діяльності суб'єктів надання посередницьких послуг щодо працевлаштування моряків за кордоном 26
Гризова К.О.
Початок розрахунку сталійного часу 28
Гуляк О.С.
Право моряків на безпечну працю та соціальний захист..... 32
Дворніченко Д.Ю.
Морська політика ЄС 35
Денисова Г.О.
Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями 39
Забара І.М.
Інформаційна складова боротьби з актами піратства на морі: міжнародно-правові новації..... 43
Іванова А.В.
Дотримання трудових норм у морському судноплавстві : функції держави порту 45
Клюєва Є.М.
Правові аспекти проведення вакцінації моряків від COVID-19..... 49
Колесник А.О.
Практика використання гарантій P&I клубу в Україні..... 52

Комендантова Є.Г.
Морська охорона як підрозділ державної прикордонної служби України 55
Костиря О.В.
Управління безпекою в судноплавстві: вимоги міжнародної морської організації 57
Краснікова О.В.
Генеза вантажної марки 61
Кузнецов В.Д.
Актуальні проблеми морського піратства на сучасному етапі 64
Курдюкова А.О.
Реформування портової галузі України: завдання та виклики 67
Лохматова Е.С.
Правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів 71
Лут Д.Р.
Сучасна концепція норм jus cogens 75
Мазураш О.А.
Розрахунок сталійного часу, як обов'язкового елементу чартеру у торговельному мореплавстві 79
Палько В.И.
Защита прав моряков в период пандемии 82
Пашковская Л.И.
Домашний коносамент 86
Переверзєва О.С.
Міжнародно-правові і національно – правові заходи щодо охорони морського середовища у світовому океані та їх імплементація 90
Півторак Г.Ф.
Напрямок розвитку рибного господарства України 94
Ptashenchuk O.
Military activities v. compulsory dispute-settlement mechanism under the united nations convention on the law of the sea 97
Савич О.С.
Деякі актуальні юридичні питання автономного судноплавства 104
Шишкін С.М.
Види загальної аварії в міжнародному приватному морському праві 108
Шкребтієнко А.Г.
Правове регулювання ІНМАРСАТ в міжнародному морському праві 111

Розділ ІІ. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Бабаченко М.В..
Потенціал енергетичної ефективності підприємства як об'єкт управління 116
Бурмака Л.О.
Вплив процесів глобалізації на розвиток транспортного ринку 119
Голубкова І.А.
Перспективи трансформації орендних відносин у концесійні в портах України.... 122
Єзерська М.О.
Перспективи розвитку суднобудівельної промисловості України за рахунок державної підтримки..... 126
Задерей А.Є.
Ефективне управління виробничою діяльністю в консолідуючої контейнерної компанії 129
Каліна І.В.
Оцінка ролі інтелектуального капіталу у розвитку судноплавних компаній ... 132
Калініна Г.Г., Гусаков С.В.
Інтеграція терміналів морських портів до глобальних ланцюгів поставок 136
Козогладюк А.Н.
Социальные медиа и кибербезопасность в судоходстве 140
Костенюк К.А.
Сутність нормалізації стану флоту в конкурентних стратегіях 142
Кравченко А.В., Рябчук В.В.
Взаємозв'язок розвитку морських портів та перевезень на короткі дистанції……..... 144
Кузьменко К.М.
Особливості сучасних інтеграційних процесів у глобальному торгівельному судноплавстві 149
Кучер І.С.
Розвиток інноваційних технологій в сучасному світовому судноплавстві 152
Лаврущенко Ю.О.
Особливості залучення інвестицій в інноваційні проекти на морському транспорті..... 155
Левинська Т.І.
Співпраця портів і перевізників у лінійному судноплавстві..... 159
Легонькова М.І.
Цифрові інновації в управлінні морськими ланцюгами поставок 161
Лисенко Н.С.

Сучасні тенденції ведення бізнесу, вплив COVID-19, наслідки та адаптивність…. 165
Макаренко М.В., Барський І.М.
Особливості формування конкурентних переваг портів Європи 168
Мезіна Л.В.
Сучасні умови позиціонування стивідорного бізнесу в Україні 172
Павленко В.А.
Фінансова стійкість як одна з головних умов стабільної роботи судноплавної компанії 175
Пархоменко І.М.
Реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу морської транспортної галузі України 179
Примачев М.Т.
Проблеми управління розвитком морського транспортного потенціалу країни…. 183
Примачева Н.Н.
Менеджмент розвитку міжнародних транспортних маршрутів 186
Сєнько О.В.
Вдосканалення вазаємозв'язку рівнів менеджменту у системі сучасного судноплавства..... 189
Сотниченко Л.Л.
Теоретичні засади впровадження інформаційних технологій на транспорті при цифровізації..... 191
Стахов А.Ю.
Проблеми асиметрії глобального ринку морської торгівлі 194
Стахов С.Ю.
Принципи сталого позиціонування національних морських транспортних комплексів 197
Устинов Р.Г., Оніщенко В.В.
Конкурентоспроможність порту в сучасних умовах 200
Фрасинюк Т.І.
Особливості розвитку спеціалізованих сегментів глобального ринку морської торгівлі..... 203
Шайхатдінов А.З., Понуровський С.В.
Сучасний стан та перспективи працевлаштування моряків в Україні..... 206
Яворська А.Ф.
Аналіз стану та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції..... 211

Розділ ІІІ. ПРАВОВІ ТА УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.
Право державної та комунальної власності: підстави виникнення та правовий режим майна 214
Барило В.Р.
Проблеми статевої свободи та статевої недоторканості в Україні та зарубіжних країнах 218
Бельо Л.Ю.
Договірне право як складова частина правової системи України 221
Валуєва Л.В.
Щодо імплементації європейських стандартів у транспортній сфері України…… 224
Глуган В.С.
Деякі питання кримінальних правопорушень з мотивів ненависті 227
Допіра А.В.
Цивільно-правова відповідальність: особливості та значення 230
Ізбаш О.О.
Невзаємозамінний токен і інтелектуальна власність 233
Клєщенко А. Л.
Загальна характеристика проекту нового кримінального кодексу України 235
Ковбан А.В.
Щодо конституційно-правової регуляції напрямків інформаційних технологій…. 238
Коротиш С.О.
Порівняльна характеристика інституту прокурорського самоврядування в США та Україні 241
Кравченко М.О.
Корупційні злочини за вітчизняним та зарубіжним законодавством 243
Матвєєвський О.В.
Проблеми реформування міжнародно правових стандартів світової практики судової експертизи 246
Маймескул У.М.
Корупційні кримінальні правопорушення і кримінальні правопорушення, пов'язані з корупцією 248
Михайлова Д.А.
Актуальні питання реєстрації прогулянкових яхт під прапором України 251

Скоробагатько А.В.
Питання спеціального пенсійного забезпечення в Україні 254
Степанов С.В.
Актуальні проблеми боржників у виконавчому провадженні..... 257
Тарантаєва О.О.
Особливості цивільно-правового захисту особистих немайнових прав та інтересів 259
Тімофєєва Л.Ю.
Тлумачення права на повагу приватного життя в контексті якості життя та реформування кримінального законодавства України 262

Розділ IV. ГУМАНІТАРНА ОСВІТА ДЛЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Доннікова І.А.
«Soft skills» викладача сучасного університету 267
Єфтєні Н.М.
Особливості і моделі проведення переговорів в конфлікті 269
Миненков Г.Я.
Образование для неизвестного будущего и проблема компетенций 271
Павлова О.С.
Проблема оптимального компонування переліку soft skills фахівця з морського права за двоступеневою системою освіти 275
Поживатенко А.Є.
Принцип фасилітації як метод розвитку «soft skills»..... 280
Шевчук О.М.
Філософія як створювальна практика «soft skills» 283

РОЗДІЛ І. МОРСЬКЕ ПРАВО

Балобанов О.О.
к.ю.н., професор кафедри транспортного права
Одеського національного морського університету
Федчун Н.О.
к. ю. н., доцент, доцент кафедри кримінології
та кримінально-виконавчого права
Національного університету «Одеська юридична академія»

БЕЗПЕКА НА МОРІ: ВИКЛИКИ СУЧАСНОСТІ

Судно, що є одним з найрозвиненіших, передових видів транспорту, забезпечує світову торгівлю. Рух закладений в саму сутність судна. Воно (судно), перш за все, плаває, а крім цього, виконує ряд функцій, характер яких залежить від того, яким є призначення цього судна: торговельне, науково-дослідницьке, риболовецьке, прогулянкове, військове.

Судноплавство ж вимагає свободи від небезпек, від чого б небезпеки не виходили. Поряд з морським правом, свобода є однією з головних складових загального міжнародного права (jus congens), без чого користування морськими просторами втрачає будь-який сенс.

Судноплавство не може бути не вільним, навіть якщо свобода, яка не є привілеєм, повинна бути обмежена певними регламентуючими рамками.

Свобода судноплавства зародилася, бере свій початок, в той же час, коли з'явилось поняття прав людини, в той час, коли норми міжнародного права розроблялися купцями, до того як це право було відібрано у них державою. З виникненням сучасної держави, ця правова система перетвориться в міжнародне право, що діє у світовому масштабі.

Якого б типу не було судно, яким би не був простір, свобода судноплавства залишається свободою, а якщо їй доводиться страждати від різного роду стягнень (обмежень), для їх введення в силу необхідні суворі і чіткі формулювання, тобто необхідно точно знати, про що йде мова: про право вільного проходу або про право вільного транзиту, або про порти, що забезпечують безпеку.

Свобода судноплавства найбільш природньо і яскраво проявляється, знаходить своє вираження у відкритому морі і полягає у праві будь-якої держави виводити в море судна під своїм прапором. Проте в цій зоні на державу накладаються певні обмеження, взаємозалежності, спрямовані на

захист інтересів, як окремих держав, так і всього міжнародного співтовариства. Перш за все ці обмеження, пов'язані з нормами безпеки.

Ясного і повного визначення, що дає пояснення поняттю безпеки, немає. Безпеку можна визначити шляхом від противного – тільки як відсутність небезпеки.

В морській практиці морська безпека та безпека судноплавства часто протиставляються. При цьому під першою маються на увазі заходи безпеки, спрямовані на охорону морського середовища, в той час під другим, розуміються специфічні заходи щодо забезпечення безпеки суден, людей і вантажів.

При цьому слід звернути увагу на близькість таких понять як морська безпека (в тому вигляді як ми розглядаємо безпеку) і морський ризик. Морський ризик є невіддільним від морської безпеки, і в той же самий час морська безпека є прямим наслідком ризиків, випливає існування останніх. Адже при відсутності морських ризиків відпала б необхідність в проведенні політики безпеки.

Морський ризик можна визначити як можливість події, випадку, в результаті якого можуть наступити руйнівні наслідки.

Таким чином, предметний розгляд морської безпеки вимагає з'ясування сутності морських ризиків. Зазначене дозволить розробити максимально дієві заходи, які забезпечать усунення відповідних ризиків (хоча звести ризик до нуля неможливо).

У зв`язку з цим було виділено ризики двох видів:

- індивідуальні ризики: такі як захворювання моряків і нещасні випадки з ними. Ступінь таких ризиків може зростати в залежності від умов життя на борту судна.

- колективні ризики, яким можуть піддаватися судно і його вантаж, що пов'язані з умовами судноплавства. У будь-якому випадку, це ті ризики, наслідком яких є морські катастрофи.

Саме на основі дослідження цих двох видів ризиків і, зокрема, з урахуванням статистичних матеріалів про події, ведеться розробка норм і правил морської безпеки.

Зникнення, пожежа, вибух, зіткнення (з іншими суднами), навал (на інші об'єкти), посадка на мілину, посадка на мілину з метою порятунку, втрата і аварія – ці події є визначальними і дають можливість встановити пріоритети і оцінити рівень (якість) зводу правил морської безпеки.

Попри все це, історія мореплавання відзначена цілою низкою катастроф, і якщо «не одна епоха була врятована від нещасних випадків на морі зі смертельними наслідками», при цьому можна тільки шкодувати про те, що із

швидким розвитком морських транспортних засобів зріс і обсяг збитків та втрат.

У зв`язку із значним розширенням морських перевезень зріс також ризик зіткнення суден. Прагнення до отримання всебільшого прибутку, до підвищення рентабельності, призвело до створення суден нового типу (суден з великою водотоннажністю, суден з ядерними силовими установками, а також суден, що мають велику швидкість ходу), здатних завдати значної шкоди. Також, незважаючи на збільшення кількості правил, що регламентують морську безпеку, загибель людей і забруднення морського середовища зросли до таких масштабів, що викликає тривогу і шокує світове товариство.

Дійсно важко допустити стійку тенденцію зростання кількості морських катастроф в сучасну епоху, однак, але при цьому не слід замовчувати правду і забувати про небезпеку цих подій, прикриваючись досягненнями науково-технічного прогресу, що дає змогу усунути цю небезпеку.

Досягнення сучасності вступають в протиріччя з безпекою, і навіть, якщо техніка може стати важливим інструментом в боротьбі за усунення небезпеки при морських перевезеннях, вона не завжди відкриває прямий шлях до забезпечення безпеки.

На сьогодні головне завдання полягає у виробленні норм безпеки, які не тільки відповідали б реальним морським ризикам, але узгоджувались з новітніми досягненнями технічного прогресу в морській галузі.

Таким чином, з вищесказаного можна зробити висновок: при розробці норми морської безпеки, необхідно виходити як із законів морського ринку, що відрізняється жорсткою конкуренцією, так і з вимог, що пред'являються до безпеки морських перевезень.

Безпека є предметом турботи морського співтовариства з давніх часів і отримала свій подальший розвиток під впливом науковців та практиків. Саме розуміння безпеки ґрунтується на загальному підході до проблем безпеки.

Бегагоін К.Ф.
здобувач вищої освіти І курсу магістратури
Інституту морських перевезень та технологій
Національного Університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Костиря О. В., к.ю.н., доцент
Національного університету «Одеська морська академія»

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ТА ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ АВТОНОМНОГО СУДНОПЛАВСТВА

Протягом усієї світової історії людство прагнуло до винаходу і експлуатації різних засобів пересування. У минулому столітті, в зв'язку з розвитком технологій, фахівці отримали можливість розробляти автономні види транспорту. На сьогоднішній день існують і активно використовуються автономні засоби різного виду автотранспорту, світовій практиці відомі приклади автоматизованих метрополітенів і автоматичних керованих транспортних засобів (AGV) на сучасних контейнерних терміналах. Фахівцями в сфері авіації розроблені різні підходи до концепції автономного управління.

Актуальність теми полягає в тому, що автономне керування транспортними засобами є міжгалузевим і світовим трендом, в стороні якого не має права залишатися і водний транспорт. Напрацювання щодо розвитку безекіпажних флотах ведуться в багатьох країнах. Так, наприклад, британський холдинг Rolls-Royce - один з провідних світових постачальників комерційної судноплавної галузі - займається розробкою безпілотних вантажних морських суден. Фахівці компанії стверджують, що судно без екіпажу і з дистанційним управлінням буде безпечніше і дешевше, ніж звичайне [1].

В першу чергу, слід зазначити, що існує багато проблем різних рівней регулювання у сфері безпеки управління автономними судами.

Проблеми, порушені в роботі, структурно поділені на три основні групи.

Перша з них пов'язана з антропоцентризмом права «до цифрової епохи », тобто, з його нездатністю працювати з іншими автономними суб'єктами, крім людей і різними формами їх організації.

Друга визначається специфічними характеристиками самих автономних систем, в серед яких виділяється їх недетерминированность і здатність до самонавчання.

Третя проблема, яка може істотно відкласти початок використання автономних суден на досить значний термін, може стати кіберзлочинність. Однією з основних утруднень експерти називають недостатню оснащеність, яка не дозволить судам нового покоління справлятися з кіберзлочинністю. На

даному етапі галузь перебуває далеко не в найкращій формі, коли мова йде про комп'ютерну безпеку. Ця проблема повинна вирішуватися на найвищому рівні серед представників індустрії. Брандмауери та антивірусне програмне забезпечення не зможуть стримати кібератаки.

Якщо об’єднати усі тезиси в один, то можна сказати що проблема поширення дії норм міжнародного морського права на автономні суда не може бути вирішена простим перенесенням їх регулюючого впливу на нові суб'єкти (об'єкти) - системи штучного інтелекту або самі автономні судна. Подібна переадресація неможлива, оскільки людський і штучний інтелект використовують абсолютно різні алгоритми прийняття рішень [2].

Але, незважаючи на прогнозований розробниками безпілотних суден прогрес у мореплавстві, що очікувано буде спричинений впровадженням інновацій у практику морських перевезень, все ж залишається багато питань, пов’язаних з переходом на нові технології. Концепції, що лежать в основі автономних суден, ґрунтуються на моделі «Industry 4.0», нещодавно розробленої в Німеччині, в якій кібер-фізичні системи будуть сканувати простір, створювати віртуальну копію фізичного світу і приймати децентралізовані рішення. Кінцевою метою є автоматизоване виробництво в рамках проекту «Smart Factory» при інтеграції декількох заводів, постачальників, дистриб’юторів та споживачів. Але, на думку дослідників, викликає сумнів, що модель, розроблена для контрольованого виробничого середовища, може бути застосована в динамічному, глобальному, важкопрогнозованому та відкритому морському середовищі. З огляду на унікальний характер морської галузі та експоненціальне зростання у сфері застосування технологій, будь-яка спроба передбачити масштаби і наслідки автоматизації є, в кращому випадку, неточною. А відсторонення людини від управління судном, на чому наполягають розробники безпілотних суден, має врахувати реальний ризик появи нових джерел помилок у технічних системах, лініях зв’язку, кібербезпеки і віддалених системах контролю, які ізольовані від реальності судна та його реального середовища: чим складніше, взаємозалежна і незвична система, тим більша ймовірність помилок і збоїв [3].

Тема автоматизації суден не могла залишити поза увагою основні морські концвенції, що стосуются дипломування і підтвердження компетентності моряків. А саме, очікується перегляд конвенції ПДНВ. На засіданні комітету ІМО 28-30 листопада 2018 року було позначено декілька пріоритетних напрямків діяльності ITF в ІМО в даний час. Це автономні і високоавтоматизовані судна, індустріальний персонал - ІР, перегляд Конвенції ПДНВ і вплив людського фактора на безпеку мореплавання.

Що стосується індустріального персоналу, який може виявитися на борту суден, в ході засідання виникло багато питань: так, IP-працівники можуть бути некваліфікованими, як того вимагає Конвенція ПДНВ, наприклад, в частині особистого виживання, надання першої медичної допомоги, використання колективних та індивідуальних рятувальних засобів і боротьби з пожежами і так далі. Тому MSC ITF звернувся до національних профспілкам і адміністраціям прапорів внести свої пропозиції для попереднього узгодження та коригування, і лише потім винести їх на розгляд в ІМВ. Передбачається, що найближчим часом ця тема буде обговорюватися на засіданнях Підкомітету з людського фактору, підготовці моряків та несення вахти, а також Комітету з безпеки мореплавання (КБМ) ІМО [4].

У висновку можна відзначити, що питання нормативно - правового регулювання безекіпажних суден є комплексним і включає в себе безліч аспектів торгового мореплавання і судноплавства. Законодавцю належить виконати титанічну роботу по зміні існуючої нормативно - правової бази, щоб експлуатація автономних судів стала можливою, адже існуюча база формувалась ще з часів античних століть. Очевидно, що національне законодавство повинне розвиватися в одному напрямку з міжнародно - правовим регулюванням експлуатації автономного флоту, бо судноплавство носить транскордонний характер. Малоймовірно, що такі судна незабаром витіснять звичайні, керовані живими людьми суда, в зв'язку з чим тривалий час нормативне регулювання буде змішаним, що враховує експлуатацію автономних судів і судів, традиційно керованих екіпажами на борту.

***Список використаної літератури*:**

1. Мовчан А. П., Янков А. Мировой Океан и Международное Право. Москва : “Наука”, 1987. С. 2-3.

2. Гаврилов В.В., Р.И. Дремлюга. Актуальные вопросы международно-правового регулирования плавания морских судов без экипажа. Московский журнал международного права №1(2). 2020 URL: file:///C:/Users/38066/Downloads/361-483-1-SM.pdf (доступ 20.03.2021).

3. Плачкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. Адміністративне право і процес №1(2). 2018. С.114 -117. URL: file:///C:/Users/38066/Downloads/132862-Текст%20статті-299992-1-10-20180803.pdf (доступ 20.03.2021).

4. Anticipating of STCW review. 2019. URL: http://news.crewmarket.net/2018/12/ozhidaetsya-peresmotr-konvencii-pdnv.html (доступ 20.03.2021).

Бойко І.С.
к.політ., н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

УКРАЇНА v. РОСІЙСЬКА ФЕДЕРАЦІЯ (МОРСЬКІ СПРАВИ)

І. Арбітражні трибунали, створенні згідно з Додатком VII до Конвенції ООН з морського права 1982 року, розглядають дві справи за позовами України проти РФ. Справа № 2017-06 стосується порушення прав України, гарантованих Конвенцією ООН з морського права в Чорному, Азовському морях і в Керченській протоці. У позові йдеться про ймовірні порушення статей 2, 21, 38, 44, 56, 58, 77 Конвенції. 11 лютого 2020 року трибунал ухвалив рішення щодо юрисдикції та перейшов до стадії вирішення справи по суті [1]. **С**права № 2019-28, що стосується затримання трьох українських військово-морських кораблів та 24 членів їхніх екіпажів, поки на стадії попереднього розгляду [2]. Ці справи поєднує питання щодо делімітації морських просторів в Азовському морі, без справедливого врегулювання якого неможливе рішення по кожній з цих справ. А статус історичних внутрішніх вод необхідно залишити в історії.

ІІ. Оскільки заперечення РФ у справі № 2017-06 щодо наявності у трибуналу юрисдикції вирішувати спір спираються на рішення міжнародних судово-арбітражних органів щодо затоки Фонсека [3] та Піранської затоки [4], то вважаємо за потрібне зробити декілька акцентів щодо цих рішень.

11 вересня 1992 року було винесено рішення камерою ad hoc Міжнародного суду ООН у питанні про визначення юридичного статусу вод у затоці Фонсека. Розглядаючи справу, судді використали дефініцію поняття «історичні води», яка була сформульована в рішенні по справі щодо англо-норвезького спору про рибні ресурси 1951 року: «Під історичними водами слід розуміти води, до яких ставляться як до внутрішніх вод, але які не мали б такого впливу без наявності історичного титулу. Історичний титул створюється в результаті тривалого і постійного користування такими водами, *якщо інші держави не чинять перешкод*, *а також постійно не заявляють з цього приводу протестів*» (курсив – Б.І.С.). Щодо наявності протестів з боку України, то зазначимо два факти: 1) у 1992 році офіційний Київ подав до Секретаріату ООН координати вихідних ліній для визначення межі територіального моря та виключної економічної зони України в Азовському морі; 2) Договір про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки 2003 року мав би встановити механізм подальшого узгодження належного режиму Азовського моря. Але, на жаль, досі Російська Федерація перешкоджає

мирному вирішенню питання делімітації. Щодо вирішення спору між Сальвадором, Гондурасом та Нікарагуа, то показовим був факт заяви судді Шигеру Оди (Shigeru Oda) стосовно юридичних умов, за яких практика встановлення історичних вод кваліфікується як правомірна. Зокрема суддя Ода наполягав на тому, що інститут «історичних вод» не може бути застосовний щодо вод, узбережжя яких становить територія кількох держав. Окрім того, він підкреслив неточності і неясності у визначеннях історичних вод, суперечливу практику використання цього поняття, зазначивши, що термін «історична затока» ніколи не застосовувався задля характеристики режиму sui generis (особливого роду), тобто правовий режим історичних вод треба характеризувати як режим, що застосовується до ординарних заток. Тому, на думку судді, «історичною» можна назвати таку затоку, яка в географічному сенсі за своїми характеристиками (наприклад, великою шириною входу) не може бути юридично кваліфікована як така, але може отримати юридичний статус «затоки» з історичних підстав [5]. Висновок, до якого приходить суддя Ода, полягає в тому, що під час розгляду справи щодо цього спору Міжнародним судом ООН була допущена помилка: Суд зарахував затоку Фонсека до «історичних вод» всіх трьох прибережних держав. Ці води мали бути, на думку судді, кваліфіковані за загальним міжнародним правом, з присвоєнням їм статусу територіальних вод кожної прибережної держави окремо. Крім того, суддя наполягав, доктрини міжнародного права, яка підтверджує існування «історичних заток», що належать одночасно декільком державам, немає. В Конвенціях про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в Конвенції ООН з морського права 1982 р. йдеться про державу (але не про держави), до внутрішніх вод якої належать затоки шириною входу понад 24 морські милі. Таким чином, наполягав суддя Ода, не може бути «історичною» затока з берегами, що перебувають під суверенітетом кількох прибережних держав. Як не може бути і «внутрішніх вод», суверенітет над якими мають декілька держав [5] . На наш погляд, таке obiter dicta слід було Суду взяти до уваги та застерегти держави щодо історичної спадщини у виді «історичних внутрішніх вод».

Спір між республіками Словенія та Хорватія тривав з 1991 року, оскільки морські кордони не були визначені в колишній Югославії і мали статус внутрішніх вод. Хорватія наполягала на проведенні кордону всередині бухти, натомість Словенія вважала, що це закриє їй доступ до моря. Рішення арбітражного трибуналу по справі «Республіка Хорватія проти Республіки Словенія» від 29 червня 2017 року горизонтально запозичує основний аргумент щодо делімітації морського кордону за принципом effectivités (ефективне здійснення територіальної юрисдикції). Трибунал взяв до уваги такі чинники,

як розвиток туризму, науково-дослідна діяльність, занепокоєння з приводу забруднення навколишнього середовища. Аргументи обох сторін щодо поділу Піранської затоки були засновані на статті 15 Конвенції ООН з морського права 1982 року. Хорватія виступала за загальне правило серединної лінії, Словенія стверджувала, що замість того аби просто «різати» затоку навпіл, Словенія наполягала на історичному праві на затоку і що існує ціла низка географічних чинників, а також економічні інтереси й інтереси безпеки Словенії, на які треба зважити як на особливі обставини. Трибунал прийняв рішення щодо делімітації морського простору в затоці у відповідності до створеної Міжнародним судом ООН методології делімітації морських просторів. Зокрема, Трибунал не вважає, що велика різниця в довжині узбережь Хорватії і Словенії є особливою обставиною, що вимагає відходу від лінії рівновіддаленості. Він також не погоджується, що історичні назви, які могли би послужити підставою для відходу від лінії рівновіддаленості, мають перевагу. Однак Трибунал вважає, що деякі особливості прибережної конфігурації несприятливо відбиваються, коли використовується лінія суворої рівновіддаленості, і такі особливості слід розглядати як особливі обставини. Така особлива обставина полягає в тому, що дуже близько до точки А берегова лінія Хорватії різко повертає на південь навколо мису Савудрія, так що базові точки Хорватії, які контролюють лінію рівновіддаленості, розташовані на невеликій ділянці узбережжя, загальний напрямок якого (на північ) помітно відрізняється від загального (орієнтованого на південний захід) спрямування більшої частини хорватської берегової лінії і відхиляє еквідистанційну лінію на північ, значно відсікаючи морську зону Словенії [4]. Трибунал переконаний, що цей фактор є особливою обставиною, яка змушує відходити від суворого застосування принципу рівновіддаленості лінії. Зазначимо, що Трибунал горизонтально посилається на подібні рішення міжнародних судово-арбітражних інституцій [6].

Отже, вважаю, що питання делімітації морських просторів в Азовському морі в судовому порядку має бути вирішено. Як можливий варіант такого рішення – це започаткування нового прецеденту, який по-перше, буде заснований на obitar dicta заяви судді МС ООН Оди, по-друге, з врахуванням прецедентної практики органів міжнародного правосуддя.

Список використаної літератури:

1. Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation).URL: https://pca-cpa.org/ru/cases/149/

2. Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen (Ukraine v. the Russian Federation). URL: https://pca-cpa.org/ru/cases/229/

3. ICJ. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 11 September 1992. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-00-EN.pdf

4. PCA. Arbitration between the Republic of Croatia and the Republic of Slovenia (case № 2012-04). Final Award of 29 June 2017. URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/2172

5. ICJ. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Judgment of 11 September 1992. Declaration of judge Oda. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-01-EN.pdf

6. ICJ. Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine).Judgment of 3 February 2009, paras. 115-22. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/132/132-20090203-JUD-01-00-EN.pdf; Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia). Judgment of 19 November 2012, paras. 190-93. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/124/124-20121119-JUD-01-00-EN.pdf; Maritime Dispute (Peru v. Chile).Judgment of 27 January 2014, para. 180. URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/137/137-20140127-JUD-01-00-EN.pdf

Ващук В.В.
здобувач вищої освіти IV курсу
Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Вишневський В. Л., старший викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

АРБІТРАЖНІ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ В ЧАРТЕРАХ: ЗМІСТ, ПОЗИТИВНІ ТА НЕГАТИВНІ НАСЛІДКИ ЗАСТОСУВАННЯ

Вивчення питання арбітражного застереження в чартерах є актуальним, оскільки від правильної домовленості сторін та включення арбітражного застереження в договір залежить процедура подальшого вирішення спорів за цим договором.

Метою доповіді є приведення власної класифікації арбітражних застережень в чартерах, а також визначення позитивних і негативних наслідків застосування арбітражних застережень в чартерах.

Арбітражне застереження – це угода сторін, у якій сторони домовляються про передачу спору за договором, в разі настання такого спору в майбутньому, до арбітражного органу, та вказують, в якому саме арбітражному органі буде вирішуватися їх спір.

Арбітражна угода означає арбітражне застереження в письмовій угоді або окрему арбітражну угоду, підписану сторонами або що міститься в обміні листами, телеграмами або в повідомленнях по телетайпу [2].

Морські арбітражі, одним з яких є Лондонська асоціація морських арбітрів, мають компетенцію щодо розгляду спорів, які виникають з різних договорів, що містять арбітражні застереження та стосуються торговельного мореплавства, в тому числі стосовно перевезення та фрахтування [13, с. 64].

Зміст арбітражного застереження складається з відомостей про повну назву арбітражної установи, до якої передаватимуться на розгляд спори за договором, її регламент, мову арбітражного розгляду, кількість арбітрів, процедуру їх призначення, місце арбітражу, матеріальне право, що застосовується до договору, конкретний порядок і процедура розгляду спору.

Нами було запропоновано власну класифікацію арбітражних застережень в чартерах відповідно до змісту:

-арбітражні застереження, які не передбачають конкретний арбітраж, до якого має бути переданий спір, дозволяючи сторонам на власний розсуд обирати місце розгляду спору (арбітражне застереження в проформі Рейсового чартеру 1964-року (переглянутому в 1975) «Ньювой» [3, с. 37], в Універсальному рудному чартері 1962 року «Дженорекон» [6, с. 6]);

-арбітражні застереження, які передбачають передання врегулювання спорів в конкретний арбітраж (в Лісному чартері 1947 року «Ардасон» [10, с. 82], в Фосфатному чартері 1950 року «Африканфос» [9, с. 144]);

-арбітражні застереження, які передбачають альтернативу – сторони можуть передати спір на розгляд або арбітражу, який прямо вказаний в застереженні, або у власно обраний арбітраж (В Чартері на перевезення цукру насипом – США [11, с. 212]);

-арбітражні застереження, відповідно до яких судновласник та фрахтівник обирають по одному арбітру, а в разі незгоди цих арбітрів, спір переходить на розгляд до суперарбітра (в універсальному тайм-чартеру «Балтайм» 1939 [7, с. 288], В Стандартному тайм-чартері для обслуговування суден у відкритому морі «Саплайтайм» [8, с. 386]);

-арбітражні застереження, які передбачають спеціальну процедуру вибору арбітрів, де у разі незгоди арбітрів щодо призначення третього, таке призначення вчиняється певною організацією/установою (в стандартних бербоутних чартерах «Берікон А» [4, с. 304] та «Берікон Б» [5, с. 336]).

Позитивним наслідком застосування мультимодального арбітражного застереження в чартерах є більш ефективне, швидке та економне вирішення спору, оскільки фактично спір врегульовується ще під час доарбітражної процедури. Сторони можуть самостійно конструювати цю процедуру, адаптуючи її до своїх потреб і потреб свого бізнесу. А звернення до арбітражу як до завершальної стадії не має обов'язковий характер. Також і доарбітражна процедура – це лише право сторін. Це свідчить про гнучкість арбітражного застереження.

При опціонному арбітражному застереженні сторони включають в положення договору про порядок вирішення спорів краще і від арбітражу, і від державного суду. Це є позитивним моментом, оскільки події в майбутньому можуть бути непередбачуваними [12, с. 196].

Що ж до негативних наслідків застосування арбітражного застереження в чартерах, то арбітраж не може примусово від свого імені викликати свідків, вимагати від державних органів або третіх осіб документи, матеріали, висновки, накладати арешт на майно в забезпечення вимог сторони, що звернулась до арбітражу.

Застосування альтернативного арбітражного застереження може призвести до того, що кожна зі сторін спору буде намагатися першою звернутися до зручного для неї арбітражу або державного суду, а також до виникнення двох паралельних арбітражних процесів, що заплутає сторін на практиці, а угода взагалі може бути визнана недійсною або неукладеною.

Остаточність рішень арбітражу є неповною, оскільки в деяких випадках оскарження дій арбітрів і навіть рішень арбітражу в межах системи арбітражного суду допускається.

Існує також проблема виконання рішень арбітражів, адже хоч і рішення арбітражу для сторін-учасників спору мають обов'язкову юридичну силу, але вони повинні добровільно виконуватися самими сторонами. Часто трапляються випадки, коли арбітражні рішення добровільно не виконуються.

Відповідно до Нью-Йоркської конвенції, у визнанні і виконанні арбітражного рішення може бути відмовлено при недійсності арбітражної угоди за законом, якому сторони цю угоду підпорядкували, а в разі відсутності такої вказівки, – за законом держави, в якій рішення було винесено [1].

Також до негативних наслідків застосування арбітражного застереження можуть призвести патологічні арбітражні застереження, що мають неясні та нечіткі положення, посилаючись на які неможливо встановити компетентний арбітраж, в якому сторони домовилися вирішувати майбутні спори, процедуру врегулювання таких спорів, право, що підлягає застосуванню, мову розгляду, місце знаходження арбітражу, порядок обрання арбітрів.

До патологічних арбітражних застережень належать: «/…/ угоди, що суперечать засадам законності, угоди укладені під примусом, погрозами, з боку однієї сторони, угоди укладені помилково, угоди з непідходящим місцем арбітражу, та угоди укладені внаслідок обману [14, с. 184]».

Такі арбітражні застереження, як правило, призводять до оскаржень рішення арбітражу про наявність компетенції; безпідставного оскарження арбітражного рішення в державному суді; подання опонентом позову в державний суд замість арбітражу; процесуальної протидії визнанню та примусовому виконанню арбітражного рішення.

Отже, сторони повинні завчасно включати арбітражні застереження в чартери для того, щоб в майбутньому при виникненні несприятливих ситуацій стали можливими швидкий розгляд та вирішення спору. Сторонам потрібно чітко зазначати назву арбітражної установи, місце її знаходження, процедуру обрання арбітрів, мову арбітражного розгляду, детальніше прописувати процедуру доарбітражного вирішення спорів.

Сторонам слід уникати альтернативних арбітражних застережень з метою уникнення виникнення двох паралельних рішень.

З урахуванням глобального розповсюдження інтернет-мережі, для забезпечення ефективності арбітражного застереження необхідно, визначившись з арбітражною установою, скористатися на її офіційному сайті запропонованою редакцією арбітражного застереження та інкорпорувати її в контракт. Ці прості дії сприяють дієвості вирішення спору в арбітражній установі відповідно до арбітражного застереження.

Список використаної літератури:

1. Конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, Нью-Йорк, 10 июня 1958 года. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_070 (дата звернення: 01.04.2021).

2. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже, 21 апреля 1961 года. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_069 (дата звернення: 01.04.2021).

3. Рейсовый чартер 1964 г. (пересмотрен в 1975) «Ньювой». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 37-61.

4. Стандартный бэрбоутный чартер «Бэрикон А». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 304-335.

5. Стандартный бэрбоутный чартер «Бэрикон Б». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 336-371.

6. Универсальный рудный чартер 1962 г. «Дженорекон». Проформы чартеров / Двоскина Г. М., Бушева Л. П., Ицкович Л. В.; под ред. Г. М. Двоскиной. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1985. Ч. II. С. 6-19.

7. Универсальный тайм-чартер (боксовая форма 1974) «Балтайм 1939». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 288-303.

8. Универсальный тайм-чартер для обслуживания судов в открытом море «Сапплайтайм». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 386-397.

9. Фосфатный чартер 1950 г. «Африканос». Проформы чартеров / Двоскина Г. М., Бушева Л. П., Ицкович Л. В., Кузьмина Г. Н.; под ред. Г. М. Двоскиной. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1985. Ч. II. С. 144-155.

10. Чартер 1947 г. «Ардасон». Проформы чартеров / Васильева Н. Р., Колобродова Б. Г., Шуман Г. Л., Потапова Г. Е.; под ред. Н. Р. Васильевой. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1983. Ч I. С. 82-95.

11. Чартер на перевозку сахара насыпью – США. Проформы чартеров / Двоскина Г. М., Бушева Л. П., Ицкович Л. В., Кузьмина Г. Н.; под ред. Г. М. Двоскиной. Москва: В/О «Мортехинформреклама», 1985. Ч. II. С. 212-231.

12. Воронов К. М. Паралельні процеси в державному суді і міжнародному комерційному арбітражі. Вісник Харківського національного університету імені ВН Каразіна. 2017. № 24. С. 196-199.

13. Півторак Г. Ф. Сучасні реалії інституту морського арбітражу як механізму забезпечення вирішення спорів щодо встановлення реального зв'язку судна з державою прапора. Evropsky politicky a pravni diskurz. 2018. № 5 (2). С. 62-67.

14. Юрах В. М., Поддєнєжний А. Р. Визначення та історичний розвиток патологічних застережень як виду арбітражних застережень. Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. 2018. № 4. С. 186-190.

Венгер К.О.
здобувач вищої освіти І курсу магістратури
Інституту морських перевезень та технологій
Національного Університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Костиря О. В., к.ю.н., доцент
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КІБЕРБЕЗПЕКИ НА МОРІ

Кібербезпека стає все більш важливою темою для морської та офшорної галузей завдяки швидкій цифровій трансформації, а разом із цим виникають нові загрози та вимоги регулювання.

Кібербезпека стає все більш важливою в морському плаванні, тому що:

− нові технології, більша автоматизація та оцифровка дозволяють нашій галузі бути більш ефективною. У той же час, повинна бути забезпечена кібербезпека, щоб враховувати міркування безпеки та ризики, які ця нова технологія несе з собою, а також забезпечувати безпеку експлуатації суден, екіпажу та пасажирів.

− збільшення кіберінцидентів впливає на судноплавство та офшори. Разом із більшою кількістю інтегрованих суден виникають нові загрози, які можуть віддалено атакувати ваші судна та потенційно отримати доступ до систем управління судном або вплинути на них.

− вводяться нормативні акти та закони, які вимагають від власників, операторів та менеджерів враховувати кібер-ризики, такі як Керівні принципи ІМО щодо управління морськими кібер-ризиками.

З появою все більше випадків кібератак на судно виникло питання регулювання і створення способів запобігання цих атак. ІМО видав керівні принципи MSC-FAL.1 / Circ.3 щодо управління морським кібер-ризиком у 2017 році [1]. Вони містять рекомендації високого рівня щодо управління морськими кібер-ризиками для захисту судноплавства від поточних та нових кібер-загроз та вразливостей та містять функціональні елементи, що підтримують ефективне управління кібер-ризиками. Рекомендації можуть бути включені до існуючих процесів управління ризиками та доповнюють практику управління охороною та безпекою, яка вже встановлена ІМО.

Комітет з морської безпеки на своїй 98-й сесії в червні 2017 року також прийняв Резолюцію MSC.428 (98) - Управління морським кібер-ризиком у системах управління безпекою [2]. Резолюція закликає адміністрації забезпечити належне врегулювання кібер-ризиків у існуючих системах управління безпекою (як це визначено в Кодексі МКУБ) не пізніше першої

щорічної перевірки документа про відповідність компанії після 1 січня 2021 року [3].

Також існують інші рекомендації та стандарти такі як:

− Керівні принципи з кібербезпеки на суднах, видані BIMCO (Baltic and International Maritime Council), CLIA (Cruise Lines International Association), ICS (International Chamber of Shipping), INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners), INTERMANAGER The International Ship Managers' Association), INTERTANKO (The International Association of Independent Tanker Owners), OCIMF (The Oil Companies International Marine Forum, IUMI (The International Union of Marine Insurance) та WORLD SHIPPING COUNCIL.

− Стандарт ISO / IEC 27001 щодо Інформаційних технологій - Методи безпеки - Системи управління інформаційною безпекою - Вимоги. Опубліковано спільно Міжнародною організацією зі стандартизації (ISO) та Міжнародною електротехнічною комісією (IEC).

− Національний інститут стандартів і технологій США для вдосконалення кібербезпеки критичної інфраструктури (Рамка NIST) [4].

Хоча ІМО не є самостійним рішенням загроз безпеки на морі, вона може виступати в якості платформи для міжнародного морського співтовариства для моніторингу дотримання і зниження кібер-ризиків. Всі обговорення нормативних вимог в ІМО проводяться її членами, що володіють великим досвідом і знаннями. Кодекс поведінки Джібуті є одним із прикладів того, як ІМО своєї спільною роботою допомогла в боротьбі з піратством в Індійському океані. Він був підписаний в 2009 році, а потім переглянутий в 2017 році. За участю більше 20 держав, поряд з регіональними зацікавленими сторонами, Кодекс є прикладом того, як ІМО використовувала свій досвід і повноваження для ініціювання створення міжвідомчих, багатопрофільних партнерств з морської безпеки [5]. Ця інституційна структура, де це можливо, координує військові і цивільні ресурси, щоб уникнути дублювання і зміцнює міжрегіональну координацію, наприклад, полегшуючи оперативну координацію регіональних військово-морських сил. Однак до кібербезпеки не можна підходити через регіональне обмеження. Завдяки унікальному характеру та розмаху морських систем і цифровий інфраструктури, впливу і згубні наслідки атаки не обмежуються одним регіоном або областю. Серйозні наслідки кібератаки на A.P. Moller-Maersk в 2017 році підкреслюють важливість міжнародних спільних підходів до усунення загроз кібербезпеки. Ця атака почалася на офісному терміналі в Україні, поширилася по глобальній мережі компанії і в кінцевому підсумку торкнулася міжнародні портові термінали, в тому числі в Індії (Saul 2017) [6].

Проте, регіональні зацікавлені сторони як і раніше важливі для обговорення нормативних вимог, оскільки вони більш гостро знають про безпосередніх геополітичних, екологічних, ресурсних та пов'язаних з ними проблемах для конкретного регіону. Індійський океан є одним з основних каналів транспортування нафти на Близький Схід, і тому його судноплавні шляхи використовуються переважно танкерами, які несуть в собі особливі ризики. Крім того, як видно з всесвітніх наслідків атаки з використанням програм-вимагачів в 2017 р - WannaCry через операційну систему Windows XP - є деякі штати, які не мають можливості легко впроваджувати оновлені технічні процеси пом'якшення наслідків (AFP 2017) [7]. Проблема полягає в тому, що відсутність потенціалу буде перешкоджати їх здатності координувати свої дії з неурядовими зацікавленими сторонами і дотриматися суворої нормативні вимоги.

Отже, морська кібербезпека є глобальним викликом, який може вирішитися комплексною стратегічною базою міжнародної співпраці, координації та комунікацій, зворотного зв’язку з метою досягнення загального або додаткового аналізу ризиків. Створення більш чіткого спільного розуміння як ризиків, так і наслідків кібератаки призведе до формування міжгалузевого співтовариства безпеки, зосередженого на кібербезпеці та пов'язаних із нею загрозах критично важливим для експлуатації технологічними платформами, таким як навігаційні системи. Завдяки стандартизації та сертифікації всі відповідні регіональні та міжнародні зацікавлені сторони зможуть краще допомагати в управлінні інцидентами, а також шляхом забезпечення розробки адаптивного регулювання, яке потім контролюється та оцінюється всіма учасниками.

Список використаної літератури:

1. MSC-FAL.1 / Circ.3. URL: https://www.gard.no/Content/23896593/MSC-FAL.1-Circ.3.pdf (дата звернення 22.03.2021)

2. Резолюція MSC.428 (98). URL: https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MSC_Resolution_42898.pdf (дата звернення 22.03.2021)

3. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text(дата звернення 22.03.2021)

4. Maritime cyber risk. URL: https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx (дата звернення 22.03.2021)

5. Effective maritime cybersecurity regulation – the case for a cyber code.URL: https://www.researchgate.net/publication/327588589_Effective_maritime_cybersecurity_regulation_-_the_case_for_a_cyber_code (дата звернення 23.03.2021)

6. Maersk Line: Surviving from a cyber attack.URL: https://safety4sea.com/cm-maersk-line-surviving-from-a-cyber-attack/ (дата звернення 23.03.2021)

7. WannaCry, Cybersecurity and Health Information Technology: A Time to Act. URL: https://link.springer.com/article/10.1007/s10916-017-0752-1 (дата звернення 23.03.2021).

Вовк А.В.
здобувач вищої освіти IV курсу
Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Вишневський В.Л., старший викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ НАДАННЯ ПОСЕРЕДНИЦЬКИХ ПОСЛУГ ЩОДО ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ МОРЯКІВ ЗА КОРДОНОМ

Україна є постачальником кваліфікованих спеціалістів у морській галузі та займає провідне місце на ринку крюїнгових послуг, що призвело до поширення діяльності, пов’язаною з працевлаштуванням моряків, яку забезпечують крюїнгові компанії як для вітчизняних, так і зарубіжних судновласників.

Згідно з інформацією Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України станом на 3 березня 2021 р. ліцензії на посередництво у працевлаштуванні за кордоном зі спеціалізацією – працевлаштування моряків, мають 76 суб’єктів господарської діяльності [3]. Не дивлячись на існування таких суб’єктів посередництва як крюїнгові компанії, їх діяльність в Україні не врегульована спеціальними нормативно-правовими актами, а на законодавчому рівні немає навіть визначення поняття «крюїнгова компанія» або «крюїнгова агенція».

Пропонуємо власне визначення крюїнгової компанії як прибуткового суб’єкта господарювання, який створено в установленому законом порядку, отримав ліцензію на здійснення діяльності з посередництва у працевлаштуванні моряків в Україні та/або за кордоном, і являє собою своєрідний інструмент пошуку та підбору кадрів на посаду членів плавскладу морських суден.

Оскільки на сьогодні немає спеціального закону, який би регулював діяльність крюїнгових компаній, вважаємо доцільним закріпити поняття

«крюїнгової компанії» в Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном» від 16 грудня 2015 р., враховуючи загальні позиції науковців [2].

Процедура створення крюїнгових компаній – це сукупність послідовних дій, які виражаються у стадіях, за яких особи, що залучаються (засновники, державні реєстратори тощо), здійснюють реєстрацію відповідних суб'єктів, опираючись на законодавство про державну реєстрацію.

Можливо виділити додаткову стадію створення крюїнгових компаній – отримання ліцензії на надання послуг з посередництва у працевлаштуванні в Україні та/або за кордоном. Органом ліцензування є Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Вимога ліцензування такої діяльності є доцільною, так як посередництво у працевлаштуванні моряків є діяльністю з певними факторами ризику, моніторинг та посилений контроль з боку держави чого, у більшості випадків, не призведе до порушення прав осіб, що звертаються за отриманням послуг.

Для контролю над діяльністю крюїнгових компаній необхідно звернути увагу на практику зарубіжних країн, наприклад, Республіки Філіппіни, яка полягає у тому, що лише належним чином ліцензовані та акредитовані компанії мають право надавати послуги з посередництва у працевлаштуванні філіппінців для роботи за кордоном [4, p. 12].

В Україні досі не існує нормативного документа, який би передбачав, що при наймі моряка крюїнгова компанія повинна вимагати в іноземних судновласників мінімальних гарантій захисту прав моряків. Логічним для вирішення цього питання є процес наближення ліцензійних умов провадження діяльності крюїнгових компаній до міжнародних стандартів Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 р [1].

Також у законодавстві України відсутня спеціальна регламентація найму та працевлаштування моряків під прапорами іноземних держав. Державний контроль та нагляд у цьому разі відбувається шляхом загальної процедури отримання ліцензії, що видається Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Тому вважаємо доцільним схвалити окремі Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні в Україні та/або за кордоном моряків (крюїнгової діяльності) задля уніфікації в одному акті широкого аналізу вузькоспеціалізованого питання ліцензування саме крюїнгової діяльності, як виду господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні.

Список використаної літератури:

1. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві від 23 лютого 2006 р. *Офіційна база законодавства України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text (дата звернення: 28.03.2021).

2. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2015 р. №1060. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1060-2015-п#Text (дата звернення: 28.03.2021).

3. Перелік прийнятих Мінекономіки рішень у сфері ліцензування господарської діяльності з посередництва у працевлаштуванні за кордоном та повідомлень про зміни (станом на 01.03.2021). URL: https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed6fb18f-0f70-4d4c-9b00-72ab18303484&title=PerelikRishenMinekonomikiUSferiLitsenzuvanniaGospodarskoiDiialnostiZPoserednitstvaUPratsevlashtuvanniZaKordonom-stanomNa01-06-2020- (дата звернення: 28.03.2021).

4. Desislava Nikolaeva Dimitrova. Roger Blanpain. Seafarers' rights in the globalized maritime industry. Series: Bulletin of comparative labour relations, vol.75. Kluwer Law International, 2010. 150 p.

Гризова К.О.
здобувач вищої освіти IV курсу
Навчально-наукового інституту морського права і менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Вишневський В.Л., ст. викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

ПОЧАТОК РОЗРАХУНКУ СТАЛІЙНОГО ЧАСУ

Важливою, для правильного розуміння перебігу сталійного часу, є норма, закріплена в Законі України «Про морські порти», згідно із ст. 9 якого «звід звичаїв морського порту містить відомості про порядок розрахунку сталійного часу, якщо він не встановлений угодою сторін» [1], тобто проблема розрахунку сталійного часу вирішується за допомогою звичаїв, які встановлені в кожному порту.

Для обох сторін договору важливими є такі питання: момент початку розрахунку сталійного часу; способи розрахунку його тривалості; періоди, які виключаються з розрахунку сталійного часу; завершення сталійного часу.

Момент початку розрахунку сталійного часу розпочинається з моменту, коли судновласник або капітан судна надав нотис про готовність судна до вантажних операцій.

Від цього нотісу слід відрізняти повідомлення про прибуття судна. У зводі звичаїв Одеського морського торговельного порту, затвердженому наказом начальника ДП «Одеський морський торговельний порт» від 16.04.2008 р. № 238, а саме – у ст. 11, зазначено, що: «Капітани суден (судновласники) зобов'язані письмово повідомити порту інформацію – попередній нотис про підхід за 10 і 6 діб до запланованої дати приходу, а також уточнювати час приходу судна в порт за 72, 48, 24 і 4 години» [2].

У зводі звичаїв Ренійського морського торговельного порту, затвердженому наказом начальника ДП «Ренійський морський торговельний порт» від 04.02.1998 р. № 66, у п. 5.1 вказано: «Судновласники, власники вантажів та інша клієнтура повинні надавати портові заяви про подачу суден не пізніше ніж за 5 діб до приходу судна», а в п. 5.2 вказано, що: «Про майбутнє прибуття судна капітан судна чи його агент повинні надати портові інформацію за 48, 24 та 4 години, яка повинна містити назву судна, дату приходу, реквізити перевезених вантажів [3].

У зводі звичаїв Миколаївського морського торговельного порту, затвердженому наказом начальника ДП «Миколаївський морський торговельний порт» від 2005 р., у п. 5.1 вказано: «Про майбутнє прибуття заявленого судна в порт адміністрація судна або його агент зобов'язані надати портові інформацію за 10 діб й уточнену за 72, 24 і 4 години до очікуваного часу приходу судна в порт» [4].

Тільки після прибуття судна капітан подає представнику порта нотіс про готовність судна до обробки. Якщо у нотісу зазначено, що судно вже готове до вантажних операцій, то до моменту вручення нотісу капітан судна повинен забезпечити готовність трюмів, всіх вантажних засобів і люків судна для навантаження або розвантаження вантажів.

Отже, нотіс – це письмове повідомлення капітана судна про готовність судна до вантажних операцій. Нотіс має визначену форму і вручається в порту розвантаження – одержувачу після виконання всіх прикордонних, митних, санітарних та інших формальностей. Якщо судно стоїть на рейді, то капітан повинен вжити заходів щодо передачі нотісу по радіо або будь-яким іншим способом. В нотісу обов'язково зазначаються дата і час його вручення.

Якщо відправник (одержувач) під час прийняття нотісу зробив застереження про те, що нотіс вважається прийнятим пізніше вказаної в ньому дати, то в нотіс вноситься контрзастереження про те, що судно було готове до навантаження (розвантаження) у зазначений в нотісу строк і що нотіс не було

прийнято внаслідок очікування причалу або за інших, незалежних від судна обставин.

Однак не тільки вручення нотісу має значення для визнання судна таким, що прибуло. Судно повинно фактично прибути в порт. На практиці судно вважається таким, що прибуло у порт, якщо воно знаходиться у межах комерційних кордонів порту, під якими розуміється територіальний простір, призначений для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт або очікування причалу.

Іноді комерційні кордони можуть знаходитися за межами порту (наприклад, нафтоналивні комплекси). До того ж, вантажні операції мають здійснюватися на судні лише тоді, коли воно стоїть у місці, призначеному для виконання таких робіт. Отже, судно може прибути у порт, але не вважатися таким, що прибуло. В цьому випадку капітану судна може бути відмовлено у прийнятті нотісу про готовність судна до вантажних операцій, якщо судно не було поставлено до причалу.

З прибуттям судна в порт ведеться облік стояночного часу судна, тобто часу перебування його в порту. Стояночний час судна в порту нараховується з моменту прибуття судна в порт – закінчення швартування до причалу або постановки на якір у межах портових вод за вказівкою порту. Закінченням стояночного часу судна в порту вважається момент відходу судна з порту – початок відшвартування від причалу або відбуття з місця якірної стоянки [5].

Згідно з статтею 129 Кодексу торговельного мореплавства Російської Федерації [6] початок сталійного часу пов’язується лише з наступним днем після подання повідомлення про готовність судна до навантаження.

В практиці торговельного мореплавства початок нарахування сталійного часу пов’язаний з виконанням трьох умов: судно повинне прибути у місце призначення; судно повинно бути готовим до навантаження або розвантаження; капітан судна зобов’язаний подати відправнику або одержувачу нотіс про готовність виконання вантажних робіт.

Вищенаведені положення ч. 1 ст. 129 КТМ Російської Федерації не можуть бути включені до КТМУ з наступних причин.

По-перше, обов’язок подати нотіс має однакове юридичне значення як за умов готовності судна до навантаження, так і за умов готовності судна до вивантаження.

По-друге, застереження про те, що нотіс може бути подано лише тоді, коли судно знаходиться в порту навантаження або у звичайному для цього порту місці очікування, – є помилковим. Це пояснюється тим, що теоретично нотіс може вказувати на те, що судно вже готове до навантаження або вивантаження або буде готовим у визначений час для виконання цих операцій. В останньому

випадку передбачається завчасна готовність судна, а тому нотіс може бути подано до підходу судна в порт. Проте істотним є положення частин 2, 3 вищезазначеної статті, які вказують на те, що:

1) день і час подання нотісу визначаються угодою сторін, а за відсутності такої угоди – звичаями даного порту;

2) у випадку, якщо судно не готове до навантаження у зазначений в повідомленні час, повідомлення про готовність судна до навантаження вважається не поданим і збитки, спричинені у зв'язку з цим відправнику, мають бути відшкодовані перевізником.

Повідомлення судна про готовність до навантаження чи вивантаження є досить важливим обов'язком перевізника, оскільки з ним пов'язані питання своєчасності виконання навантажувально-вивантажувальних робіт, а відповідно обов'язку перевізника подати судно для виконання цих робіт і обов'язку відправника або одержувача щодо подання вантажу для перевезення та відповідно його одержання в порту призначення.

Таким чином, доцільно доповнити КТМУ статтею 148^1 «Нотіс» наступного змісту: «Перевізник зобов'язаний у письмовій формі (нотіс) повідомити відправника або одержувача, якщо останній зазначений відправником, про те, що судно готове або буде готове у визначений час до навантаження або розвантаження вантажу. День і час подання нотісу визначаються угодою сторін, а за відсутності такої угоди – звичаями, прийнятими в порту навантаження або розвантаження. Якщо буде встановлено, що судно не готове до навантаження або розвантаження у визначений у нотісу час, такий нотіс вважається не поданим і спричинені у зв'язку з цим збитки мають бути відшкодовані перевізником».

Список використаної літератури:

1. Про морські порти України : Закон України від 17.05.12 № 4709-VI-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. С. 65.

2. Звод звичаїв Одеського морського торговельного порту, затвердженому наказом начальника ДП «Одеський морський торговельний порт» від 16.04.2008 р. № 238 URL: http://uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/svod_odessa.pdf (дата звернення: 28.03.2021).

3. Звод звичаїв Ренійського морського торговельного порту: Звод звичаїв затверджений наказом начальника ДП «Ренійський морський торговельний порт» від 04.02.1998 р. № 66. URL: http://uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/Zvid_Reni.pdf (дата звернення: 28.03.2021).

4. Звод звичаїв Миколаївського морського торговельного порту, затвердженому наказом начальника ДП «Миколаївський морський торговельний порт» від 2005 р. URL: http://uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/Svod_Mykolayiv.pdf (дата звернення: 28.03.2021).

5. Кейлин А.Д. Советское морское право. М.: Водтрансиздат, 1954. С. 6-7.

6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Закон Российской Федерации от 30.04.1999. № 81-ФЗ. 1999. № 18. Ст. 2207.

Гуляк О.С.
здобувач вищої освіти І курсу магістратури
Навчально-наукового інституту морських перевезень та технологій
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Костиря Олена Валиславвна,
к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАВО МОРЯКІВ НА БЕЗПЕЧНУ ПРАЦЮ ТА СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ

Дослідження Міжнародного союзу судновласників (МСС) визначають число моряків у всьому світі понад 1.5 млн. Міжнародне бюро праці (МБП) визначають ще більше – понад 2млн чоловіків. В яких умовах трудяться моряки світу, які правові норми визначають ці умови - ці й багато інших питань вимагають постійного міжнародно-правового регулювання і перебувають у центрі уваги Міжнародної організації праці (МОП).

Зростання кількості іноземних моряків зв’язано з рядом факторів, серед яких уніфікація праці на суднах, використання англійської мови як засобу комунікації, традиції найму моряків у портах заходу, дефіцит національних кадрів і привабливо висока, з погляду громадян країн, що розвиваються, заробітна плата. До різкого збільшення кількості моряків-іноземців, які перебувають під юрисдикцією держави прапора судна, привів феномен «зручних прапорів». До трудових правовідносин між роботодавцем і членами екіпажу застосовується право держави судна, як правило, для держав «зручних прапорів», що передбачає недостатню захищеність моряків, які є громадянами іноземних держав щодо держави прапора судна. [1].

Близько 70 конвенцій та рекомендації МОП були частково переглянуті та в результаті кодифікації знайшли своє відображення в конвенції МОП «Про

працю в морському судноплавстві», яка була прийнята 23.02.2006 та набрала чинності 20.08.2013 [2].

Міжнародна угода встановлює мінімальні вимоги, що стосуються майже всіх аспектів умов праці та проживання моряків на судні: мінімального віку, професійної підготовки, умов найму, оплати праці, надання оплачуваної щорічної відпустки, репатріації, тривалості часу роботи й відпочинку, стандартів умов проживання на судні, охорони здоров'я, медичного обслуговування тощо.

Генеральний директор МОП Хуан Сомавіа назвав прийняття Конвенції 2006 р. історичним кроком у розвитку морського трудового права. Адже було прийнято угоду, яка об'єднує континенти та океани та є єдиною всеохоплюючою трудовою нормою для понад 1,2 млн моряків у всьому світі, а також враховує нові реалії та потреби цього сектору економіки, що забезпечує 90% світової торгівлі (Міхеєв, Лопатюк, Велигдан, Сердюк, 2017, с. 267). І сьогодні є всі підстави вважати цей документ глобальним правовим базисом захисту прав моряків за кордоном, ним визначено трудові та соціальні права моряків, що пов'язані з роботою на судні, у т.ч. під іноземним прапором, Конвенція містить норми про відповідальність агентств з найму моряків, що працюють на території держави-учасниці [3].

При цьому особливістю Конвенції МОП 2006 р. є те, що вона фактично вимагає системних змін у національному законодавстві країн-учасниць, спрямованих на формування цілого ряду гарантій дотримання трудових прав моряків. Відповідно приєднання до цієї Конвенції формує позитивні зобов'язання органів публічної влади щодо здійснення низки правових та організаційних заходів, покликаних на реалізацію встановлених нею вимог.

Кожна держава-член переконується в тому, що положення її законодавства та нормативно-правових актів забезпечують дотримання, у контексті цієї Конвенції, основних прав на: a) свободу асоціації та дієве визнання права на ведення колективних переговорів; b) скасування всіх форм примусової або обов'язкової праці; c) ефективне викорінення дитячої праці; d) ліквідацію дискримінації в галузі праці й занять.

Однією із важливих частин конвенції про охорону праці є те, що в ній чітко виражені трудові та соціальні права моряка на борту судна. Моряк, на основі цієї конвенції розуміє, що він має права на безпечну, та робочу атмосферу.

1. Кожний моряк має право на безпечне й надійне робоче місце, яке відповідає нормам техніки безпеки.

2. Кожний моряк має право на справедливі умови зайнятості.

3. Кожний моряк має право на гідні умови праці й життя на борту судна.

4. Кожний моряк має право на охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування та на інші форми соціального захисту.

5. Кожна держава-член забезпечує, у межах своєї юрисдикції, повне дотримання трудових і соціальних прав моряків, викладених у попередніх пунктах цієї Статті, відповідно до вимог цієї Конвенції. Якщо інше не передбачено в цій Конвенції, то таке дотримання прав може бути досягнуто на основі національного законодавства або нормативно-правових актів, за допомогою застосовних колективних угод, за допомогою інших заходів або практичної діяльності.

Коли моряк розуміє, що його права порушенні, він завжди може звернутися до держави прапора, яка повина розглянути його скаргу що дотримання судна Конвенції. Також, держави-члени мають перевіряти дотримання вимог Конвенції завдяки інспекціям, моніторингу та інших заходів

Інспекції проводяться з інтервалами, які обумовлені Стандартом А5.1.3, де це є застосовним. Інтервал між інспекціями в жодному випадку не перевищує трьох років.

Усі недоліки мають бути усунути, а якщо у інспектора виникають питання, щодо серйозності порушення питань Конвенції (включаючи права моряка, загрозу охорони праці, здоров’я або безпеки) він має право затримати судно у порті до тіх пір, поки ці порушення не будуть виправленні.

Якщо держава-член одержує скаргу, яку вона не вважає очевидно необґрунтованою, або має у своєму розпорядженні свідоцтва того, що судно, що плаває під її прапором, не відповідає вимогам цієї Конвенції або що відзначаються серйозні недоліки у виконанні заходів, передбачених у декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, то така держава-член здійснює необхідні кроки для розслідування даного питання й забезпечення вжиття заходів для усунення виявлених недоліків [4].

Отже, прийняття Конвенції про працю в морському судноплавстві, 2006 р., зробило великий крок в покрашенні життя моряків. Умови праці, забезпечення гідних умов життя та охорони здоров’я, надали можливість морякам сфокусуватися на продуктивній праці та вирішенню робочих питань і завжди розуміти, що вони мають право безпеку.

Список використаної літератури:

1. О.О. Бєлогубова. Правові питання захисту прав моряків на стадії працевлаштування для праці за кордоном. Актуальні проблеми держави і права. 2008.С. 289-291. [Доступ 15.03.2021].

URL: http://www.apdp.in.ua/v39/52.pdf

2. Денисова Г.А. Захист прав моряків: на шляху до гармонізації законодавства. URL: https://zib.com.ua/ua/134374-zahist_prav_moryakiv_na_shlyahu_do_garmonizacii_zakonodavstv.html [Доступ 15.03.2021].

3. Ківалов С.В. Конвенція МОП 2006 року про працю в морському судноплавстві: шлях до ратифікації. URL: https://lexportus.net.ua/vipusk-4-2019/kivalov_s_v_konventsiia_mop_2006_roku_pro_pratsiu_v_morskomu_sudnoplavstvi_shliakh_do_ratyfikatsii.pdf [Доступ 15.03.2021].

4. Конвенція про працю в морському судноплавстві, 2006 р. URL: https://mtu.gov.ua/files/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F%202006.pdf [Доступ 15.03.2021].

Дворніченко Д.Ю.
к.політ.н., доцент кафедри морского права
Національного університету «Одеська морська академія»

МОРСЬКА ПОЛІТИКА ЄС

Протягом багатьох років Європейський Союз (ЄС) та його держави-члени зробили значні кроки для посилення морської безпеки. Інтерес ЄС до морської сфери обумовлений об'єктивною реальністю: з 27 держав-членів 22 – це прибережні держави і, таким чином, відповідають за контроль над береговою лінією понад 90 000 кілометрів в довжину, що межує з чотирма морями та двома океанами, і вздовж якої діють 1200 комерційних портів. 90% усієї торгівлі нафтою з ЄС здійснюється морським транспортом. Загалом близько 2 млрд тонн вантажу щороку завантажуються та розвантажуються у морських портах Євросоюзу, більше 400 млн осіб щороку користуються послугами морських портів. Морські компанії, які належать державам-членам Євросоюзу, контролюють близько 40% світового потоку; у морському транспортному секторі, який включає суднобудування, порти, риболовство та пов'язані послуги, працевлаштовано 3 млн осіб в Євросоюзі. Стрімкий розвиток морської сфери та активне залучення до неї держав-членів ЄС актуалізує необхідність формування єдиної стратегії ЄС.

Усі 27 держав-членів ратифікували Конвенція ООН з морського права 1982 року. У 1998 році ЄС став першою міжнародною організацією (та до сих пір залишається єдиною), яка ратифікувала Конвенцію. Приєднання ЄС до Конвенції ООН з морського права стало можливим на підставі статті 305 (1) Конвенції, яка передбачає, що Конвенція відкрита для підписання міжнародними організаціями відповідно до Додатку IX. У статті 1 Додатку IX

міжнародна організація визначається як «міжурядова організація, яка була створена державами та якій держави-члени передали певну компетенцію щодо питань, що регулюються Конвенцією, а також повноваження укладати договори щодо цих питань». Це положення має безпосереднє відношення до ЄС з двох причин. По-перше, ЄС володіє компетенцією укладати міжнародні угоди, які мають обов'язкову силу як для ЄС, так і його держав-член. По-друге, ЄС має виключну та спільну компетенцію у питаннях, які в тому числі регулює Конвенція ООН з морського права. Так ЄС має виключні повноваження ухвалювати юридично обов’язкові для держав акти в сфері збереження морських біологічних ресурсів у рамках спільної політики у сфері рибальства. ЄС має спільну компетенцію в питанні рибальства та запобігання забрудненню моря.

ЄС має політичні амбіції стати провідним гравцем в морській сфері. Проте частина цих амбіцій стикається з труднощами в процесі їхнього досягнення. Останні події навколо Агенції ЄС з безпеки зовнішніх кордонів (FRONTEX), яку звинувачують у відправленні нелегальних мігрантів назад в море прямо на плотах, не даючи їм вийти на сушу, підірвали спроможність ЄС стати взірцем дотримання прав людини на морі. В прагненні ефективно протидіяти таким загрозам безпеки як піратство та тероризм ЄС натикається на постійну конкуренцію з НАТО. Що стосується морського транспорту, він ніколи не був політичним пріоритетом ЄС, так наприклад ще в 2013 році Європейська Комісія запропонувала проект «Блакитний пояс», який був створений для того, щоб встановити єдині загальноєвропейські митні збори для морського транспорту. Тим часом ініціатива так і залишається нереалізованою, доводячи всю складність таких процедур.

Проте збереження біологічного різноманіття та відновлення морської екосистеми може стати тим вікном можливостей, що забезпечить ЄС провідні позиції. Саме питання надмірної експлуатації морських ресурсів все частіше згадується в промовах офіційних представників ЄС та знаходить своє відображення у все більшій кількості актів, ухвалених ЄС.

Ще у 2011 році ЄС ухвалив Стратегію біорізноманіття до 2020 року та взяв зобов’язання щодо захисту біорізноманіття та екосистемних послуг від інвазивних чужорідних видів. У вересні 2012 році Європейська комісія ухвалила Блакитну стратегію зростання для ЄС. Блакитне зростання має ключове значення для загального економічного зростання Європи та охоплює судноплавство, рибальство, морський видобуток нафти та газу, морський та прибережний туризм, а також ті сектори, що розвиваються, такі як виробництво відновлюваних джерел енергії та морська біотехнологія. Блакитне зростання

має на меті стале використання природних морських і прісноводних ресурсів, включаючи, зокрема, живі водні ресурси та управління ними.

Розроблена в контексті інтегрованої морської політики ЄС, стратегія вимагає скоординованих зусиль національних органів влади, бізнесу та громадянського суспільства щодо ряду питань у відповідних сферах, таких як фінансування, доступ до дослідження та сприяння освіті та навчанню. П'ять секторів виділено як потенційні рушії Блакитного зростання, а саме аквакультура, морська відновлювана енергія, видобуток морських корисних копалин, морські біотехнології, морський та прибережний туризм.

У вересні 2015 ЄС взяв зобов'язання щодо досягнення Цілей сталого розвитку ООН (ЦСР), серед яких окремої уваги заслуговує ЦСР 14 — збереження океану та морських ресурсів.

По закінченню майже 10-річного періоду з моменту взяття ЄС таких амбітних зобов'язань, як створення системи природоохоронних територій, що охоплює 10% прибережених і морських територій; застосування екосистемного підходу для уникнення надмірного вилову риби; відновлення принаймні 15% деградованих екосистем, актуальним стає питання про досягнення цих цілей.

Оцінка зусиль ЄС міститься в Звіті Європейського парламенту, опублікованим 11 грудня 2020 року [1], вказує на те, що ЄС не вдалося досягти поставленої мети. У деяких сферах було досягнуто незначного прогресу, а ситуація з біорізноманіттям в морській екосистемі тільки погіршилася з 2010 року. Така сама оцінка була озвучена на Міжнародному форму з управління океаном, який відбувся 20 квітня 2021 року, де голова Директорату «Якість життя» *Генерального директорату* Європейської комісії з *навколишнього середовища* Вероніка Манфреді зазначила певні труднощі у досягненні цілей щодо збереження біорізноманіття, здорових морських екосистем та стійкого та життєздатного рибальства.

Переважна частина труднощів, з яким стикнувся ЄС у цьому напрямку, пов'язана з неефективністю розробленої стратегії. Політика ЄС, спрямована на збереження різноманіття, не узгоджена з іншими секторами. Так, наприклад, за останні роки ЄС виявився неспроможним припинити шкідливі субсидії — пільги, пов'язані з екологічними податками, або такі, що спрямовуються на певні види діяльності чи галузі, що вважаються особливо забруднюючими (енергетика). ЄС є другим за величиною субсидіантом у світі, що у 2018 році видав 3,25 млрд. євро, з яких щонайменше 1,7 млрд. євро вважалися шкідливими субсидіями [5]. Такі субсидії, наприклад, спрямовані на модернізацію суден, щоб зробити їх більш потужними та збільшити їх рибопромисловість.

Непослідовність, а в деяких випадках і відверте протиріччя в політиці ЄС наочно спостерігається на прикладі підписання неофіційної угоди між Радою та Європейським парламентом про спрямування 6,108 млрд. євро з бюджету Європейського фонду морського рибальства та аквакультури на 2021–2027 років на підтримку рибальства [3]. Цей документ, зустрівши гостру критику з боку екологічних організацій в зв'язку зі стимулюванням надмірного вилову риби (41% комерційних обсягів риби в ЄС на сьогодні виловлюється на біологічно нестійкому рівні), був ухвалений у грудні 2020 року на фоні вироблення нової Стратегії біорізноманіття до 2030 року. Цей амбітний план захисту природу є оновленою версією попередньої Стратегії з біорізноманіття, яка так і не досягла поставлених цілей, передбачає, що щонайменше 30% моря повинні мати охоронний статус, 10% морських акваторій мають бути під суворою охороною, а для збереження екосистем прісноводних водойм та річок щонайменше 25 000 км річок будуть відновлені до стану вільноплинних до 2030 року [2].

Реалізації тієї ролі, на яку претендує ЄС, потребує узгодження зусиль ЄС зі збереження біологічного різноманіття та відновлення морської екосистеми з іншими політиками — енергетичною, транспортною і т.д. Необхідно скоординувати мозаїчні, спрямовані на досягнення різних та часами взаємовиключаючих цілей групи інтересів в середині ЄС

Список використаної літератури:

1. Draft report on the EU Biodiversity Strategy for 2030: Bringing nature back into our lives. URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/ENVI-PR-662048_EN.pdf

3=2. EU Biodiversity Strategy for 2030. URL: https://ec.europa.eu/environment/strategy/biodiversity-strategy-2030_en#:~:text=The%20EU's%20biodiversity%20strategy%20for,contains%20specific%20actions%20and%20commitments.

3. Informal deal on European Maritime Fisheries and Aquaculture Fund for the period 2021-2027. URL: https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/12/04/informal-deal-on-european-maritime-and-fisheries-fund-for-the-period-2021-2027/

4. Paasivirta, E. The European Union and the United Nations Convention on the Law of the Sea. Fordham International Law Journal. 2015. P. 1045–1071.

5. Pauly D., Sumaila R. No time for empty promises: Europe must lead on harmful fisheries subsidies. 2020. URL : https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/opinion/no-time-for-empty-promises-europe-must-lead-on-harmful-fisheries-subsidies/

Денисова Г.О.
к.ю.н., адвокат АО «Юридичне бюро Сергєєвих»

ОСОБЛИВОСТІ ЗАХИСТУ ПРАВ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ У ВІДНОСИНАХ З ІНОЗЕМНИМИ РОБОТОДАВЦЯМИ

Станом на теперішній час значна кількість моряків, які є громадянами України, стає учасником трудових відносин із суб'єктами торговельного мореплавства інших держав та, як наслідок, працює на суднах під іноземними прапорами. Разом з тим, на сьогодні у багатьох державах світу існує цілий комплекс правових проблем, пов'язаних із захистом трудових прав моряків, що потребують якнайшвидшого вирішення.

Актуальність обраної теми обумовлена значним зростанням протягом останніх років кількості випадків порушення прав українських моряків, які перебувають у відносинах з іноземними роботодавцями, що пов'язано з ігноруванням останніми міжнародних стандартів праці у морському судноплавстві.

Проблеми захисту прав вітчизняних моряків неодноразово досліджували у своїх працях вчені. Водночас, незважаючи на підвищений інтерес науковців до даної теми, вона потребує переосмислення та подальших досліджень.

На початку зазначимо, що міжнародне право включає велику кількість норм, що регулюють права моряків у сфері праці.

Базові принципи регулювання трудових відносин моряків закріплені у низці конвенцій та рекомендацій Міжнародної організації праці. Міжнародні трудові норми, що містяться в документах наведеної міжнародної організації сприяють розвитку національного трудового права, присвяченим питанням зайнятості, професійного навчання, репатріації, оплати праці, безпеки, медичного і побутового обслуговування, а також соціального забезпечення моряків, що передбачені законодавством значної кількості держав.

Так, важливу роль у міжнародно-правовому регулюванні праці в морському судноплавстві відіграє Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року № 147, яка містить положення стосовно умов праці і життя, норм безпеки, умов соціального страхування [1].

Не менш важливе значення для регулювання міжнародних трудових відносин відіграє Конвенція Міжнародної організації праці про найм та працевлаштування моряків 1996 року № 179, яка закріплює, серед іншого, перелік вимог, яким повинні відповідати служби посередництва при працевлаштуванні моряків [2].

Разом з тим, поступово став очевидним той факт, що численні, роздроблені, та нескоординовані конвенції Міжнародної організації праці, що регулюють працю у сфері морського судноплавства, незважаючи на юридичну цінність їх змісту, не є достатньо ефективними.

З метою систематизації норм, що містяться в морських трудових конвенціях Міжнародної організації праці, у 2006 році в м. Женева було проведено 94-у (морську) сесію Міжнародної конференції праці, на якій прийнято зведену Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 року (далі – Конвенція про працю в морському судноплавстві), яка фактично об'єднує в одному міжнародному договорі всі новітні стандарти щодо праці моряків, що містяться у багатьох конвенціях і рекомендаціях Міжнародної організації праці [3].

Конвенція про працю в морському судноплавстві встановлює зокрема:

– мінімальні вимоги до моряків, що працюють на суднах;

– умови зайнятості, життя і відпочинку;

– гарантії, пов'язані з охороною здоров'я, медичним обслуговуванням і соціальним забезпеченням;

– страховий захист моряків;

– гнучкі механізми реалізації вимог з урахуванням національного законодавства і правозастосовної практики;

– процедури подання скарг моряками, положення про перевірку умов на судні судновласниками і капітанами, про юрисдикцію і контроль з боку держави прапора над станом суден, про інспекцію іноземних суден в портах [3].

Крім того, Конвенція про працю в морському судноплавстві закріплює мінімальні норми, які повинні бути дотримані перш, ніж моряки почнуть працювати на судні. Так, моряки повинні бути старше за встановлений мінімальний вік, мати медичне свідоцтво, що засвідчує їх придатність за станом здоров'я до виконання своїх службових обов'язків, а також мати належну підготовку та кваліфікацію. Окрім цього, вони повинні мати доступ до ефективної і чітко регульованої системи набору і працевлаштування [3].

Незважаючи на значну кількість міжнародних документів, що досить детально регламентують особливості праці в морському судноплавстві, на практиці права моряків досить часто порушуються, що свідчить про нехтування роботодавцями та судновласниками вимогами міжнародних договорів у цій сфері.

Однією з найбільш розповсюджених проблем, пов'язаних з працею у морському судноплавстві, виступає травматизм та захворювання на суднах.

Варто зазначити, що відповідно до параграфу 1 (c) Стандарту А4.2. Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року судновласники

відповідають за покриття витрат, пов'язаних з медичним обслуговуванням, включаючи лікування, забезпечення необхідними ліками і терапевтичними засобами, а також харчування та проживання не вдома до тих пір, поки хворий або травмований моряк не одужає або поки не буде оголошено про постійний характер захворювання або про повну втрату ним працездатності [3].

Моряк, госпіталізований за кордоном у зв'язку з хворобою або травмою, наділений правом на отримання медичної допомоги за рахунок роботодавця до моменту одужання або репатріації.

При цьому моряк, якого було репатрійовано внаслідок хвороби або травми, має право на медичну допомогу коштом роботодавця виключно за наявності у останнього медичних висновків та документів, що підтверджують витрати на лікування. Відповідні документи разом з їх перекладом на англійську мову надсилаються роботодавцю або клубу взаємного страхування (страховій компанії).

У випадку госпіталізації моряка за кордоном у будь-якому порту у зв'язку з хворобою або травмою, моряку виплачується допомога, розмір якої передбачений трудовим договором або колективною угодою, до моменту репатріації, а також після репатріації на період хвороби.

Окрім вищезазначених виплат, моряк, який втратив працездатність внаслідок травми або хвороби, отриманої на борту судна або внаслідок роботи на судні, має право на отримання компенсації. Таке право може бути передбачено у законодавстві прапора судна, колективній угоді, укладеній між судновласником і профспілкою моряків, інкорпорованою в трудовий договір моряка.

В свою чергу, у випадку смерті моряка під час або внаслідок роботи на судні, номінований ним особисто найближчий родич або бенефіціар, а у випадку його відсутності – спадкоємець, наділені правом на отримання компенсації та на покриття витрат на поховання.

Водночас, вищевказані особи досить часто зіштовхуються з тим, що роботодавці моряків відмовляються виплачувати компенсацію, посилаючись на той факт, що захворювання моряка, яке призвело до його смерті, було отримано до моменту початку роботи моряка на судні, про що останній не знав або умисно приховав зазначені відомості від роботодавця. В подібних випадках на підтвердження позиції родичів або бенефіціара моряка та спростування доводів роботодавця доцільно надати сертифікат (свідоцтво) про проходження медичного огляду моряка, яким було визнано такого моряка придатним для роботи в морі, що є основним документом, що підтверджує належний стан здоров'я моряка до моменту початку його роботи на борту судна.

Не можна також залишити поза увагою проблеми, пов'язані з невиплатою заробітної плати морякам. Досить часто масова невиплата заробітної плати свідчить про неблагонадійність роботодавця, його неплатоспроможність або намір продати судно з метою уникнення відповідальності. У разі виникнення подібних випадків арешт судна за морською вимогою не сприятиме ефективному захисту прав моряків.

Крім цього, досить часто моряки зіштовхуються з порушенням правил репатріації, недотриманням роботодавцями вимог до житлових приміщень на борту судна, умов праці, відпочинку, харчування та столового обслуговування.

Підсумовуючи викладене, можна стверджувати про наявність розгалуженої системи міжнародних актів, що регулюють трудові права моряків на різних рівнях. Однак, незважаючи на поступовий розвиток міжнародних стандартів у відповідній сфері, права та інтереси моряків досить часто порушуються роботодавцями та судновласниками, що свідчить про недосконаліть існуючого на сьогодні механізму захисту прав моряків та необхідність внесення до нього змін. Зокрема, для вирішення проблеми порушення трудових прав доцільною видається розробка на міжнародному та національному рівнях дієвих програм, що забезпечували б охорону праці у морському судноплавстві та гарантували б нормальні умови праці та достатній рівень соціального забезпечення моряків, а також посилити відповідальність роботодавців за недотримання норм, що регулюють працю моряків.

Список використаної літератури:

1. Конвенція Міжнародної організації праці про мінімальні норми на торговельних суднах № 147 : Міжнародний документ від 29.10.1976. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text.

2. Конвенція про найм та працевлаштування моряків № 179 : Міжнародний документ від 22.10.1996. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048#Text.

3. Конвенція Міжнародної організації праці про працю в морському судноплавстві : Міжнародний документ від 23.02.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text.

Забара І.М.
к.ю.н., доцент
доцент кафедри міжнародного права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка

ІНФОРМАЦІЙНА СКЛАДОВА БОРОТЬБИ З АКТАМИ ПІРАТСТВА НА МОРІ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ НОВАЦІЇ

Серед заходів, які спрямовані на протидію і боротьбу з морським піратством в сучасних умовах, виокремлюється інформаційна складова. Мова йде про забезпечення розширеного використання інформаційно-комунікаційних технологій у процесі розробки і вдосконалення міжнародно-правового механізму боротьби з морським піратством.

Сьогодні чинними положеннями Конвенції про відкрите море 1958 р. та Конвенції ООН з морського права 1982 р. щодо піратства визначено основні базові положення, а саме: визначення піратства, склад цього злочину та загальні питання міжнародного співробітництва держав у боротьбі з ним. Зауважимо, що положення цих конвенцій відображають тогочасний характер міжнародних відносин у сфері боротьби з піратством, визначаючи спільну позицію держав до цього явища та ймовірні шляхи протидії йому, в умовах, коли акти піратства ще не набули значного масштабу.

Водночас, сучасні реалії – розширення методів і засобів актів морського піратства, формування і набуття злочинними організаційними структурами транскордонного характеру, зростання кількості випадків захоплень суден і екіпажів, а також широке використання при цьому засобів і можливостей інформаційно-комунікаційних технологій – спонукають держави до розробки і вдосконалення міжнародно-правового механізму боротьби із актами піратства [1].

У зв’язку з цим досить цікавими виявляються концептуальні пропозиції, які закладають основи для формування комплексного підходу до широкої проблематики протидії і боротьби з актами морського піратства, серед яких окреме місце посідає інформаційна складова міжнародного співробітництва держав.

Підкреслимо, що комплексне концептуальне бачення сучасної проблематики боротьби з актами піратства вже виступає основою не тільки для наукових міжнародно-правових досліджень [2], але й до зовнішньополітичних ініціатив окремих держав. Такі ініціативи вже знайшли віддзеркалення у

проекті *Всеохоплюючої конвенції у боротьбі з актами піратства на морі*, підготовленого Урядом України і запропонованого для розгляду державами-учасницями ООН [1]. Особливості підходу полягають у тому, що запропонований комплекс заходів спрямовано на:

- попередження актів піратства на морі, що розглядаються в якості одного з видів транснаціональної організованої злочинності,

- забезпечення невідворотності кримінального переслідування і покарання осіб, причетних до скоєння актів піратства, як за допомогою національного, так і міжнародного механізмів.

Запропонований урядом України, комплекс охоплює заходи політичного, соціально-економічного, правового, спеціального та іншого характеру.

Окремо відображається інформаційна складова, що охоплює відповідну тематику співробітництва держав з протидії морському піратству [3]. Враховуючи послідовність у проведенні інформаційних заходів, варто зазначити їх у наступному порядку:

1. міждержавний обмін інформацією щодо заходів, які застосовуються для попередження здійснення актів піратства;

2. надання інформації компетентній міжнародній організації щодо усіх випадків захоплення піратських суден в ході проведення державами відповідних антипіратських заходів;

3. міждержавний обмін інформацією щодо вилученого державами майна, що було отримано в результаті скоєння акту піратства;

4. надання інформації про заходи, що застосовуються державами для попередження відмивання коштів, отриманих в результаті піратської діяльності [3].

Зрозуміло, що кожен із запропонованих інформаційних заходів, який планується для реалізації на різних етапах протидії актам піратства, має свою деталізацію. При цьому, на нашу думку, варто врахувати і загальні тенденції, що характеризують комплексний підхід до проблематики, пов’язаної з протидією морському піратству, які впливають на інформаційну складову. В доктрині, при характеристиці системи протидії піратству, вказується на те, що вона:

- «розрахована на спільну участь в ній держав і міжнародних організацій;

- в її основі лежить парадигма управлінської діяльності, що здійснюється в рамках ООН;

- цільовою домінантою системи є її спрямованість на мінімізацію наслідків піратства;

- система характеризується багаторівневим полісуб’єктним та поліоб’єктним складом;

- система заснована на сукупності організаційних та організаційно-правових формах співробітництва, як апробованих на практиці співробітництва, так і спеціально розроблених для цього;

- система має нормативну основу» [2, с. 95].

Таким чином, підсумовуючи зазначене, варто наголосити, що:

– інформаційна складова у боротьбі з актами піратства посідає важливе місце в комплексі запропонованих заходів, визначених проектом конвенції;

– співробітництво держав передбачає звернення до основних інститутів і форм взаємодії суб'єктів міжнародного права в галузі інформаційно-комунікаційних технологій.

Список використаної літератури:

1. Проект Всеобъемлющей конвенции о борьбе с актами пиратства на море / Організація Об'єднаних Націй. URL: http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/570/08/PDF/N1057008.pdf?OpenElement. (дата звернення 21.04.2021).

2. Баймуратов М.О. Концептуальні підходи до визначення змісту системи міжнародно-правової протидії піратству. *Український часопис міжнародного права*. 2012. №1-2. С. 91-95.

3. Забара І.М. Інформаційний аспект протидії морському піратству: новації в міжнародно-правовому регулюванні. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2015. №125, ч. 1. С. 67-73.

Іванова А.В.

к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ДОТРИМАННЯ ТРУДОВИХ НОРМ У МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ: ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПОРТУ

В останні роки діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) розвивалася в двох напрямках: по-перше, залучення до контролю за суднами в портах можливо більшого числа країн, шляхом укладенням регіональних угод щодо портового контролю над суднами в різних частинах світу і, в кінцевому підсумку, створення глобальної (всесвітньої) системи контролю за застосуванням на суднах вимог міжнародних стандартів щодо безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі; по-друге, розширення і уніфікація процедур перевірок суден інспектором держави порту. Відповідно до норм міжнародних конвенцій, держава порту заходу судна має право

проводити перевірки (інспекції) іноземних суден на предмет відповідності суден вимогам конвенцій в частині безпеки мореплавання і захисту морського середовища від забруднення, а також охорони людського життя на морі.

Відповідно до правила 5.2.1 Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року (Конвенція МОП 2006 р.), кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного характеру, підлягає інспекції з метою перевірки дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків), що стосуються умов праці та життя моряків на борту судна. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві приймається як доказ prima facie дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків).

Кожна держава-член виконує свої зобов'язання відповідно до норм Конвенції МОП 2006 р. таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам будь-якої держави, яка не ратифікувала зазначену Конвенцію, не надавався найбільш сприятливіший режим, ніж суднам, які плавають під прапором держави, яка ратифікувала її. Отже, зазначена норма запозичена з відповідних конвенцій, прийнятих під егідою ІМО таких, як: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS - 74); Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року з поправками 1995 року (STCW – 78/95); Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року (MARPOL – 73/78). Таким чином, принципи, схвалені ІМО з метою охорони людського життя і захисту морського середовища, вперше почали застосовуватися для забезпечення виконання норм трудового права.

Інспектування здійснюється в будь-якому випадку, якщо відповідні умови праці та життя моряків, які вважаються неприйнятними, можуть становити явну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків або якщо уповноважена посадова особа має підстави вважати, що будь-які з цих недоліків є серйозним порушенням вимог Конвенції МОП 2006 р., включаючи права моряків. Якщо в результаті проведення ретельнішої інспекції будуть виявлені такі недоліки, уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море до тих пір, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності.

При виконанні своїх обов'язків кожна держава докладає всіх зусиль до того, щоб уникнути невиправданої затримки судна або його відстрочки виходу з порту. Держави повинні в максимальному ступені співпрацювати між собою з метою прийняття узгоджених на міжнародному рівні керівних принципів, що стосуються політики проведення інспекцій, особливо щодо обставин, які потребують затримання судна. Також, якщо умови праці на борту судна

становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або безпеки моряків. Так, відповідно до правила 5.2.2 Конвенції МОП 2006 р., кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на суднах, які заходять в порт розташований на території цієї держави, які заявляють про порушення вимог зазначеної Конвенції (включаючи права моряків), мали право подавати таку скаргу з метою сприяння якнайшвидшому і практичного виправлення ситуації.

З 1 січня 2018 року набули чинності поправки додатку Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (Конвенція FAL-65)), прийняті Резолюцією FAL 12(40), які забезпечують полегшення транзиту через порти. Вони торкнулися не тільки операцій з вантажем і суден, а й членів екіпажів та пасажирів на суднах. У частині А, розділу 1 надається визначення термінів «члену команди судна» та «звільнення на берег». Так, член команди судна, це будь-яка особа, що дійсно зайнята під час рейсу на борту виконанням обов'язків, пов'язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, і включена в суднову роль. Звільнення на берег означає дозвіл, що надається члену команди для перебування на березі під час стоянки судна в порту в таких територіальних межах і з такими обмеженнями у часі, якщо вони є, які встановлені державною владою.

Морякам нововведення дозволяють легше сходити на берег під час стоянки судна. Так, в положенні, прийнятому поправками, йдеться, що члени екіпажів «не повинні піддаватися дискримінації незалежно від громадянства, раси, кольору шкіри, статі, релігії, політичних переконань або соціального походження».

Забезпечуючи заходи по спрощенню формальностей для іноземців, що входять в склад команди суден, зайнятих в міжнародних рейсах, у відношенні звільнення на берег, Конвенція FAL-69 закріплює стандарт, який встановлює вимогу, що «іноземцям, членам команди державна влада повинна дозволяти сходити на берег під час стоянки в порту судна, на якому вони перебувають, якщо після прибуття судна необхідні формальності виконані і державна влада не має підстав відмовляти їм у дозволі зійти на берег з причин, пов'язаних із заходами охорони здоров'я, безпеки або суспільного порядку (п.3.19 Правило F). Зазначений стандарт Конвенції містить рекомендовану практику, відносно якій, члени команди не зобов'язані мати візу для звільнення на берег, або спеціальний дозвіл як, наприклад, перепустка для звільнення на берег. Члени команди до або після звільнення на берег зазвичай не повинні піддаватися особистому огляду. Якщо запит моряка буде відхилений місцевою владою, вони зобов'язані надати пояснення, з якої причини члену екіпажу заборонили зійти на берег.

Варто відзначити, що звільнення на берег забезпечує не тільки Конвенція FAL-65, але і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)) якій був прийнятий 12 грудня 2002 року на конференції Договірних урядів Конвенції SOLAS – 74 одночасно з Главою XI-2 зазначеної Конвенції, набрав чинності з 01 липня 2004 року. Отже, Глава XI-2 Конвенції SOLAS-74 вводить нові вимоги, що регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавства і перевезення морем захищених вантажів. Вимоги ISPS Code формують міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту.

Так, встановлюючи три рівня охорони суден і портових засобів, Частина B ISPS Code, містить рекомендації, що стосуються положень Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74, і закріплює правило, першого рівня охорони, відносно якого « члени суднового персоналу не повинні залучатися до огляду своїх колег або їхніх особистих речей, якщо для цього немає явних підстав, що мають відношення до охорони. Будь-який такий огляд повинен проводитися таким чином, щоб повністю бралися до увагу права людини і не принижувалась елементарна людська гідність» (Правило 9.15) [3].

Державний портовий контроль є ефективним інструментом примусу виконання суднами міжнародних норм, вимог і стандартів у сфері безпеки мореплавства й захисту довкілля, також є інструментом виявлення субстандартних суден. Здійснюючи такий контроль, держава порту прагне запобігти небажаним інцидентам, пригодам, аварійним випадкам із суднами, які можуть статися біля його узбережжя. Практично всі міжнародні конвенції про безпеку на морі передбачають правила і вимоги, які може перевірити державний портовий контроль.

Список використаної літератури:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text

2. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text

3. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text

Клюєва Є.М.
д.ю.н., професор,завідувач кафедри
господарського та транспортного права
юридичного факультету ДУІТ, м.Київ

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРОВЕДЕННЯ ВАКЦІНАЦІЇ МОРЯКІВ ВІД COVID-19

Пандемія коронавіруса (COVID-19) має важкі наслідки для життя людини і глобальної економіки. Морський і повітряний транспорт є важливі види діяльності, що лежать в основі глобальної торгівлі та мобільності, і грають ключову роль в рамках сталого соціально-економічного відновлення.

Початковою точкою для аналізу правових аспектів проведення вакцинації серед моряків є Конвенція про працю в морському судноплавстві, 2006 р., із змінами та доповненнями (MLC, 2006), яка встановлює стандарти праці та права моряків і яка було ратифіковано майже 100 країнами. Стаття 4 Конвенції 2006 р. містить мінімальні вимоги до власників суден щодо надання доступу до медичної допомоги на борту судна і на березі. Конвенція не містить положень щодо вакцинації, тому необхідно звернутися до національних законів будь-якої держави прапора, які можуть це регулювати (і які також можуть впливати на зміст трудового договору моряка) або треба звертатись до законодавства країни моряка [1].

Експлуатація морського транспорту залежать від роботи суднових екіпажів. Ці особи були визнані працівниками ключової категорії, і їм постійно потрібно переміщення через кордони, для чого в деяких країнах для них може бути необхідно підтвердження вакцинації від COVID-19. І це незважаючи на рекомендацію ВООЗ про те, щоб в даний час країни не вводили для міжнародних переміщень вимоги про наявність підтвердження вакцинації в якості необхідної умови в'їзду, оскільки багато важливих аспектів щодо ефективності вакцинації щодо зниження захворюваності, а також доступність вакцини все ще залишаються невизначеними .

Моряки торгового флоту повинні отримати щеплення як пріоритетна група за рішенням урядів своїх країн і з домовленістю між державами порту при заході в них суден, на яких вони працюють. Безпека і здоров'я населення будуть забезпечені, якщо і власні країни моряків, і держави порту заходження суден зроблять узгоджені зусилля по вакцинації іноземних моряків.

Міжнародна організація праці (МОП) прийняла Резолюцію по глобальній програмі вакцинації членів екіпажів морських суден. У ній міститься заклик до картографування для визначення кількості препаратів, необхідних морякам на

березі в країнах-постачальниках робочої сили на флот. Резолюція була узгоджена на четвертій нараді спеціального тристороннього комітету МОП. Вона заснована на пропозиції про глобальну програму вакцинації моряків, представленої Кіпром в Міжнародну морську організацію, Міжнародну палату судноплавства і Європейський Союз [2].

Міжнародна палата судноплавства випустила посібник з вакцинації для моряків і судноплавних компаній, яка спрямована на боротьбу з поширенням дезінформації про вакцини серед екіпажів в той час, коли вакцини стають новою проблемою для триваючої кризи зміни екіпажу. Керівництво було створено спільно з Міжнародною асоціацією морського здоров'я, Intertanko і Міжнародною транспортною федерацією (ITF) і включає пряму інформацію про різні типи вакцин, доступних в усьому світі, і їх переваги з точки зору безпеки для всіх сторін, що беруть участь в глобальному морському судноплавстві [3].

Так, компанії зобов'язані піклуватися про безпеку свого персоналу і скорочувати ризики на робочому місці. Цим можна було б виправдати вимогу до вакцинації працівників. Однак, як зазначається в Керівництві Міжнародної палати судноплавства, моряків не можна змушувати робити щеплення від коронавируса, навіть якщо держава порту заходу судна вимагає, щоб всі члени екіпажу були вакциновані. Судновласник не може змінити діючі трудові договори, щоб вимагати від моряка проходження вакцинування, як умови працевлаштування. Можливо, як зазначено в Керівництві, для судновласника є розумним впровадити робочі процедури для розміщення невакцинованих осіб з метою захисту інших членів екіпажу. Такі заходи можуть включати надання окремих приміщень для проживання (де це можливо) і забезпечення відповідним захисним обладнанням [4].

Заслуговує на увагу положення про те, чи відповідає судновласник за наслідки вакцинації моряків, включаючи будь-які побічні ефекти. Про це вказується в п.4 ст. 4 Конвенції про працю в морському судноплавстві «кожен моряк має право на охорону здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і на інші форми соціального захисту» та в Положення 4.2 - Відповідальність судновласників. Якщо судновласник вимагає, щоб член екіпажу зробив щеплення проти COVID-19, вона повинна бути безкоштовною, а відповідальність за забезпечення препаратом лягти на роботодавця. Більш того, судновласник також несе відповідальність за будь-які витрати, пов'язані з хворобою або несприятливими наслідками для здоров'я, які можуть виникнути після вакцинації.

У разі, якщо б роботодавець провів оцінку ризику і прийшов до висновку, що вакцинація є найкращим способом контролю поширення COVID-19, то

теоретично її можна зробити обов'язковою і обґрунтувати це вимогами охорони і гігієни праці. Проте, на даний момент, судновласники не мають права примушувати моряків до імунізації проти коронавіруса - жодна постанова або указ не зробило вакцинацію обов'язковою.

Прес-служба Морської адміністрації України повідомила, що служба намагається зробити все можливе, щоб моряків включили в список пріоритетних груп вакцинації. Вся інформація про стан здоров'я працівника, зокрема інформація про те, чи отримав працівник вакцину становитимуть дані спеціальної категорії відповідно до законодавства про захист персональних даних, про це йдеться в Регламенті (ЄС) 2016/679 (EU GDPR) п.15 ст. 4 Регламенту «дані стосовно стану здоров'я» означає персональні дані, що стосуються стану фізичного чи психічного здоров'я фізичної особи, в тому числі надання медичних послуг, що відображають інформацію про її стан здоров'я».

Список використаної літератури:

1. Сайт ВООЗ. URL: https://www.who.int/ru/news/item/25-03-2021-joint-statement-on-prioritization-of-covid-19-vaccination-for-seafarers-and-aircrew (Дата звернення: 8.04.2021)

2. Прес-реліз. Международная организация труда приняла Резолюцию о вакцинации моряков от Covid-19 URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mezhdunarodnaya_organizaciya_truda_priynala_rezolyuciyu_o_vakcinacii_moryakov_ot_covid-19.html (Дата звернення: 10.05.2021)

3.Прес-реліз. Благодійна організація Ассоль. URL: http://assol.org.ua/2021/03/25/covid-19-rukovodstvo-po-vakczinam-dlya-moryakov/ (Дата звернення: 05.05.2021)

4. The International Chamber of Shipping. Coronavirus (COVID-19) Legal, Liability and Insurance Issues arising from Vaccination of Seafarers. London, 2021.

Колесник А.О.
здобувач вищої освіти IV курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Костиря Олена Валиславівна,
к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАКТИКА ВИКОРИСТАННЯ ГАРАНТІЙ P&I КЛУБУ В УКРАЇНІ

Альтернативні способи забезпечення морської вимоги є вагомою частиною сфери морського бізнесу, адже допомагає швидко вирішити спір між державою або судновласником, якому була завдана шкода морською подією, та іншим судновласником з мінімальними затратами для останнього.

У світі ще з XVIII ст. великого поширення набуло надання гарантій P&I клубу як альтернативний спосіб забезпечення морської вимоги. Проте сьогодні Україна не поспішає переймати міжнародну практику, що негативно впливає на конкурентоспроможність ринку страхування нашої держави.

P&I клуб – організації, що створюються судновласниками з метою спільного відшкодування збитків, пов'язаних з морським подією, заподіяних третім особам і не покриваються договором морського страхування [1, с. 408].

Види вимог, які покриває страхування P&I клубу, можна поділити на 4 групи:

1) Пов’язані з трудовими відносинами на судні: ушкодження, каліцтво, захворювання і смерть члена екіпажу або пасажира; компенсація за репатріації і зміні екіпажу; відшкодування втрати особистих речей моряка або пасажира; медичні витрати і лікарняні; «безбілетні пасажири» і їх репатріація;

2) Пов’язані з вантажем: позови про пошкодження або втрату вантажу; збитки, які не відшкодовуються;

3) Пов’язані із зіткненням суден: відповідальність при зіткненнях; ушкодження стаціонарних і плавучих об'єктів на морі, а також морської флори; відповідальність з буксирування; підйом затонулого судна; рятувальні операції;

4) Пов’язані із забрудненням навколишнього середовища: громадянська відповідальність за розлив нафти і забруднення навколишнього середовища; різні штрафи, пов'язані з діяльністю судна і екіпажу [2].

В Україні правові основи діяльності клубів взаємного страхування закладені в ст. 14 Закону України «Про страхування», ч. 3 ст. 352 Господарського кодексу та Тимчасовому Положенні про товариства взаємного страхування, затвердженому постановою КМУ від 01.02.1997 р. №132.

Відповідно до п. 1 ч. 4 ст. 2 ЗУ «Про страхування» забороняється здійснювати страхову діяльність на території України страховиками-нерезидентами, крім таких видів страхової діяльності: виключно із страхування ризиків, пов'язаних з морськими перевезеннями, комерційною авіацією, запуском космічних ракет і фрахтом (включаючи супутники), у разі, якщо об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з товарами, які транспортуються, та/або транспортним засобом, яким вони транспортуються, та/або будь-яка відповідальність, що виникає у зв'язку з таким транспортуванням товарів [3]. Хоча діяльність іноземних страхових компаній, пов'язаних з морськими перевезеннями, є дозволеною в Україні, проте через небажання державних органів приймати гарантії P&I клубу, конкурентоспроможність та розвиток клубів взаємного страхування є низькою.

За роки незалежності України були поодинокі випадки, коли суди приймали гарантії P&I клубу як альтернативний спосіб забезпечення морської вимоги замість арешту, проте вони є скоріше винятками аніж правилом. Наприклад, 18.08.2006 р. через пошкодження паливного танку правого борту судна «CMA CGM Aegean» (IMO 9116357) відбувся скид нафтопродуктів, яким були забруднені морські води акваторії Одеського морського торговельного порту, а також морське середовище і берегова зона м. Одеси, що потягло за собою подання до судновласника «E.R. BRISBANE «Schiffahrt GmbH & Co. KG» позовів від прокуратури, міської влади та суб'єктів господарювання, діяльність яких зазнала впливу внаслідок інциденту (справа №2‑4282/07).

З метою забезпечення морських вимог на судно був накладений арешт, який в майбутньому вдалося зняти за допомогою гарантій банку та P&I клубу. До речі, гарантії банку та P&I клубу допомогли не тільки звільнити судно з‑під арешту, але й загалом врегулювати спір, оскільки сторони зрештою уклали мирову угоду, яка була затверджена Приморським районним судом м. Одеси [4].

У 2020 році державними органами України почали використовуватись гарантії P&I клубу як постійний альтернативний спосіб забезпечення позову, що стало великим поштовхом до міжнародного співробітництва України з P&I клубами.

Нещодавно у справі №916/1287/20 про скид із судна «Stavanger» (IMO 9278507) пальмової олії, який стався 30.04.2020 р. в акваторії порту «Південний», Господарський суд Одеської області розглянув заяву керівника Комінтернівської місцевої прокуратури Одеської області про забезпечення позову шляхом заборони судновласнику вчиняти дії, спрямовані на виведення судна з морського порту «Південний».

За результатами розгляду, суд дійшов висновку, що надання судновласником «MARINO SHIPPING CO PTE LTD» гарантійного листа The London P&I Club, а також внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у сумі 26 679 200 грн свідчать про добросовісність його поведінки та відсутність наміру ухилення від виконання рішення суду у разі задоволення позовних вимог.

Водночас суд прийняв гарантійний лист The London P&I Club як належний та допустимий доказ. Ухвалою від 15.05.2020 р. у вказаній справі суд відмовив позивачу у задоволенні заяви про забезпечення позову [5].

Проаналізувавши практику застосування гарантій P&I клубу, ми вважаємо необхідним вдосконалити сучасне українське законодавство, а саме надати більше свободи іноземним страховим компаніям у здійсненні діяльності в Україні для створення конкурентної та інвестиційної привабливості нашої держави.

Отже, незважаючи на те, що в Україні існує правова основа діяльності P&I клубу, проте їх правовий статус не є чітко визначеним у законодавстві, а тому вбачається необхідним внесення змін до Господарського кодексу України та ЗУ «Про страхування».

Список використаної літератури:

1. Большой экономический словарь : 19000 терминов. Авт. и сост. М. Ю. Агафонова, А. Н. Азрилиян, О. М. Азрилиян и др. / ред. А. Н. Азрилияна. Москва : Институт новой экономики , 1997. 864 с.

2. UK P&I Club : website. URL : https://www.ukpandi.com/products-and-services/loss-prevention/ (дата звернення : 01.10.2020).

3. Про страхування : Закон України від 07. 03. 1996 р. № 85/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення : 01.10.2020).

4. Ухвала у справі №2‑4282/07 [2007]. Приморський районний суд міста Одеси. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: http://reyestr.court.gov.ua/Review/4964530 (дата звернення: 01.10.2020).

5. Ухвала у справі №916/1287/20 [2020]. Господарський суд Одеської області. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: http://reyestr.court.gov.ua/Review/89321037 (дата звернення: 01.10.2020).

Комендантова Є.Г.
здобувач вищої освіти І-го курсу ННІМПтаМ НУ «ОМА»
Науковий керівник: Валуєва Л.В., к.ю.н. доцент
кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»

МОРСЬКА ОХОРОНА ЯК ПІДРОЗДІЛ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Питання забезпечення безпеки країн завжди було і залишається актуальними, а в сучасному світі - навіть набуло вирішального характеру, тому на міжнародному рівні йому приділяється велика увага.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що морський простір завжди посідав важливе місце посередника між державами та був шляхом комунікації і співробітництва. Органи морської охорони Державної прикордонної служби відповідальні за спокій та недоторканість державного кордону, суверенітету як у мирний, так і у воєнний час, забезпечення законного перетину кордону, захист території держави та захист реалізації прав та свобод громадян. Прикордонна лінія це рубікон, в межах якого здійснюється влада і забезпечується захист національних інтересів, незаконний перетин якої можна порівняти з несанкціонованим втручанням у справи держави [2].

Протягом становлення нашої незалежності Державна прикордонна служба України (далі –ДПСУ) реформувалася, оновлювала свій склад, перетерпіла декілька криз та відновлень, але і по сей день успішно продовжує своє функціонування і поповнюється морською технікою – кораблями, суднами та ін. Міжнародні договори, конвенції, ухвали та домовленості країн, що стосуються суверенних прав держав, застосовуються і до морської зони, яка охороняється за участю структур морської прикордонної служби [3].

Морська охорона є підрозділом ДПСУ, що реалізує політику охорони та забезпечення недоторканості кордонів України, сумарна кількість яких включає 765 миль морської ділянки. Межа контрольованої території - це її «зона відповідальності». До складу морської охорони відносять 3 загони – Одеський, Ізмаїльський та Маріупольський, що здійснюють свою діяльність в територіальних межах та компетенції, наприклад, Одеський загін здійснює спільне із катерами прикордонної поліції Румунії патрулювання згідно із укладеними угодами (є також спільний навчальний центр, що займається підготовкою і навчанням персоналу). Морську охорону ДПСУ можна назвати поліструктурним підрозділом зі своєю внутрішньою побудовою та організацією, певними функціями та завданнями [4].

Задля визначення статусу органів морської охорони потрібно розуміти її структуру і функції. Морська охорона є підрозділом ДПСУ – правоохоронного виконавчого органу спеціального призначення, що має свою адміністрацію. Щодо її функцій, то це не тільки сфера охорони кордону, але й розроблення принципів, правил цієї охорони, внесення різноманітних пропозицій уряду, що стосуються зазначеної сфери, здійснення територіальними управліннями (до яких також входить Морська охорона) розвідувальних, оперативно-розшукових, операцій, превентивних заходів та багато чого іншого, спектр їх діяльності досить широкий [1].

На теперішній час постала певна складність у реалізації своїх функцій органами морської охорони та ДПСУ взагалі. Потрібне постійне покращення механізму контролю за перебуванням іноземних суден (як військових, так і невійськових кораблів) на зоні відповідальності з урахуванням теперішніх актуальних загроз національній безпеки. При цьому потрібно не забувати і про збереження відкритості державного кордону для міжнародного співробітництва. Морська охорона, як підрозділ ДПСУ, має підтримувати контакт не тільки із органами виконавчої влади, що пов’язані із морськими об’єктами, але також із береговою охороною для підвищення продуктивності роботи та інформаційної взаємодії, що, як виявилось, не завжди реалізується вчасно (під час боротьби із COVID-19 також виявлено, що Морська охорона потребує більше засобів індивідуального захисту та медичних препаратів). Даним викликам можна протидіяти тільки постійним удосконаленням як технічної військової бази, так і кадрової підготовки з формуванням необхідних часу навиків персоналу, відкритістю до співпраці (наприклад, реалізацією міжнародних партнерських проектів), боротьбою із корупцією і кіберзлочинністю та іншими недоліками [3].

Комплексно аналізуючи правове положення органів Морської охорони, **можна зробити такі висновки:** морська охорона належність до ДПСУ – це структурний підрозділ регіонального управління, окрема ланка, самостійний оперативно-службовий орган, виконуючий свої обов’язки на морських просторах та тісно взаємодіючий із іншими органами і військовими формуваннями. Задля гарантування безпеки своєї держави ця ланка постійно оновлюється, розвивається, проводить комплексні роботи, що пов’язані з удосконаленням рівня підготовки та підбору нового персоналу, взаємодією із ВМС ЗС України, оновленням корабельно-катерного складу. Основне завдання морської охорони - забезпечення охорони суверенних прав держави та контроль за перетинанням/перебуванням іноземних кораблів на території України.

Отже, Морська охорона Державної прикордонної служби України грає вирішальну роль у захисті, безпеці та охороні морського кордону нашої

держави та її морських просторів, тому органи морської охорони ДПСУ мають особливий статус, що прямо пов'язаний з виконанням захисних, правоохоронних функцій.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про Державну прикордонну службу». Відомості Верховної Ради України, 2003, № 27, ст.208. Електрон. ст. Режим доступу до ст.: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text

2. Корж Ігор. Державна прикордонна служба України: правовий статус та місце в системі сектору безпеки і охорони, 2017, випуск 2. Електрон. ст. Режим доступу до ст.: file:///C:/Users/9482~1/AppData/Local/Temp/vnadpcurn_2017_2_3.pdf

3. Офіційний вебсайт «Державна прикордонна служба». Електрон. ст. Режим доступу до ст.: https://dpsu.gov.ua/

4. Постанова від 12 червня 1996 р. N 642 про «Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні». Електрон. ст. Режим доступу до ст.: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-96-%D0%BF#Text

Костиря О.В.
к.ю.н., доцент кафедри морського права
Національного Університету «Одеська Морська Академія»

УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ В СУДНОПЛАВСТВІ: ВИМОГИ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Торговельне мореплавство має багатовікову історію, яка зберігає пам'ять про численні трагедії, пов'язані з освоєнням і використанням Світового океану - аварії і загибелі суден, людей, великомасштабні забруднення морського середовища. На жаль, і в наші дні, незважаючи на величезні досягнення в галузі суднобудування, обладнання суден, інформаційного та навігаційного забезпечення мореплавства, катастрофи суден і загибель людей при операціях на морі - нерідке явище, про що свідчить безпристрасна статистика втрат і нещасних випадків [1, с. 210].

Актуальність теми управління безпекою в судноплавстві полягає в тому, що світове співтовариство, занепокоєне великими аваріями морських суден, тяжкими умовами життєдіяльності екіпажів, а також істотним погіршенням екологічного стану морських акваторій, розробило велику кількість міжнародних правових актів, що встановлюють вимоги до стану морського

флоту, способів його експлуатації. Найбільші зусилля в цьому напрямку були зроблені Міжнародною Морською Організацією. Необхідність прийняття Міжнародного кодексу з безпечної експлуатації суден та запобігання забруднення навколишнього середовища була викликана тим, що в світі існує серйозна проблема забруднення, викликана впливом людського фактору, який, як показує досвід, може привести до значних людських жертв, а також до величезної шкоди навколишньому середовищу і значних фінансових збитків.

У своїх працях управління безпекою в судноплавстві розглядали В.І. Любченко, Топалов, В. Г. Торський, Л.А. Позолотін, К.Л. Білляр, Т.В Аверочкіна, Т.М., Планкова, та інші.

У 1987 році почала застосовуватися Система оцінки якості (Quality Assesment), що базується на застосуванні стандарту ISO-9002 – Системи якості, на цих же стандартах базуються системи оцінки якості: Система захисту навколишнього середовища – Safety Environmental Protection (SEP) Норвезького Регістру; Система управління якістю – QMS-Quality Management System Регістру Ллойда [2, с. 4].

Для управління безпекою судноплавства був необхідний універсальний практичний кодекс, який би поширювався на всі судна.

Слід зазначити, що положення досліджених міжнародних угод встановлюють досить жорсткі вимоги у сфері безпеки мореплавства. Однак, міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою ефективної реалізації міжнародних стандартів у торговельному мореплавстві. Для виконання цього завдання в результаті багаторічних зусиль 4 листопада 1993 року Асамблея ІМО прийняла в якості Резолюції А.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою. У травні 1994 р сесія Асамблеї ІМО ухвалила вважати МКУБ юридично обов'язковим актом, включивши його в якості доповнення до глави IX Конвенції SOLAS [2, с.164].

Мета цього Кодексу полягає у забезпеченні міжнародного стандарту з управління беспечною експлуатацією суден та запобіганні забруднення, а також перехід від організації забезпечення контролю безпеки мореплавства і охорони навколишнього середовища до управління ними.

МКУБ передбачає створення і функціонування систем управління безпекою (СУБ) двох рівнів: СУБ компанії (вищий рівень) і суднова СУБ. Кожна із систем являє собою комплекс взаємопов’язаних елементів, узгоджене функціонування яких має забезпечувати досягнення цілей, пов’язаних з управлінням безпекою:

- забезпечувати безпечну практику експлуатації суден і безпечні для людини умови праці;

- забезпечувати захист від усіх виявлених небезпек для мореплавання: постійно покращувати навички берегового і суднового персоналу, що відносяться до управління безпекою, включаючи готовність до аварійних ситуацій, пов'язаних як з безпекою, так і з захистом навколишнього середовища.

Система управління безпекою – це структурована та документована система, що дозволяє персоналу компанії та її суден ефективно проводити політику в області безпеки мореплавання та захисту навколишнього середовища через процедури, інструкції, відповідальність, повноваження.

Завдання СУБ – так побудувати процедури управління, щоб максимально знизити ймовірність виникнення помилок, усунути вплив «людського фактору».

Основним нормативно-правовим документом СУБ компанії є Керівництво з управління безпекою (Safety Management Manual), яке описує:

- цілі, принципи, механізми дії та структуру системи;
- призначення, завдання та взаємодію структурних підрозділів;
- обов'язки, повноваження та відповідальність персоналу;
- склад документів, що регламентують діяльність системи, їх виконання і ведення.

Відсутність сертифікації за СУБ автоматично переводить судноплавну компанію в розряд аутсайдерів. Вона випадає

з міжнародного судноплавства, тому що не підтвердила якість своїх послуг та відповідність стандартам безпеки.

Міжнародний кодекс з управління безпекою забезпечує відповідність вимогам обов'язкових правил і норм та вказує, які обов'язкові вимоги є предметом для класифікаційного нагляду і нагляду, пов'язаного із законодавством держави.

Кодекс викладено в загальних поняттях, для того, щоб він зміг отримати широке застосування. Безсумнівно, різні рівні управління на березі або на судні вимагають різних рівнів знання викладених питань.

З метою забезпечення безпечної експлуатації кожного судна та здійснення зв'язку між компанією і особами, що знаходяться на суднах, кожна компанія, відповідно повинна призначити особу або осіб на березі, що мають прямий доступ до керівництва на найвищому рівні управління. Відповідальність та повноваження призначеної особи або осіб повинні включати контроль за дотриманням норм безпеки та запобіганням забрудненню, пов'язаних із експлуатацією кожного судна, а також забезпечення надання достатніх ресурсів і надання відповідної допомоги на березі в міру необхідності [4, с. 432].

Міжнародний кодекс з управління безпекою був прийнятий в 1994 році і коректувався внесенням ряду поправок: Резолюція MSC. 104(73) Схвалення поправок до міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) від 5 грудня 2000 р.; Резолюція MSC. 179 (79) Прийняття змін до міжнародного кодексу управління для безпечної експлуатації суден та запобігання забруднення від 10 грудня 2004 р.; Резолюція MSC. 195 (80) поправки до міжнародного кодексу з безпечної експлуатації суден від 20 травня 2005 р.; Резолюція A.1071(28) Переглянуте керівництво по здійсненню міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) адміністраціями від 4 грудня 2013 р.

Але, найбільш важливі поправки цє: Резолюція MCS. 273 (85) Поправки щодо оцінки ризиків 2010 р.; Резолюція MCS. 353(92) Поправки до Міжнародного кодексу з безпечної експлуатації суден від 21 червня 2013 року, це - актуалізацація в зв'язку з 20 річчям застосування кодексу; Резолюція A. 30 / res.1118 / Corr.1 від 6 грудня 2017 року, з виправленнями 5 квітня 2018 р. Керівництво по здійснення міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) адміністраціями.

Таким чином, Міжнародна морська організація вимагає системного підходу до проблеми захисту життя і майна людей і навколишнього середовища. Адміністрації повинні перевіряти виконання вимог МКУБ шляхом визначення відповідності системи управління безпекою вимогам кодексу, при розробці процедур повинні враховуватися ризики. Міжнародний кодекс з управління безпекою призначений сприяти розвитку культури безпеки у судноплавстві.

Список використаної літератури:

1. Торський В.Г. 20 лет МІУ - З правом на успіх?!. Одеса: Екологія. 604 с.

2. В.Г. Торський, Л.А. Позолотін. В.Г. МКУБ в питаннях і відповідях. Одеса "Астропринт" 1998. 112 с.

3. Аверочкіна Т.В., Плачкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. Lex Portus № 2. 2016. С. 150 – 168.

4. Л.А. Позолотін., В.Г. Торський, Т.Р. Короткий. Збірник резолюцій Міжнародної Морської Організації - ІМО з адміністрування безпеки судноплавства. Довідковий посібник. Одеса. Фенікс. 2011. 570 с.

5. Резолюція A.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою // Верховна Рада України /База даних «Законодавство України» /Міжнародні документи. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text (дата звернення: 29.03.2021).

6. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України» /Міжнародні документи. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text (дата звернення: 29.03.2021).

Краснікова О.В.
к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ГЕНЕЗА ВАНТАЖНОЇ МАРКИ

Уперше міждержавні домовленості щодо встановлення мінімального надводного борту для торговельних суден, що здійснюють міжнародні рейси, були досягнуті на Конференції 1966 року [1]. Однак, задовго до цього часу відбулися події, що спонукали міжнародне співтовариство замислитися над необхідністю встановити вантажну марку для суден.

У літописах мореплавання збереглися деякі уривчасті відомості про те, що стародавні мореплавці знали ціну запасу плавучості судна й чудово розуміли значення висоти надводного борту. Жадібність судновласника, який прагнув якнайглибше завантажити своє судно, упродовж багатьох століть була однією з основних причин загибелі торговельних суден. Із найдавніших часів моряки усвідомлювали значення надводного борту й небезпеку перевантаження [2]. До нас дійшли деякі відомості про те, що вже стародавні мореплавці обмежували осадку своїх суден.

Кілька десятків років тому французька підводна археологічна експедиція випадково натрапила неподалік від Тунісу на каркас затонулого давньоримського корабля. На ньому знайшли документ двотисячолітньої давності, який дивом зберігся. За змістом тексту він відповідає сучасному коносаменту. У цьому унікальному папірусі латинською мовою наведена клятва шкіпера, в якій він Зевсом і всіма богами Олімпу клявся непорушно зберігати умови перевезення і не брати додаткового вантажу на своє судно.

Про те, як встановлювали в давнину граничну осадку торговельного корабля, можна судити за збереженим до наших днів «Кодексом морських законів Венеції», який відноситься до 1255 р. Виявляється, стародавні мореплавці Венеції наносили на борту своїх нефів знаки у вигляді хрестів, які вказували граничну осадку судна. Ці хрести малювали чи випалювали на бортах корабля. Знаком граничного осідання судна у древніх генуезців служили прибиті до борту залізні смуги, розташовані горизонтально. Як у Венеції, так і в Генуї існувало два види вантажних марок: для нових суден і суден, термін

служби яких перевищував 5 років. Перевантаження каралося значним штрафом. Згодом у Венеції навіть заснували посаду скрибануса – писаря, який був зобов'язаний стежити за правильним навантаженням кораблів і доповідати раді про всі випадки перевантаження і прийому вантажу на верхню палубу. А, наприклад, законами міста Вісбі огляд судна ставився в обов'язок самому сенату.

Порівняно із середньовічними купцями, судновласники «володарки морів» Британії виглядали просто варварами. На початку XIX століття англійський торговельний флот становив майже половину світового. Аварійність у ньому була катастрофічною і її рівень постійно зростав.

Сам Холл був великим судновласником і одночасно директором страхової компанії. Раз у раз стикаючись із порушеннями правил безпеки мореплавання, він перший звернув увагу британського уряду на зловмисні перевантаження суден. У 1869 році в палаті громад англійського парламенту обговорювався проект нового «Закону про судноплавство». Присутній при цьому Холл запропонував наносити на борту вантажну марку, що обмежує осадку судна. Звертаючи увагу громадськості на неприпустиме становище, що склалося в англійському торговельному флоті, Холл вказував і на те, що при таких умовах в морі гине велика кількість суден.

І почув його тільки один Самуель Плімсоль. Як не дивно, він не був ні судновласником, ні моряком взагалі. Керуючи броварнею, а згодом торгуючи вугіллям, Плімсоль нажив чималий капітал, а в 1868 р. домігся обрання в парламент від міста Дербі. Не будучи особливо розбірливим у засобах, він скористався матеріалом, зібраним Холлом, і написав книгу «Наші моряки». Представлена в ній картина тодішнього судноплавства Англії виявилася настільки непривабливою, що уряд призначив королівську комісію з неморехідних суден. Однак через кілька місяців роботи комісія заявила, що про універсальні правила обмеження осадки суден не може бути й мови, а будь-який закон щодо мінімально допустимої висоти надводного борту був би зловмисним. Влітку 1875 р. на парламентських дебатах прем'єр Англії Дізраелі заявив, що розглянутий черговий законопроект про судноплавство повинен бути відхилений. Тоді Плімсоль схопився з місця і, звертаючись до своїх противників, крикнув: «Негідники!».

Уже наступного року було видано закон. За ним судна були зобов'язані мати на бортах вантажну марку у вигляді кола, центр якого показував би граничну осадку, яку визначав сам судновласник. Природно, що той прагнув «про всяк випадок» заявити вантажні марки «із запасом», нерідко прирікаючи судно на вірну загибель. За один тільки 1882 рік затонуло 548 англійських кораблів і загинуло 3118 моряків. Такий поворот справи викликав численні

протести й заворушення. Однак англійський уряд, який завжди вирізнявся консерватизмом, лише у 1890 році ввів закон про вантажну марку. Висоту надводного борту стало визначати класифікаційне товариство, а обов'язковий для всіх торговельних британських кораблів покажчик допустимої осадки набув свого нинішнього вигляду.

Цікаво, що, незважаючи на оригінальність і простоту вантажної марки, Плімсоль навіть не намагався запатентувати її. Однак колишній пивовар став настільки популярний серед моряків, що навіть був обраний головою англійської профспілки моряків і кочегарів.

Перед Першою світовою війною вантажна марка вже широко застосовувалася в Бельгії, Франції, Німеччині, Японії, Голландії, Швеції, Португалії. Правда, судновласники все ще намагалися хитрувати. Особливо поганою славою користувалися Калькутта, Норфолк, порти Вест-Індії й Мексиканської затоки. Тут навіть з'явились особливі прийоми, як приспати пильність недосвідчених представників нагляду. Зазвичай перевантаженому судну штучно надавали крен, щоб марка піднялася з води і була видна з причалу. Що ж стосується величезного на той час американського торговельного флоту, то там мірилом допустимої осадки корабля, як і раніше, залишалася совість судновласника. Так було, поки не затонув «Вестріс». Цей вантажний пароплав у листопаді 1928 р., будучи завантажений на 7 дюймів вище вантажної марки, під час шторму в Атлантиці втратив остійність, перекинувся на борт і затонув. Звістка про трагедію «Вестріса» облетіла весь світ і справила глибоке враження на громадськість Сполучених Штатів. У 1929 році конгрес США затвердив закон про вантажну марку. А ще через рік відбулася конференція в Лондоні, яка прийняла першу Міжнародну конвенцію про вантажну марку. Її підписали представники більше ніж 40 держав.

Але, лише у січні 2005 року набули чинності уніфіковані принципи і правила щодо граничного завантаження суден, які здійснюють міжнародні рейси з урахуванням необхідності збереження життя й майна на морі.

Список використаної літератури:

1. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show /896_007

2. О нагрузке средневековых галер. URL: https://galea-galley.livejournal.com/76626.html

Кузнецов В.Д.
здобувач вищої освіти І курсу магістратури
Інституту морських перевезень та технологій
Національного Університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Костиря О. В., к.ю.н., доцент
Національного університету «Одеська морська академія»

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Піратство — це будь-який неправомірний акт насилля, затримання або будь-який грабіж, що здійснюється з приватною метою екіпажом або пасажирами будь-якого приватного судна проти будь-якого судна, особи або майна на борту судна [1].

Актуальність дослідження проблем піратства полягає в тому, що кінець XX століття і перше десятиліття XXI століття ознаменувалися настільки серйозним сплеском піратської активності, що не бачити в піратстві реальної загрози інтересам національної і міжнародної безпеки стало неможливим.

Сучасне піратство набуло нових рис: масштабність, підвищення ступеня агресії, зв'язок з організованою злочинністю і тероризмом, величезну економічну, моральну, фізичну і багатомільярдну майнову шкоду та ін. При цьому, як і завжди раніше, кожен акт піратського нападу супроводжується насильством.

У сучасному міжнародному праві до піратства також прирівнюється напад під час війни кораблів, підводних човнів і військових літаків на торгові судна нейтральних країн.

При цьому піратські судна, літальні апарати і їх екіпажі не користуються захистом будь-якої держави.

Крім цього кораблі будь-якої держави мають право, якщо у них виникли достатні підстави підозрювати, що будь-яке судно займається морським розбоєм, затримати судно, яке було помічено у скоєнні злочину.

Серед піратів існує сціалізація: розвідка, група захоплення, охорона на суші, материнське судно, переговорники [2].

Виникло піратство ще в далекі часи та існує і до сих пір. З плином часу, злочини піратства і пов'язані з ними правила юрисдикції були піддані міжнародної кодифікації та було розглянуто і прийнято багато конвенцій стосовно піратства.

Основні сучасні міжнародні правові документи, які регламентують боротьбу з морським піратством [4]:

- Женевська Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 року [4];

-Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (Конвенція СОЛАС-74 глава XI - 2) [5];

- Конвенція ООН з морського права 1982 року [1];

- Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів [6];

- Резолюції Міжнародної морської організації ООН (ІМО) [7];

- Рекомендації Міжнародного морського бюро (ІМВ), що є підрозділом Міжнародної торгової палати.

У ст.100 Конвенції ООН 1982 року закріплено обов'язок держав: «співпрацювати в максимально можливій мірі для припинення піратства у відкритому морі або в будь-якому іншому місці за межами юрисдикції будь-якої держави» [8].

У ст.105 зазначеної конвенції встановлені загальні повноваження по захопленню піратського судна: «У відкритому морі, або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією якої б то не було держави, будь-яка держава може захопити піратське судно, або піратський літальний апарат, які були захоплені піратськими діями і що знаходяться у владі піратів, заарештувати осіб, які знаходяться на цьому судні або літальному апарату, та захопити на ньому майно. Судові установи тієї держави, яка вчинила це захоплення, можуть виносити постанови про накладення покарань і визначати, які заходи повинні бути прийняті щодо таких судів, літальних апаратів або майна, не порушуючи прав добросовісних третіх осіб » [9].

Американська організація «Океани без піратства» («Oceans Beyond Piracy») [8], проекту американського фонду «One Earth Future», визнала в 2016 році Гвінейську затоку найнебезпечнішим місцем на Землі для судноплавства.

Гвінейська затока Атлантичного океану омиває країни Кот-д'Івуар, Гана, Того, Бенін, Нігерія, Демократична Республіка Конго і Камерун. Пірати в Гвінейській затоці зазвичай являють собою добре озброєні злочинні структури, які використовують насильницькі методи для викрадення нафтопродуктів.

Піратство в Гвінейській затоці і Нігерії розвивалося протягом першого десятиріччя XXI сторіччя. Спочатку в Нігерії об’єктами нападів були малі кораблі, які займалися перевезенням працівників і матеріалів для нафтових компаній. Згодом пірати стали агресивнішими та краще озброєними.

Починаючи з 2011 року напади піратів стали проблемою глобального масштабу.

Станом на 2021 рік, піратські напади в Західній Африці частіше відбувалися в територіальних водах, терміналах і портах, а не у відкритому морі, що перешкоджало втручанню міжнародних військово-морських сил.

Зазвичай пірати являють собою добре озброєні і складені кримінальні угруповання, які все частіше використовують плавучі бази для здійснення своїх атак. Головною метою місцевих піратів є викрадення вантажів з нафтових танкерів. Вони не надають великого значення збільшенню кількості членів екіпажу і судам, що не перевозять нафтові вантажі. Більш того, діяльність піратів у Гвінейській затоці характеризується їх насильницьким способом дії, який часто включає в себе викрадення, тортури членів екіпажу. Часто пірати видають себе за представників терористичної організації «Корінний народ Біафри», яка бореться за незалежність республіки Біафра – району на південному сході Нігерії.

Міжнародне морське бюро закликає кораблі і екіпаж, які прямують транзитом через Гвінейську затоку, зберігати і не втрачати пильність після свіжих повідомлень про викрадення моряків з танкера біля берегів Беніну.

11 березня 2021року пірати висадилися на борт танкера-хімовоза Davide B, під мальтійським прапором, IMO номер: 9721750, Позивний: 9HA4297, який знаходився на плаву приблизно в 210 морських милях на південь від Котону, і викрали 15 ні в чому не повинних членів екіпажу.

Міжнародне морське бюро заявляє, що цей напад може сигналізувати про відновлення серйозних інцидентів з викраденнями людей в Гвінейській затоці.

Дані Міжнародного морського бюро показують, що в Гвінейській затоці було зареєстровано найбільшу кількість викрадених членів екіпажу в 2020 році: 130 членів екіпажу загинули в 22 окремих інцидентах. Згідно зі статистикою, дана тенденція обіцяє зберегтися і в 2021 році.

У зв'язку з нинішньою пандемією COVID-19 спостерігається зростання піратства на 24%. Пандемія закрила багато підприємств і можливості працевлаштування у всьому світі, в результаті чого люди з нижчих фінансових структур стикаються з труднощами, намагаючись звести кінці з кінцями. Спокуса швидких грошей приваблює багатьох до вибору нелегального шляху.

Ліквідація або приборкання піратства виявилися надзвичайно важким завданням. Однак, незважаючи на це, існує ряд заходів для того, щоб знизити вплив піратства на морську логістику :

- прийняття та застосування суворих законів щодо піратства;
- супутникові попередження про райони, в яких недавно були помічені пірати;
- курси підготовки екіпажу до самооборони;
- наймання охорони для суден;

- системи навігації, які обмінюються даними про піратів з різними джерелами.

Список використаної літератури:

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року. URL: http://interlaws.ru/konvenciya-oon-po-morskomu-pravu-1982/ (дата звернення: 03.04.21)

2. Пірати сучасності. Хто вони? URL: https://news.liga.net/society/news/piraty-sovremennosti-kto-oni (дата звернення: 03.04.21)

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 03.04.21)

4. Женевська Конвенція про територіальне море та прилеглу зону. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_178 (дата звернення: 03.04.21)

5. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (Конвенція СОЛАС-74). URL: http://docs.cntd.ru/document/901765675 (дата звернення:03.04.21)

6. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів. URL:https://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code (дата звернення: 03.04.21)

7. Міжнародна Морська Організація. URL: https://lib.sale/mejdunarodnoe-pravo-besplatno/mejdunarodnaya-morskaya-organizatsiya-65550.html (дата звернення: 03.04.21)

8. Maritime Piracy 2017. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf (дата звернення: 03.04.21)

9. Морські пірати у 2020 році: еволюція піратства на морі. URL: https://marine-digital.com/media/tpost/s3j8vjytz7-morskie-pirati-v-2020-godu-evolyutsiya-p (дата звернення: 03.04.21)

Курдюкова А.О.
здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня
ННІМП та М НУ «ОМА»
Науковий керівник: Бойко І.С. к.політ.н,
доцент, доцент кафедри морського права

РЕФОРМУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ЗАВДАННЯ ТА ВИКЛИКИ

Україна має великий потенціал для розвитку морської торгівлі: за результатами 2019-2020 років наша країна посіла друге місце в сукупності за обсягом експорту всіх зернових культур [7].

Сьогодні домінуючою моделлю в великих і середніх портах є «порт-лендлорд», що представляє собою модель управління, при якій інфраструктура передається за договором оренди приватним компаніям, а адміністрація порту залишає за собою право власності на землю. «Портові адміністрації не беруть безпосередньої участі в наданні операційних послуг, а виконують функції землевласника, регулятора та менеджера громади» [9]. Найбільш поширеною формою публічно-приватного партнерства є концесійна угода, за якою приватній компанії надається довгострокова оренда в обмін на орендну плату, яка зазвичай залежить від розміру об'єкта, а також від інвестицій, необхідних для будівництва, ремонту або розширення об'єкта. Яскравим прикладом застосування такої моделі є у портах Сінгапур та Роттердам, які є одними з найрозвинутіших портів світу.

Порти України не можуть повністю перейняти модель «порт-лендлорд» через особливості регулювання портової галузі. Наша держава «значно відстає за розвитком від провідних морських держав за ефективністю управління портовою галуззю. Українські порти – це території, які знаходяться у користуванні різних суб'єктів, та по яких не здійснюється системне планування та управління» [6]. Їх діяльність регулюється Законом України «Про морські порти України», а розвиток морського порту здійснюється відповідно до плану розвитку морського порту, який затверджується адміністрацією морських портів України та погоджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту [2].

У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року визначено, що «існуюча система управління та правового регулювання у сфері функціонування та розвитку морських портів України передбачає участь органів державної влади в прийнятті рішень, зокрема щодо розпорядження державним майном, узгодження з органами місцевого самоврядування питань землевідведення, що робить прийняття таких рішень довготривалим» [4]. Це ускладнює інвестування у розвиток державних підприємств, адже для укладання договору з портом, суб'єкт має укладати його не безпосередньо з Адміністрацією морських портів України (далі – АМПУ), а й з органами державної влади. «Адміністрація морських портів України володіє, користується та розпоряджається закріпленим за нею державним майном з урахуванням його цільового призначення, а також правообмежень щодо розпорядження таким майном, визначених цим Законом, іншими

законодавчими актами, її статутом» [2]. Це пояснюється тим, що АМПУ має функції управління портом, але виконувати їх в повному обсязі не може через недосконалість законодавства.

Завдання реформування портової галузі формуються відповідно до змісту і на основі принципів державної морської політики і спрямовані на досягнення її цілей. Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року визначаються основні цілі: «оптимізація системи управління портовою галуззю; збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей; покращення сервісу в морських портах України», але чітко не встановлені їх засоби досягнення [4].

Міністерством інфраструктури України було виділено такі основні завдання в галузі морського транспорту:

1. Підвищення конкурентоспроможності портової галузі;

2. Створення мережі кластерів;

3. Активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів;

4. Приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими;

5. Взаємодія з морськими портами країн Чорноморського басейну (розроблення та виконання програм залучення вантажопотоків тощо);

6. Інші завдання

- створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку об’єктів портової інфраструктури;
- забезпечення державних гарантій та захист прав інвесторів;
- забезпечення створення достатніх глибин на підхідних шляхах та в акваторіях морських портів для обслуговування великих суден типу «Кепсайз» біля причалу та ін. [8]. На сьогодні завдання вже почали втілювати, як приклад, створення «Європейського морського єдиного вікна», що передбачене Директивою Європейського Парламенту і Ради 2010/65/ЄС.

У 2019 році АМПУ оприлюднила концепцію проєкту «Корпоративної стратегії ДП «АМПУ» до 2025 року», де АМПУ впроваджує свій перехід від традиційної адміністративної ролі до більш відкритої зовнішньому середовищу управлінської ролі, що є характерною рисою для сучасних адміністрацій портів. Нею передбачаються три обов’язкові компоненти: (1) інституційна реформа; (2) поліпшення якості інфраструктури та послуг; (3) співпраця зі стейкхолдерами для досягнення сталого розвитку портової системи. Запропоновані заходи включають діяльність ДП «АМПУ», спрямовану на вдосконалення процедур: планування та контролю відведення земельних ділянок в межах порту; вибір та фінансування інвестиційних проєктів,

пов'язаних із оновленням інфраструктури; розробка планів-графіків розвитку нової інфраструктури та утримання вже існуючої [5].

Необхідним є визначення територій портів стратегічного значення, консолідація контролю над такими територіями і фактичне управління та стратегічне керівництво стратегічними портами [6].

Оскільки політика України направлена на впровадження стандартів ЄС у власне законодавство, то Меморандум ESPO по портовій галузі, що визначає десять найважливіших пунктів для розвитку портової галузі Європи, є актуальним і для української портової галузі, що впроваджується в програму «Ukrainian Ports are Going Green».

Досвід зарубіжних країн щодо розвитку портової галузі враховується та запозичується вітчизняними фахівцями. Останніми роками значно змінилося та покращилося правове регулювання галузі. Закон України «Про державно-приватне партнерство» закріплює, що державно-приватне партнерство може укладатися у формі концесійного договору; договору управління майном; договору про спільну діяльність та ін.; Закон України «Про концесію» регулює, що його завданням є залучення інвестицій у порти. Закон України «Про морські порти України» встановлює, що «у разі якщо об'єктами концесії є стратегічні об'єкти портової інфраструктури, Адміністрація морських портів України набуває статусу концесієдавця в порядку, встановленому законами України «Про концесію» та «Про управління об'єктами державної власності», або бере участь у концесійному договорі відповідно до положень статті 25 Закону України «Про концесію» [2].

Першими результати є пілотні проєкти з передачі в концесію портів Херсон (ТОВ «Рисоіл-Херсон») та Ольвія (компанія «Qterminals W.L.L.»), які мають покращити становище порту та портової інфраструктури.

Список використаної літератури:

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 року № 2404-VI (зі змін.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2404-17

2. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 року № 4709-VI (зі змін.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/4709-17

3. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 року № 155-IX.

4. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 року № 548-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/548-2013-%D1%80

5. ДП «АМПУ» до 2025 року: Корпоративна стратегія. Концепція проєкту документу для загального обговорення. URL: https://omr.gov.ua/images/File/DODATKI_2019/Prezentacii/ampu.pdf

6. Вдосконалення управління портовою галуззю України. Звіт Світового банку. URL: https://www.slideshare.net/The_USPA/ss-229016285

7. Мінекономіки долучилось до міждержавного діалогу в рамках 52-ї сесії Міжнародної Ради по зерну. URL: https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=7974771b-8832-4dcd-ac98-191a04bfb662&title=MinekonomikiDoluchilosDoMizhderzhavnogodialoguvramkakh52-iSesiiMizhnarodnoiRadiPoZernu

8. Задачі міністерства в рамках галузі морського та річкового транспорту. URL: https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html

9. Бойко І.С. Міжнародно-правове регулювання публічно-приватного партнерства, зарубіжний досвід та реформа портової галузі України. Підприємництво, господарство і право. 2020. № 8. С. 323–329.

Лохматова Е.С.
здобувач вищої освіти IV курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Іванова А.В. к.ю.н.,
доцент кафедри морського права

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

З урахуванням того факту, що морські перевезення пасажирів часто здійснюються у міжнародному сполученні, велика роль у правовому регулюванні досліджуваного договору належить міжнародно-правовим актам, тобто має місце міжнародно-правова уніфікація норм у формі міжнародної конвенції. Професор О. М. Садіков, розглядаючи питання про правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів, зазначає, що на відміну від вантажних сполучень правове регулювання міжнародних перевезень пасажирів і багажу морем склалося пізніше, є менш розробленим і більш диференційованим. На думку вченого, міжнародні угоди про перевезення пасажирів морем з'явилися не так давно, ратифіковані невеликим числом країн, мають загальний характер і регламентують лише основні умови пасажирських перевезень. Таку ситуацію вчений пояснював кількома факторами, до яких можна віднести: випереджаючий розвиток міждержавних перевезень вантажів у порівнянні з пасажирськими; простота організації пасажирських повідомлень у порівнянні з вантажними шляхами; наявність особливостей в умовах здійснення пасажирських перевезень в окремих країнах.

Дійсно, наразі становище в області нормування договору міжнародного морського перевезення пасажирів змінилося мало: продовжують діяти багатосторонні угоди, прийняті в сімдесятих роках минулого століття; переважна більшість розвинутих морських країн досить не прийняла протоколи змін конвенцій у сфері відповідальності морського перевізника; зберігаються істотні відмінності в правовій регламентації досліджуваного договору в різних зарубіжних країнах і т.д.

Ключовим міжнародно-правовим документом, який регулює договір міжнародного перевезення пасажира та багажу морським транспортом, є розроблена Міжнародною морською організацією (ІМО) Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та багажу 1974 року [3] у редакції Лондонських протоколів 1976, 1990 та 2002 років. Україна приєдналася до неї у 1994 році, ратифікувавши тільки Протокол 1976 року [2]. Фактично, переважна кількість норм КТМ України відповідає основним принципам, які закладені у Афінській конвенції 1974 року.

Незважаючи на те, що до предмету регулювання Афінської конвенції 1974 року входять відносини, що виникають при міжнародних перевезеннях пасажирів та багажу, вітчизняні законодавці визнали можливим застосувати встановлені в ній правила до відносин, що входять в сферу застосування актів внутрішнього законодавства. Це свідчить про прагнення розробників КТМ України зблизити національну правову систему з існуючими в області морських перевезень міжнародними стандартами.

Афінська конвенція включає 28 статей, до основних із них віднесемо ті, що визначають: сферу її застосування; відповідальність перевізника та замінюючого перевізника та умови відповідальності перевізника і визначення вини пасажира; межу відповідальності в разі смерті пасажира або заподіяння шкоди його здоров'я, а також меж відповідальності та винятків з неї до службовців перевізника; втрату права на обмеження відповідальності; об'єднання та підстави вимог; повідомлення про втрату чи пошкодження багажу; строк позовної давності та підсудність; умови недійсності договору; незастосування Конвенції, її підписання, ратифікацію та приєднання.

О. П. Радчук зазначає, що вона перебрала багато норм Брюссельської конвенції 1961 р., зокрема: вина перевізника презюмується; відповідальність перевізника обмежена; встановлені випадки відповідальності перевізника від відповідальності у разі винної поведінки пасажира; обчислення розміру відповідальності перевізника [7, с. 141]. Р. Шелудяков вказує, оскільки правовідносини з приводу перевезення виникають на основі договору, до сторін договору застосовується договірна відповідальність [8, с. 131].

Щодо сфери застосування Афінської конвенції, то зазначимо, що вона застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо: а) судно плаває під прапором держави, що є її стороною, або зареєстровано в такій державі, або б) договір перевезення укладений в державі, що є стороною Конвенції, або г) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться в державі, що також є стороною Конвенції, а також до комерційних перевезень, здійснюваних державою або іншими публічними властями за договором перевезення на цих умовах. Національність судна означає його належність до певної держави, вона підтверджується його реєстрацією та видачею відповідних документів. Зовнішнім проявом національності є прапор. Конвенція не застосовується, якщо перевезення підпадає під режим цивільної відповідальності, передбаченої положеннями будь-якої іншої міжнародної конвенції про перевезення пасажирів і їх багажу іншим видом транспорту, якщо тільки ці положення повинні застосовуватися до перевезення морем [6, с. 218].

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення багажу пасажирів морем 1967 року, була прийнята в Брюсселі 27 травня 1967 року на XII сесії Дипломатичної конференції з морського права. Держави, які були представленими на Конференції, дійшли висновку про укладення Конвенції 1967 року: «визнавши доцільним встановити з використанням угоди деякі єдині правила, що стосуються перевезення багажу пасажирів морем» (Преамбула Конвенції 1967 року).

Слід нагадати про те, що Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються перевезення пасажирів морем 1961 року, врегулювала виключно питання відповідальності перевізника перед пасажиром у випадках завдання ушкоджень здоров'ю або шкоди, яка пов'язана із смертю. Цей факт і був головним приводом прийняття Конвенції 1967 року.

Брати участь у Конвенції 1967 року могла будь-яка держава. Конвенція підлягала ратифікації. Держави, яки були членами Організації Об'єднаних Націй, члени спеціалізованих агенцій, які не були представленими на XII сесії Дипломатичної конференції з морського праву, мали змогу приєднатися до Конвенції. Стаття 16 Конвенції 1967 року передбачала, що держава має право зробити при підписанні Конвенції, її ратифікації, визнанні або приєднанні до неї зауваження про те, що її положення не будуть застосовуватись до перевезень, якщо перевізник та пасажир належать до цієї держави, а також привести в дію Конвенцію, або надавши їй силу закону, або помістивши її положення до свого національного законодавства у формі, яка притаманна цьому законодавству.

Крім Афінської конвенції 1974 року до числа міжнародних угод, що регулюють договір перевезення пасажирів морським транспортом, відноситься також Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогам 1976 року [4] із змінами, внесеними Протоколом 1996 року [5], які Україна також ратифікувала [4].

Розробники зазначеної Конвенції 1976 року в якості мети її створення передбачили встановлення за допомогою угоди певних спільних правил про обмеження відповідальності за морськими вимогами, які також містяться в Афінській конвенції 1974 року. Перш за все, необхідно відзначити, що Афінська конвенція 1974 року носить більш спеціальний характер, оскільки предметом її регулювання виступає відповідальність перевізника, заснована на порушенні зобов'язань, що випливають тільки з договору морського перевезення пасажирів. У той же час відповідно до п. 1 ст. 2 Конвенції 1976 року вимоги, що становлять предмет даної міжнародної угоди, підпадають під обмеження відповідальності незалежно від підстави їх виникнення, а, отже, за своєю юридичною природою можуть мати як договірний, так і позадоговірний характер.

До числа відмінностей розглянутих міжнародних угод також слід віднести те, що Афінська конвенція 1974 року не тільки встановлює межі відповідальності перевізника за ті чи інші порушення договірних зобов'язань, а й регламентує підстави і умови настання такої відповідальності, в той час як Конвенція 1976 року вказані питання залишає за рамками свого правового регулювання.

Список використаної літератури:

1. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23 червня 2005 року № 2709-IV / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 32. С. 422.

2. Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї: Закон України від 15. 07.1994 р. № 115/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33.

3. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. – URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text.

4. Конвенція про обмеження відповідальності за морським вимогам 1976 року : Міжнародний документ прийнятий ООН від 19 листопада 1976 року із змін., внес. за станом на 02.05.1996. – URL : http:// zakon1.rada.gov.ua.

5. Протокол 1996 года об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. – URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_002#Text.

6. Даниленко Д. В. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року // Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України. – 2018. – № 17. – С. 217-223.

7. Радчук О.П. Колізійні питання міжнародних морських перевезень. Порівняльно-аналітичне право. – 2015. – № 4. – С.138-142.

8. Шелудяков Р. С. Обмеження відповідальності перевізника при змішаних перевезеннях: міжнародно-правовий аспект. – LEX PORTUS. – 2018. – № 1 (9). – С.127-143.

Лут Д.Р.

здобувач вищої освіти І курсу другого (магістерського)рівня
Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Бойко І.С., кандидат політичних наук, доцент,
доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ НОРМ JUS COGENS

І. Першими міжнародними актами, що закріпили норми jus cogens, є Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 року (статті 53, 64) [1] та Віденська конвенція про право міжнародних договорів між державами та міжнародними організаціями або між міжнародними організаціями від 26 січня 1986 року [2] . Обидві конвенції є результатом робіт, які були проведені в рамках Комісії міжнародного права ООН (далі – КМП). Пропозиції та зауваження стосовно jus cogens з'явилися в контексті проєктів статей про відповідальність держав (2001 рік) [3] і міжнародних організацій (2011 рік) [4], керівних принципів, застосовних до односторонніх заяв держав (2006 рік) [5], а також керівних принципів, що стосуються застережень до договорів і заяв про тлумачення (2010 рік) [6].

Включення jus cogens в Віденську конвенцію про право міжнародних договорів та інші документи КМП зумовлені чинниками: закінчення холодної війни, порушення прав людини, порушення гуманітарного права у внутрішніх і регіональних конфліктах, розпад і створення держав.

КМП до норм jus cogens було запропоновано віднести: 1) принципи Статуту ООН щодо заборони неправомірного застосування сили; 2) норми

щодо заборони вчинення будь-якого злочинного діяння; 3) норми міжнародного права, які зобов'язують держави співпрацювати у боротьбі проти певних дій: работоргівлі, проти піратства, геноциду, дій, що можуть бути прирівняні до категорії «агресія» [7].

Судова практика не є доволі поширеною, але тлумачення норм jus cogens фігурує в рішеннях і консультативних висновках Міжнародного суду ООН, в рішеннях міжнародних арбітражних трибуналів, міжнародних кримінальних судів (наприклад, Міжнародного кримінального трибуналу по колишній Югославії), загальних зауваженнях Комітету ООН з прав людини, а також у рішеннях і консультативних висновках регіональних судів (Європейський суд з прав людини, Міжамериканська комісія, Міжамериканський суд з прав людини, Суд справедливості ЄС) [8].

II. Незважаючи на те, що на початку XXI століття існують норми міжнародного права та судова практика стосовно jus cogens, правові проблеми та дискусійні питання, пов'язані з цим поняттям, досі не вирішені. Сьогодні все ще можна зустріти думки, що ставлять під сумнів включення jus cogens в міжнародне право, а також досі обговорюється питання юридичної сили цих норм.

Згідно з останніми дослідженнями jus cogens належить до сучасного міжнародного права (corpus iuris gentium) не тільки як специфічне нормативне поняття, засноване статтею 53 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 року, але і як комплекс матеріально-правових норм загального міжнародного права. Фахівці з міжнародного права вважають, що імперативні норми повинні відповідати трьом критеріям: 1) соціологічним (прийняття і визнання або зміна тільки міжнародним співтовариством); 2) нормативним (обов'язковість); 3) аксіологічні (норми, що захищають загальновизнані цінності, пов'язані з існуванням держави і її народів, а також основні загальнолюдські цінності, захист яких відповідає інтересам світової спільноти). Імперативні норми не підлягають суттєвим змінам і не можуть бути визнані нечинними без згоди міжнародного співтовариства. Зобов'язання, що випливають з імперативних норм, носять характер erga omnes (з лат. «щодо всіх») і застосовуються до всіх основних суб'єктів міжнародного права. Водночас спостерігається тенденція до поширення їх застосування на недержавні суб'єкти (корпорації та фізичні особи).

Більшість імперативних норм міжнародного права встановлюють зобов'язання erga omnes [9]. Емпіричний аналіз рішень та консультативних висновків Міжнародного суду ООН (далі – МС ООН) вказує на те, що до erga omnes відносять зобов'язання, які походять із заборони геноциду, работоргівлі,

порушення прав людини, расової дискримінації, тощо [10], що підтверджує попередню тезу.

Концепція імперативних норм використана у таких рішеннях МС ООН: рішення МС ООН у справах про континентальний шельф Північного моря 1969 року [11], про військові та напіввійськові дії 1986 року (Нікарагуа проти США) [12], про застосування Конвенції про запобігання геноциду та покарання за нього 2007 року (Боснія та Герцеговина проти Сербії та Чорногорії) [13], про питання стосовно зобов'язання кримінального переслідування та екстрадиції (Бельгія проти Сенегалу) [14] та ін. У рішенні Міжнародного трибуналу щодо колишньої Югославії по справі «Обвинувач проти А. Фуруджія» 1998 року було зазначено, що заборона тортур, яка передбачена договорами про захист прав людини, закріплює абсолютне право, відступати від якого не дозволяється навіть у надзвичайних ситуаціях. У зв'язку з тим, що ця норма захищає вкрай важливі цінності, її було визнано нормою jus cogens. Крім того, трибунал акцентував увагу, що ця норма перебуває на вищому рівні, ніж норми договірного та звичаєвого права, і наслідком цієї ієрархії є заборона державам відступати від неї, як у договірному порядку, так і через звичаєві норми, які не мають такої ж юридичної сили [15].

Підставою для імперативних норм служить об'єктивна правосвідомість (jus necessarium). Ні договір, ні звичай не можуть забезпечити основи для його обов'язкової сили. Як наслідок, норми, що відносяться до jus cogens, повинні визначатися міжнародними судами в широкому розумінні.

Хоча норми jus cogens становлять основу цивілізованого міжнародного правопорядку, вони діють як умова міжнародного правопорядку. Норми jus cogens дозволяють кваліфікувати відповідальність держав і міжнародних організацій за серйозні порушення норм міжнародного права. З іншого боку, імперативні норми не володіють автономним регулятивним потенціалом і не заповнюють весь простір загальних цілей і цінностей, важливих для сучасного міжнародного співтовариства. Крім того, вони можуть лише в обмеженій мірі сприяти усуненню або обмеженню наслідків, що виникають в результаті фрагментації міжнародного права, наприклад, шляхом стримування деяких окремих громад від створення автономних режимів. Норми jus cogens не є ідеальним інструментом, проте це правильний нормативний комплекс для тих цілей, для яких він був введений в сучасне міжнародне право.

Список використаної літаратури:

1. Vienna Convention on the Law of Treaties. 23.05.1969. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf (дата звернення: 17.04.2021).

2. Draft Articles on the law of treaties between States and international organizations or between international organizations with commentaries 1982 (hereinafter: Law of treaties of international organizations. Commentaries 1982. URL: http://legal.un. org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/1_2_1982.pdf (дата звернення: 17.04.2021).

3. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries (hereinafter: Responsibility of States. Commentaries 2001). URL: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf (дата звернення: 17.04.2021).

4. Draft Articles on responsibility of international organizations, with commentaries (hereinafter: Responsibility of international organizations. Commentaries 2011). URL: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_11_2011.pdf (дата звернення: 17.04.2021).

5. Guiding Principles applicable to unilateral declarations of States capable of creating legal obligations, with commentaries thereto (hereinafter: Unilateral acts. Commentaries 2006). URL: http://legal. un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/9_9_2006.pdf (дата звернення: 18.04.2021).

6. Guidelines constituting the Guide to Practice on Reservations to Treaties, with commentaries (hereinafter: Reservations. Commentaries 2011) adopted by the International Law Commission, URL: http://legal.un.org/ilc/reports/2011/english/addendum.pdf (дата звернення: 18.04.2021).

7. Waldock Report // International Law Commission Yearbook. – Vol. II. – 1963.

8. Mik Cezary. Jus Cogens in Contemporary International Law (July 28, 2014). *Polish Yearbook of International Law*.Vol. 33 (2013). P. 27-93 , URL: http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2473061 (дата звернення: 18.04.2021).

9. Гердеген М. Міжнародне право: підручник / за наук. ред. І.А. Грицяка; пер. з нім. Р. Корнути. Пер. 9-го вид., переробл. і доповн. Київ: К.І.С., 2011. 516 с.

10. Коптєва О.О. Зобов'язання erga omnes у системі міжнародно-правових зобов'язань: дис… канд. юрид. наук: 12.00.11, Ін-т законодавства Верховної Ради України. Київ, 2013. 200 с.

11. ICJ. North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of GermanУ/Netherlands). Judgment of 20 February 1969. URL: http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf (дата звернення: 20.04.2021).

12. ICJ. Military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Judgment of 27 June 1986. URL: https://www.icj-cij.org/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf (дата звернення: 20.04.2021).

13. ICJ. Case concerning Application of Convention on Prevention and Punishment of Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro). Judgment of 26 February 2007. URL: http://www.icj-cij.org/docket/files/91/13685.pdf (дата звернення: 20.04.2021).

14. ICJ. Questions Relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal). Judgment of 20 July 2012. URL: http://www.icj-cij.org/docket/files/144/17064.pdf (дата звернення: 20.04.2021).

15. ICTY. Case № IT-95- 17/1. Trial Chamber II. Prosecutor v. Anto Furundzija. Judgement of 10 December 1998. URL: http://www.icty.org/x/cases/furundzija/tjug/en/fur-tj981210e.pdf (дата звернення: 20.04.2021)

Мазураш О.А.
здобувач вищої освітиV курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник Савич О.С., к.ю.н., доцент,
Національний університет «Одеська морська академія»

РОЗРАХУНОК СТАЛІЙНОГО ЧАСУ, ЯК ОБОВ'ЯЗКОВОГО ЕЛЕМЕНТУ ЧАРТЕРУ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ

Морське судноплавство – це глобальна світова павутина, що включає в себе багато всього, починаючи від товарів, їх переміщення, оренди суден, відносин щодо працевлаштування, закінчуючи обов'язками, які випливають з укладених договорів. Саме без контрактів, в яких сторони прописують свої права та обов'язки, сьогодні неможливо вести бізнес, бо саме від того, як буде укладена угода, залежить як прибуток та подальше співробітництво з партнером, так і збитки, які можуть бути понесені, якщо одна із сторін угоди не виконає умови договору.

В міжнародному приватному морському праві є певні вимоги, щодо форми договору, але й водночас сторони вільні узгоджувати його певні умови. Тому досить важливим є те, щоб максимально були прописані усі положення, щодо прав й обов'язків сторін. Чим чіткіше прописані правовідносини в договорі, тим легше потім стороні при настанні спору.

В міжнародному праві існують типові проформи, створені міжнародними організаціями, на основі яких можуть бути укладені договори. Адже в дійсності

перелік реквізитів, що мають бути прописані в чартері, набагато більший. І ці реквізити містяться саме в типових проформах чартерів. Крім того, за узгодженням сторін в чартер можуть бути внесені й інші умови та застереження, що не містяться в типових проформах. Чартер підписується фрахтівником і фрахтувальником, оскільки покликаний регулювати відносини, що складаються між ними.

Одними з таких умов та застережень, що містяться в чартері є правові умови розрахунку сталійного часу та демереджу, як засобу компенсації збитків у торговельному мореплавстві.

Сталійний час – період, протягом якого перевізник (фрахтівник, судновласник) надає судно для виконання вантажних операцій (навантаження або вивантаження вантажу) без додаткових до фрахту платежів. І ось якщо вантажні операції затягуються, а сталійний час вже завершився, відбувається порушення умов договору, за яке фрахтувальник повинен сплатити судновласнику демередж, розмір якого встановлюється в чартері.

За загальним правилом, сталія регулюється договором, тобто чартером, однак вона може визначатися й звичаями порту, де виконуються вантажні роботи. Останній варіант може спричинити значні розбіжності, тому необхідно чітко визначати в чартері умови про сталійний час.

Положенням про рахунок сталії, передбаченим проформою Synacomex 2000, закріплюються норми, схожі з нормами проформи Norgrain 89, однак в Synacomex 2000 передбачено правило, у відповідності з яким сталійний час починається о 14:00 годині, якщо нотіс про готовність судна поданий належним чином в або до 12:00 години дня, та о 8:00 годині наступного робочого дня, якщо нотіс був поданий після 12:00 години [2].

Важливим для початку перебігу сталійного часу є прибуття судна вчасно до порту або місця, яке передбачене чартером, та подача капітаном нотісу про готовність судна до навантаження або вивантаження вантажу. Як правило, сталійний час починає відраховуватися з наступного дня після подачі нотісу, або відразу після його подачі, в залежності від того, як передбачено чартером.

Одиницями обчислення сталії є дні, години та хвилини. Належна тривалість сталії визначається угодою сторін договору перевезення, а тому є декілька методів визначення тривалості сталійного часу. Один з них називається «на люк в день», який означає, що сталія повинна обчислюватися шляхом ділення кількості вантажу на результат множення добової норми за люк на кількість судових люків. Другий спосіб обчислення сталії називається «на робочий люк в день» або «на придатний для роботи люк в день». Він означає, що сталія повинна обчислюватися шляхом ділення кількості вантажу в трюмі, що містить найбільшу кількість вантажу, на результат множення

узгодженої добової норми на один робочий, або придатний для роботи люк, на кількість люків згаданого трюму.

Інші два простіші методи обчислення сталії – в кількості часу, за який повинні бути виконані вантажні роботи; або в кількості робочих днів. Однак в цьому випадку неділі та святкові дні виключаються з розрахунку сталійного часу.

У деяких випадках передбачається рахунок сталійного часу в поточних днях, що відповідає практиці окремих портів, де вантажні роботи ведуться цілодобово. Однак в цьому випадку також неділі і святкові дні виключаються з розрахунку сталії.

Якщо під час виконання вантажних робіт, потрібно виконати перешвартування або зачистити трюми, то цей час може входити в рахунок сталійного часу, виходячи з умов чартеру. А перерви в роботі з причин, які залежать від фрахтувальника, непереборної сили, несприятливих гідрометеорологічних умов, що створюють загрозу збереження вантажу або перешкоджають його безпечній обробці, виключаються з обчислення сталійного часу.

Однак за умови, якщо вантажні роботи не закінчилися вчасно, починається контрсталійний час, за який фрахтувальник повинен заплатити судновласнику демередж, розмір якого обумовлений в чартері. Контрсталійний час рахується в поточних днях поспіль без винятків неробочих (святкових) або непогожих днів. А якщо в чартері є вказівка на тривалість контрсталії, то після його закінчення, у судновласника виникає право на негайне відправлення судна в рейс з недовантаженням та на мертвий фрахт.

З метою усунення розбіжностей, спричинених термінами, які використовуються для визначення сталійного часу та демереджу, які в даний час використовуються в чартер-партіях, різні сектори судноплавної галузі створили робочу групу в Лондоні, до складу якої входили Балтійська і міжнародна морська рада, Балтійська біржа, Міжнародний морський комітет та Федерація національних асоціацій суднових брокерів і агентів.

Метою Групи було оновити визначення терміну сталії, створивши Laytime Definitions of Charter Parties 2013 [4], з метою оновлення останньої редакції, випущеної в 1993 році, відомої як Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules (VOYLAYRULES).

Новий документ визначає значення слів, виразів та фраз, які зазвичай використовуються в морській практиці, виходячи з сучасного стану англійського законодавства. Крім того, було уточнено чи оновлено численні рекомендації. The Laytime Definitions of Charter Parties 2013 слід вважати помітним внеском, який сприятиме правовій ясності [4].

Отже, розрахунок сталійного часу є обов'язковим елементом чартеру у торговельному мореплавстві. Для того, щоб уникнути спірних ситуацій в майбутньому, необхідно заздалегідь чітко прописувати усі положення щодо сталії та демереджу в договорі фрахтування, або використовувати для врегулювання відносин між фрахтувальником та судновласником проформи чартерів. Важливе значення мають домовленості сторін договору фрахтування судна, звичаї порту та імперативні норми, які установленні в державі порту.

Список використаної літератури:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. База даних «Законодавство України»/ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text
2. Зерновой чартер: научно-производственное издание / Н.Б.Мирошниченко и др. Одесса : «Феникс», 2018. 108 с.
3. Мельников О.В. Ответственность за простой судна. Interlegal. 2018. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ship_delay_responsibility/
4. Laytime Definitions for Charter Parties. 2013. URL: https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2013/09/LAYTIME-DEFINITIONS-UPDATE-2013-RULES-and-NOTES.pdf

Палько В.И.
к.ю.н., доцент, доцент кафедры общеправовых дисциплин Национального университета «Одесская морская академия»

ЗАЩИТА ПРАВ МОРЯКОВ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Произошедшая в марте 2020 года пандемия новой коронавирусной инфекции, проявления которой продолжаются и в настоящее время, стала серьезнейшим вызовом не только для экономических и политических систем, но и для механизмов реализации и защиты, основных прав и свобод человека, активно формировавшихся в последние десятилетия.

Не все правительства обеспечивают полное соблюдение прав моряков, которые закреплены в Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС 2006) с поправками и в других международных документах, а именно права моряков на увольнение на берег, на ежегодный отпуск, на максимальный период службы на судне (11 месяцев), возвращение на родину и доступ к медицинскому обслуживанию как на судне, так и на берегу.

Таким образом, пандемия COVID-19 существенно влияет на занятость в судоходном секторе, где трудится 2 млн. моряков [1, с.1].

Необходимо отметить, что национальные ограничения на поездки, введенные из-за пандемии Covid-19, неоправданно повлияли на 400 000 моряков, которые не могут вернуться домой или произвести смену экипажей. Сотни тысяч работников вынуждены работать по истечении срока действия своих контрактов и в настоящее время застряли в море или ждут начала несения службы.

Сложившаяся ситуация ставит под угрозу безопасность и психическое благополучие моряков. Между тем сохраняющаяся невозможность ротации моряков на суда и с судов представляет серьезную угрозу способности судов доставлять жизненно важные грузы в период, когда они больше всего нужны странам.

В качестве реакции на пандемию вируса COVID-19, с тем чтобы ограничить распространение вируса, правительства многих стран мира закрывали свои границы для неграждан и нерезидентов (в частности, посредством запретов на выдачу виз или требований о наличии обязательных медицинских карт/свидетельств о состоянии здоровья) либо устанавливали продолжительные периоды самоизоляции для въезжающих.

В знаковом определении Международной организации труда (МОТ) отмечается, что государства нарушали права моряков и не соблюдали ряд положений Конвенции о труде в морском судоходстве во время пандемии COVID-19, в том числе статью I (2), обязывающую их к сотрудничеству. Агентство ООН призывает государства «незамедлительно» признать моряков ключевыми работниками. Кроме того, Комитет экспертов по правовым вопросам высокого уровня подтвердил, что «именно в периоды кризиса защитная функция MLC приобретает свое истинное значение» [2].

Так, ограничения на поездки, введенные правительствами разных стран мира, создали значительные препятствия для смены экипажей и возвращения моряков на родину.

В связи с этим, генеральный секретарь Международной палаты судоходства (ICS) Гай Платтен отметил, что «кризис смены экипажей продолжается, но он достиг того момента, когда он стал более управляемым. Однако растет беспокойство по поводу ужесточения ограничений на поездки, которые вводят правительства в ответ на новые варианты вируса. Профессия моряка должна быть признана ключевой. Кризис все еще продолжается, и мы не прекратим прилагать усилия в защиту моряков. Правительства не смогут вакцинировать своих граждан без судоходства или, что наиболее важно, без наших моряков» [3].

Ограничения в передвижении, принятые в результате пандемии, оказали серьезное влияние на моряков. Согласно оценкам, с января 2021 года

приблизительно 400 000 моряков не могут покинуть торговые суда и вернуться на родину, хотя срок их контрактов давно истек. Аналогичному количеству моряков срочно необходимо попасть на суда, чтобы сменить своих товарищей [4].

Насущная необходимость разрешения кризиса смены экипажей подчеркивалась в Совместном заявлении Международного морского виртуального саммита по вопросу смены экипажей (9 июля 2020 года)[5] и в заявлении «Большой семерки» (G7) о принципах перевозок высокого уровня в связи с COVID-19 (29 июля 2020 года) [6].

В свою очередь кризис COVID-19 влияет на личную безопасность и здоровье моряков их условия труда и их способность прибыть на борт судна и покинуть его, что, естественно, влияет на их способность выполнять присущую им ключевую роль в обеспечении морских перевозок, обслуживании пассажиров.

Согласно руководящим принципам ММСП, принимаемые меры в области общественного здравоохранения должны быть соизмеримы с рисками для здоровья населения и ограничены ими во избежание излишних помех для международных перевозок и торговли. В соответствии с рекомендациями по безопасности поездок, выпущенными 29 февраля, ВОЗ предостерегла от применения ограничений на поездки или торговые операции в отношении стран, в которых наблюдалась вспышка вируса COVID-19.

В то же время организация признала, что при определенных обстоятельствах меры, ограничивающие передвижение людей, могут на какое-то время принести пользу, например в условиях слабых международных связей и недостаточных возможностей для реагирования. Ограничительные меры в плане поездок, существенно затрудняющие международные перевозки, могут быть оправданы только в начале эпидемии, поскольку они могут позволить странам выиграть время, пусть даже всего несколько дней, которое необходимо для экстренного осуществления эффективных мер по обеспечению готовности. Такие ограничения должны основываться на тщательной оценке рисков, быть соразмерными опасности для здоровья людей, краткосрочными по действию и регулярно пересматриваться по мере развития ситуации.

Важную роль в защите прав моряков должен сыграть документ под названием Human Rights Due Diligence Tool, разработанный Глобальным Договором ООН, Советом по правам человека ООН, Международной организацией труда и Международной морской организацией, представляет собой контрольный перечень широкого спектра мер по обеспечению прав и безопасности моряков в эпоху пандемии. Он содержит отдельные

рекомендации для грузовладельцев, фрахтователей и логистических провайдеров.

Моряки должны иметь возможность получить медицинскую помощь на берегу, и если для этого нужно, например, отклониться от маршрута, то судну должно быть дано разрешение отклониться от маршрута. Точно так же заказчик перевозки должен позволить делать отклонения от маршрута, если они необходимы для проведения смены экипажа. Наконец, команда должна быть элементарно обеспечена индивидуальными средствами защиты [7].

Поэтому все государства-члены Организации Объединенных Наций настоятельно призываются предпринять следующие действия:

- признать ключевую роль моряков, обеспечивающих важную работу, с тем чтобы способствовать безопасной и незатрудненной их посадке на суда и высадке с судов;

- возвращаться домой и предпринимать все необходимые действия, способствующие их возвращению;

- оказывать поддержку при прохождении пограничного контроля морякам, которое являются гражданами этих государства или постоянно проживают в этих государствах, с тем чтобы они могли попасть на борт своих судов.

Сегодня суровая реальность такова, что всего несколько стран относятся к морякам с уважением, которого они заслуживают, присвоив им реальный статус ключевого работника.

Список использованной литературы:

1. Отраслевая справка МОТ: COVID-19 и морское судоходство и рыболовство от 17 апреля 2020 г. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_749291.pdf

2.Агентство ООН установило, что правительства нарушают международное прав от 04 Jan 2021. URL: https://www. itfseafarers. org/ru/news?search_api_fulltext=&sort_by=created_1&page=3

3. Беспокойство вызывает рост числа моряков, для которых невозможна смена экипажа из-за новых вариантов COVID.-23 Mar 2021. URL: https://www.itfseafarers.org/ru/news?search_api_fulltext=&sort_by=created_1&page=1

4.Совместное заявление от 25 марта 2021 года о приоритезации вакцинации от COVID-19 для моряков и летных экипажей. URL: https://www.who.int/ru/news/item/25-03-2021-joint-statement-on-prioritization-of-covid-19-vaccination-for-seafarers-and-aircrew

5.Совместное заявление Международного морского виртуального саммита по вопросу смены экипажей (9 июля 2020 года). URL: https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-of-the-international-maritime-virtual-summit-on-crew-changes

6. Заявлении «Большой семерки» (G7) о принципах перевозок высокого уровня в связи с COVID-19 (29 июля 2020 года). URL: https://www.state.gov/g7-high-level-transportation-principles-in-response-to-covid-19/

7. Новая инициатива ООН по защите прав моряков от 12.05.2021г.URL: https://seanews.ru/2021/05/12/ru-novaja-iniciativa-oon-po-zashhite-prav-morjakov/

Пашковская Л.И.
к.ю.н, доцент кафедры морского и таможенного права
Национального университета Одесская юридическая академия

ДОМАШНИЙ КОНОСАМЕНТ

При морских перевозках небольших партий товара грузовладельцы, как правило, обращаются к экспедиторам для организации такой перевозки. Грузы, предназначенные к перевозке, могут занимать как весь контейнер, так и какую-то его часть. В тех случаях, когда экспедитору поступают заявки на перевозку маленьких партий грузов, он объединяет их в один контейнер. Таким образом, к перевозке готовится контейнер с небольшими партиями грузов (сборные грузы), которые принадлежат разным грузовладельцам.

Для перевозки такого контейнера именно экспедитор осуществляет бронирование места на судне в морской линии для перевозки сборного контейнера и, соответственно, в правоотношениях с морской линией выступает в качестве грузоотправителя. Именно экспедитор получает от морской линии оригиналы коносаментов на отправленный контейнер. После получения коносаментов линии экспедитор не передает коносаменты грузовладельцам, так как коносаменты линии выдавались не на каждую партию груза в контейнере, а на контейнер в целом.

Однако грузовладельцам необходимы коносаменты в качестве документов, подтверждающих прием груза к перевозке. Такой коносамент выдает сам экспедитор, не являясь при этом морским перевозчиком. Так появился «домашний коносамент» (англ. – HBL, House bill of lading).

Домашний коносамент (HBL, House bill of lading) – документ, подтверждающий заключение договора на перевозку между грузоотправителем и экспедитором, NVOCC оператором или агентом. По сути, домашний

коносамент является необязательным документом и издаётся по желанию грузоотправителя или экспедитора для решения своих специфических задач.

Домашний коносамент выпускается экспедитором (агентом) для конкретного грузоотправителя и очень удобен при перевозке сборных грузов. На практике процесс происходит следующим образом: агент забирает грузы со складов многих отправителя и привозит на свой склад. В итоге в один контейнер собирается товар от нескольких отправителей. Каждому из таких отправителей выдается отдельный документ – домашний коносамент.

Домашний коносамент может выдаваться экспедитором в дополнение к морскому коносаменту (Ocean Bill of lading), даже в том случае, если весь контейнер принадлежит одному грузовладельцу.

Главное отличие между домашним и морским коносаментом в том, кто их выпускает, и кто фактически владеет грузом. Несмотря на то, что груз не принадлежит экспедитору, для морской линии грузовладельцем юридически является именно экспедитор, так как именно он указан отправителем и получателем в линейном коносаменте. Морская линия не обязана выдавать груз по домашнему коносаменту никому другому, в том числе реальному владельцу, так как для фактического морского перевозчика имеет силу только линейный коносамент, где получателем указан экспедитор.

Таким образом, морская линия несет ответственность только перед экспедитором, а он, в свою очередь, перед владельцем груза.

Для чего же нужен домашний коносамент? Домашний коносамент выпускается экспедитором в дополнение к линейному коносаменту, когда это требуется условиями аккредитива или банковскими условиями. Например, банк может выставить такие условия сделки, которые для линии (морского перевозчика) будут неприемлемыми.

Так, банки могут выставлять условие о наличии в коносаменте оговорки «чисто на борту» (англ. – «clean on board»). Оговорка «clean on board» в коносаменте обычно означает, что полученный к перевозке товар находится во внешне (apparent) хорошем состоянии. Коносамент с отметкой «clean on board» носит название чистый бортовой коносамент. Понятие чистого бортового коносамента возникло вследствие того, что грузополучатель не может фактически проверить состояние груза или упаковки в месте отправления (в порту отбытия). Чистому коносаменту противопоставляют выписку грязного коносамента. Грязный коносамент (или коносамент с оговорками, claused, foul) содержит прямое указание на наличие дефектов у груза или упаковки (тары). Банк может принять и грязный коносамент, когда в условиях документарного аккредитива указываются допускаемые оговорки и пометки.

Грузоотправитель, заинтересованный в получении линейного чистого коносамента, может предложить в обмен на комплект чистых коносаментов гарантийное письмо (Letter of indemnity, Back letter). В гарантийном письме отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть при сдаче груза получателю.

Однако в практике международных морских контейнерных перевозок данная оговорка не может быть использована и не используется, так как линейный перевозчик, издающий коносамент не видит состояние груза, принятого к перевозке. Выдав коносамент с отметкой «clean on board» в отношении контейнера, перевозчик не сможет юридически защититься, если будут предъявлены претензии к состоянию груза после его погрузки на борт.

В свою очередь банк, не совсем компетентный в контейнерных перевозках, включает соответствующий пункт в аккредитив и обязывает грузоотправителя предоставить коносамент с оговоркой «Clean on board» иначе документы для осуществления аккредитива не будут приняты. Отправитель оказывается в тупиковой ситуации. Какой же может быть выход из подобной ситуации? Первый вариант – это выдача экспедитором домашнего коносамента в соответствии с требованиями банка. Таким образом домашний коносамент дает возможность грузоотправителю выполнить все банковские условия.

Второй вариант. Операции, связанные с аккредитивами, регулируются Унифицированными обычаями и правилами по документарному аккредитиву (UCP-600), опубликованные Международной торговой палатой № 600 («Uniform Customs and Practice» UCP 600). Статья 27 данного документа гласит:

«Банк будет принимать только чистый транспортный документ. Чистым транспортным документом является документ, не содержащий оговорки или пометки, которые ясно констатируют дефектное состояние товаров или их упаковки. Слово «чистый» не требуется проставлять на транспортном документе, даже если аккредитив содержит требование, чтобы транспортный документ был «чистым на борту».

Следовательно, указание данной оговорки в коносаменте не обязательно. Отправитель может попросить контейнерную линию предоставить письмо-отказ, в котором должна быть ссылка на статью 27 UCP 600.

Продавец для получения денег по договору купли-продажи должен предоставить в банк документ, подтверждающий отгрузку товара. Если товар передан экспедитору и ждёт своего часа погрузки на судно, то домашний коносамент от экспедитора служит подтверждением факта принятия груза к перевозке и может быть предоставлен в банк в качестве подтверждения отгрузки груза и получения причитающегося по условиям договора купли-продажи платежа. Таким образом продавец сможет получить платеж, даже в

том случае, если товар еще не погруже на судно. Однако, если условиями аккредитива предусмотрен морской коносамент (Ocean bill of lading), то предоставление «домашнего» будет расхождением.

Очень часто одновременно на один и тот же груз выпускаются два комплекта коносаментов – линейный и домашний. Тем не менее домашний коносамент не является транспортным документом (накладной) в соответствии с законодательством Украины.

Различия между линейным и домашним коносаментом

Линейный коносамент (BL) выдается морской линией экспедитору, NVOCC оператору или агенту. Соответственно, в качестве получателя будет экспедиторская компания, NVOCC оператор или агент в порту назначения.

Домашний коносамент (HBL) выдается экспедитором грузоотправителю. Соответственно, в качестве отправителя товара будет указан продавец товара, а в качестве получателя будет указан покупатель товара.

Домашний коносамент содержит такую же информацию о грузе, что и линейный. На лицевой стороне коносамента, как домашнего, так и линейного, будут содержаться такие реквизиты, как наименование груза, его описание, включая упаковку и маркировку; вес брутто; наименование судна и его флаг; номера контейнеров и пломб на них; подпись уполномоченного представителя перевозчика. Будут отличаться от линейного коносамента данные об отправителе (Shipper), получателе (Consignee) и стороне, уведомляемой о прибытии груза (Notify).

Функции домашнего коносамента. Домашний коносамент, как и морской коносамент выполняет три основные функции:

1. Свидетельствует о принятии экспедитором или агентом груза к перевозке. Выполняя эту функцию домашний коносамент представляет собой расписку экспедитора или агента, которая свидетельствует, что определенные товары, в указанном количестве и в определенном состоянии приняты к перевозке до обусловленного места назначения.

2. Является товарораспорядительным документом. Выполняя эту функцию домашний коносамент дает право владельцу оригинала домашнего коносамента распоряжаться грузом, что делает его товарораспорядительным документом. Это значит, что только лицо, указанное в домашнем коносаменте, имеет право распоряжаться этим товаром. Чтобы продать товар, который находится в дороге, товарораспорядителю достаточно продать или передать свои права по коносаменту.

3. Подтверждает заключение договора морской перевозки груза. Выполняя эту функцию, домашний коносамент является единственным

доказательством наличия договора морской перевозки груза между грузовладельцем и экспедитором или агентом.

Оплата фрахта по домашнему коносаменту. Оплата фрахта за перевозку груза с использованием домашнего коносамента имеет свои особенности. Так как в договоре перевозки участвуют несколько сторон – грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор и морская линия, а кроме того, фрахт по условиям договора может быть оплачен как в порту отправки, так и в порту получения, то различают следующие варианты оплаты фрахта при совместном использовании домашнего коносамента:

1) Ocean BL Collect и House Bl Collect
2) Ocean BL Collect и House Bl Prepaid
3) Ocean BL Prepaid и House Bl Prepaid
4) Ocean BL Prepaid и House Bl Collect

Freight collect (перевод с англ. «фрахт взимать») – фрахт подлежит оплате грузополучателем в порту назначения. Такая отметка в транспортном документе (коносаменте) указывает на то, что стоимость фрахта еще не оплачена и должна собираться по прибытию груза в порт назначения.

Freight prepaid (перевод с англ. «фрахт оплачен заранее») – фрахт оплачен в порту погрузки. Такая отметка в транспортном документе (коносаменте) указывает на то, что стоимость фрахта уже оплачена в порту погрузки.

Таможенные формальности и домашний коносамент

Домашний коносамент не является транспортным документом (накладной) в соответствии с законодательством Украины. Для таможенного оформления таможня принимает только коносаменты реальных морских перевозчиков, на судах которых груз пересекает границу, т.е. прибывает в порт. Для таможни домашний коносамент не имеет никакой юридической силы.

Таким образом использование домашних коносаментов страхует от рисков неуплаты со стороны покупателя: пока не будет оплачен счет агента-экспедитора (портовые сборы, вознаграждение агента и др.) агент не выдаст отправителю комплект домашних коносаментов. Отправитель не вышлет коносаменты получателю, пока не получит оплату за товар, а без предоставления получателем оригиналов домашних коносаментов экспедитор не выдаст груз, который придёт в порт назначения.

Переверзєва О.С.
к.ю.н., старший науковий співробітник відділу
міжнародного права та порівняльного правознавства
Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ І НАЦІОНАЛЬНО – ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЩОДО ОХОРОНИ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА У СВІТОВОМУ ОКЕАНІ ТА ЇХ ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ

Імплементація норм міжнародного права – організаційно-правова діяльність держав, що здійснюється індивідуально, або в рамках міжнародних організацій, з метою реалізації її міжнародно-правових зобов'язань. Норми права повинні бути взаємопов'язані і це правило універсально для міжнародного морського права та визначає їх співвідношення з внутрішньодержавним правом.

Основою співвідношення є основні принципи міжнародного права [1], а саме: незастосування сили або загрози силою; мирне розв'язання спорів; суверена рівність держав; їх рівноправ'я; невтручання у справи, які є внутрішньою компетенцією держав, а також поєднання їх з принципом міжнародного співробітництва та сумлінне виконання державами зобов'язань, прийнятих ними відповідно п.2 ст.2 Статуту ООН [2].

Принцип охорони морського середовища, як і всі загальні міжнародні принципи, взаємодіє з іншими принципами міжнародного морського права, а саме з принципом свободи відкритого моря. Його зміст міститься в ст. 89 Конвенції ООН 1982 р. «ніяка держава не вправі претендувати на підкорення будь-якої частини відкритого моря своєму суверенітету».

Всі держави зобов'язані дотримуватися міжнародного правопорядку в Світовому океані та загального принципу свободи відкритого моря, а також не забруднювати морське середовище і не завдавати шкоди іншим державам. Тому будь-яка діяльність держав, включаючи їх збройні сили, в Світовому океані, космічному просторі, Місяці та інших небесних тіл, у інших районах планети, повинна здійснюватися таким чином, щоб виключити збиток не тільки іншим державам, але і міжнародній спільноті в цілому [5].

Однак міжнародне право і внутрішньодержавне право постійно змінюється. Тому, перед юристами-міжнародниками, виникають питання про співвідношення міжнародно-правових та національно-правових заходів щодо охорони морського середовища.

Важливе значення має питання щодо імплементації норм охорони морського середовища. Імплементація міжнародних норм морського права, міжнародного договору щодо охорони морського середовища може бути міжнародною, тобто ці норми реалізуються на міжнародній арені, в міжнародних відносинах, і може бути національною, тобто ці норми реалізуються у внутрішньої, національної сфері, у внутрішньодержавних відносинах.

Міжнародна імплементація здійснюється в водах відкритого моря, національна – в межах територіальних вод і внутрішніх вод держави. Наприклад: капітан танкера, що проходить вдовж відкритого моря, дотримується норм міжнародного договору, який охороняє морське середовище відкритого моря, здійснює міжнародну імплементацію договору, а проходячи вдовж територіальних або внутрішніх вод – здійснює національну імплементацію.

Норми національного морського права щодо охорони морського середовища можуть зазнавати як національну імплементацію, т. е. реалізуватися у внутрішніх і територіальних водах держав, так і міжнародну імплементацію, тобто й реалізуватися в водах відкритого моря і в межах міжнародного дна. Наприклад: національне законодавство встановлює правила поведінки екіпажу своїх бурових платформ в інтересах охорони морського середовища. При імплементації норм в водах відкритого моря і міжнародного дна ці норми повинні отримати визнання інших держав, якщо національні стандарти держави прапора нижче необхідних міжнародних або ж, навпаки, національні стандарти прибережної держави вище міжнародних.

У ряді випадків дії норм національного морського права певної держави припиняється в міжнародному плані, наприклад в водах відкритого моря, у зв'язку з міграцією відповідних живих ресурсів із територіальних вод у води відкритого моря.

В процесі втілення в життя міжнародних норм щодо охорони морського середовища в міжнародному плані можлива колізія одних міжнародних норм з іншими міжнародними нормами. При імплементації міжнародних норм у національному плані можлива колізія міжнародних норм з національними нормами.

Застосування національних норм в національному плані можлива колізія між різними нормами тієї ж самої держави. Можлива колізія національних норм однієї держави з національними нормами іншої (або інших) держав. Наприклад, така колізія мала місце в період «тріскової війни» Англії та Ісландії, коли Ісландія розширила свою риболовну зону, посилаючись на необхідність захисту рибних ресурсів моря. Колізії повинні вирішуватися мирним шляхом міжнародно-правовими засобами [3].

Імплементація міжнародно-правових зобов’язань України у сфері міжнародного морського права – організаційно-правова діяльність органів державної влади України з метою реалізації її міжнародно-правових зобов’язань сфері міжнародного морського права.

Імплементація норм міжнародного морського права в Україні є процесом складовими якого є: створення відповідної до міжнародних вимог системи

законодавства; побудова системи спеціалізованих державних органів, компетентних служб. Імплементація міжнародно-правових зобов'язань України у сфері міжнародного морського права здійснюється за участю насамперед органів державної влади в рамках наявної у них нормотворчої функції.

Важливим напрямом імплементації міжнародно-правових зобов'язань України у сфері міжнародного морського права є закріплення в національному законодавстві України міжнародно-правових норм, які регламентують охорону морського середовища, що стосуються запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища: з джерел, що знаходяться на сущі, з суден, з атмосфери або через неї, спричиненого діяльністю в міжнародному районі морського дна, захоронення відходів [4, с.474] та охорону всіх водних ресурсів з урахуванням їх транскордонного значення, а також водних екосистем.

Висновки. У багатьох випадках колізії вирішуються відповідно до законів ієрархії правових норм, або за допомогою укладення нового міжнародного договору або прийняття нових законів компромісного характеру. Українські вчені, юристи-міжнародники ведуть велику роботу щодо координації своїх зусиль для вирішення багатьох проблем, які постали перед людством як у Світовому океані, так і в інших сферах.

Список використаної літератури:

1. Статут ООН. п. ст.2 URL: https://zakon.rada.gov.ua/ (дата звернення: 18.04.2021).

2. Декларація про принципи міжнародного права 1970 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/ (дата звернення: 02.04.2021).

3. Мовчан.А.П. Мирные средства разрешения споров между государствами. М., Госюриздат,1957.

4. Шемшученко Ю.С. Охорона морського середовища. Енциклопедія міжнародного права: У 3 томах. – К.: Академперіодика, 2019.- С.474.

5. Переверзєва О.С. Особливості охорони морського середовища відповідно Конвенції ООН з морського права 1982 р., МАТЕРІАЛИ науково-технічної конференції ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (МОРСЬКИЙ ТА РІЧКОВИЙ ФЛОТ): ІНФРАСТРУКТУРА, СУДНОПЛАВСТВО, ПЕРЕВЕЗЕННЯ, АВТОМАТИЗАЦІЯ 12-13 листопада 2020 р..НУ ОМА. О. - С. 292-293.

Півторак Г.Ф.
к.ю.н., доцент кафедри морського права
Навчально – наукового інституту
морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»

НАПРЯМОК РОЗВИТКУ РИБНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

В сучасні часи, як і раніше, актуальність збереження та використання водних ресурсів не визиває сумнівів. Низка вчених пропонує розглядати рибне господарство як компонент стратегічного значення, що забезпечує продовольчу безпеку держав; як вид діяльності, особливий для прибережних регіонів, та як фактор стабілізації економіки в умовах економічних криз [5, с. 18].

Кабінет Міністрів України встановлює порядок установлення лімітів на спеціальне використання водних біоресурсів загальнодержавного значення в межах юрисдикції України та водних біоресурсів у відкритому морі, територіальному морі та виключних (морських) економічних зонах іноземних держав [2], напрямок розвитку рибного господарства знайшов відображення в Морської доктрині України.

Морська доктрина України містить розділ, який має назву «Розвиток рибного господарства». Саме в ньому зазначено, що основною метою розвитку рибного господарства є підвищення обсягу видобутку водних біоресурсів моря за допомогою новітніх інноваційних технологій вирощування, вилову та зберігання водних біоресурсів моря, збільшення площ морських нерестовищ, а, відповідно, і розширення асортименту продукції з водних біоресурсів [1].

Відповідно до Морської доктрини України напрямами розвитку рибного господарства є: 1) моніторинг видобування водних біоресурсів у виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав, а також моніторинг діяльності риболовецьких суден України та інших держав; 2) ліквідація незаконного, непідзвітного та нерегульованого рибальства; 3) розширення мережі морських природоохоронних об'єктів, зокрема шляхом створення акваторій з обмеженим та регульованим рибальством в Чорному, Азовському морях та у Південному океані; 4) надання всебічної підтримки суб'єктам господарювання, які видобувають водні біоресурси у відкритому морі, виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах України та іноземних держав, розведення і вирощування водних біоресурсів; 5) створення сприятливих умов для будівництва промислового флоту на українських верфях та розвитку мережі промислових підприємств із добування,

переробки та відновлення морських продуктів; 6) розширення напрямів наукових досліджень та розробок у сфері рибного господарства, а також збереження та відтворення водних біоресурсів моря; 7) розроблення і реалізація комплексного плану оновлення кадрового потенціалу рибного господарства із застосуванням інноваційної моделі розвитку морської індустрії, відновленням системи післядипломної підготовки фахівців; 8) забезпечення задоволення потреб ринку в підготовці та підвищенні кваліфікації кадрів за основними спеціальностями фахівців рибного господарства, включення до програм навчання нових спеціальностей з урахуванням сучасних вимог [2].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» рибне господарство – галузь економіки, завданнями якої є вивчення, охорона, відтворення, вирощування, використання водних біоресурсів, їх вилучення (добування, вилов, збирання), реалізація та переробка з метою одержання харчової, технічної, кормової, медичної та іншої продукції, а також забезпечення безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості [4].

Згідно з статтею 5 Закону, завданням державної політики у галузі рибного господарства є:

- забезпечення продовольчої безпеки держави;
- управління рибальством, збереження та збільшення чисельності водних біоресурсів у природному середовищі, їх біологічного різноманіття шляхом забезпечення охорони, відтворення та раціонального використання;
- науково обґрунтоване використання водних біоресурсів;
- підвищення біопродуктивності рибогосподарських водних об'єктів (їх частин) шляхом відтворення водних біоресурсів, розвитку аквакультури;
- забезпечення раціонального використання об'єктів промислу, покращення та розширення асортименту продукції їх переробки;
- забезпечення рівних умов конкуренції в галузі рибного господарства;
- виконання міжнародно-правових зобов'язань України щодо забезпечення гарантій і створення умов безпеки, захисту інтересів під час провадження суднами фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності промислового вилову водних біоресурсів і рибогосподарської діяльності у виключній (морській) економічній зоні України, відкритому морі, конвенційних районах та у виключних (морських) економічних зонах інших держав;
- здійснення державного нагляду (контролю) у галузі рибного господарства [3].

За реалізацію державної політики у сфері рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів,

регулювання рибальства, безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства відповідає Державне агентство рибного господарства України. Агентство є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра енергетики та захисту довкілля [4].

Отже, основні засади діяльності та державного регулювання в галузі рибного господарства, збереження та раціонального використання водних біоресурсів визначає Закон України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів». Закон містить перелік державних органів, що здійснюють управління та регулювання у галузі рибного господарства та їх повноваження; встановлює, що центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері рибного господарства здійснює державний облік, державний моніторинг та державний кадастр водних біоресурсів, видає документи дозвільного характеру задля використання водних біоресурсів суб'єктами рибного господарства.

Список використаної літератури:

1. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від від 7 жовтня 2009 р. № 1307 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text (дата звернення 02.05.2021)

2. Про Державний комітет рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 24.01.2007 р. N 42. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1250/97#Text. (дата звернення 02.05.2021)

3. Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 р. № 895**.** URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0379-12#Text (дата звернення 02.05.2021)

4. Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 р. № **895.** URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-%D0%BF#Text (дата звернення 02.05.2021)

5. Ганжуренко І. В. Сучасні проблеми та тенденції розвитку регіонального рибогосподарського комплексу. Економіка. Управління. Інновації. 2013. № 2. С. 16–20.

Ptashenchuk O.
Attorney at Law,
2014-2015 Fellow of the ITLOS-Nippon Capacity-Building and Training Programme on Dispute Settlement under UNCLOS

MILITARY ACTIVITIES V. COMPULSORY DISPUTE-*S*ETTLEMENT MECHANISM UNDER THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

Restrictions of freedom of navigation in certain parts of the Black Sea for foreign military and official vessels for the six months period were announced by the Russian Federation in April 2021 due to the planned military exercises. The announcement was expeditiously followed by the protest of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine. In the statement of protest it was expressed that the announced restrictions constitute the gross violation of the right of freedom of navigation guaranteed by the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS / the Convention), in particular Article 38 on the right of transit passage through an international strait [1].

In the pending case *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation)* Ukraine, as the claimant, recognizes the Kerch Strait to be a strait used for international navigation, and the Sea of Azov to be an enclosed or semi-enclosed sea within the meaning of UNCLOS. For its part, the Russian Federation insists on its joint with Ukraine sovereignty over the Sea of Azov as historical internal waters and its exclusive sovereignty over the waters of the Kerch Strait [3]. The different views as to the status of these maritime areas as well as the extent of applicability of the Convention in this region are still to be examined and decided by the Arbitral Tribunal in the merits phase. The final decision will definitely impact the parties' future relations and the rights to be enjoyed by the third states in the Kerch Strait and the Sea of Azov. However, it is problematic to predict when the final decision is to be taken by the Arbitral Tribunal, as this initially depends on the submission by Ukraine of its revised version of the Memorial.

Meantime, the continuous nature of the conflict in the Black Sea Region and the rise of its tension may potentially lead to new contentious matters, which are to be addressed with the due regard to their nature and methods of their peaceful resolution. It is, therefore, important to recall the specifics of invoking UNCLOS dispute-settlement procedures in the course of tension situations at sea through the lens of the military activities exception available in the Convention.

On the whole, the dispute-settlement mechanism offered by the Convention in Part XV is based on the general international law principle of peaceful settlement of international disputes and recognized to be progressive [4]. Section 2 of Part XV is compulsory and entails binding decision. It can be invoked without necessity to conclude any additional agreement between the parties to a dispute. Moreover, the final decision may be rendered despite nonparticipation of the other party in the proceedings [5-8]. This innovative mechanism differs from the consensual dispute settlement regime aimed at confirming legal title to a disputed land territory in possession, e.g. of a foreign state *'which can withstand military assault or international diplomatic pressure'* [9; 704-706].

Nevertheless, the provisions of Section 2 are not absolute. Their application is limited *inter alia* by Article 298 of Part XV which entitles the state parties to declare optional exemption of certain categories of disputes to the compulsory procedures under Section 2. As of today, 28 state parties to UNCLOS (*Algeria, Argentina, Belarus, Cabo Verde, Canada, Chile, China, Cuba, Denmark, Ecuador, Egypt, France, Greece, Guinea-Bissau, Mexico, Nicaragua, Norway, Portugal, the Republic of Korea, the Russian Federation, Saudi Arabia, Slovenia, Thailand, Togo, Tunisia, Ukraine, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*), *Uruguay* by submitting the relevant declarations have expressly excluded the disputes concerning military activities, including military activities by government vessels and aircraft, from the compulsory jurisdiction of the courts and tribunals under Section 2 [10].

At the same time, the validity and applicability of any exception available under UNCLOS shall not be judged by the state parties in their sole discretion but shall be thoroughly considered and decided upon by the relevant court or tribunal in each separate case [2; 5].

In order to determine the scope of jurisdiction and any exemptions thereto, the dispute has to be identified [11]. A mere assertion of any party to the dispute on existence or nonexistence of the dispute is not sufficient for the court or tribunal to proceed [13]. In addition, the nature and character of the dispute has to be thoroughly evaluated [3; 11]. As indicated by the Arbitral Tribunal in *the South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China) 'the nature of the dispute may have significant jurisdictional implications* [11].

Considering the significance of the nature and character of the dispute, their evaluation has to be objective [3; 11; 12]. Thus, the factual background of the dispute has to be analyzed relying not only on application and final submissions of the parties, but ensuring due consideration of *'diplomatic exchanges, public statements and other pertinent evidence'* [12] as well as their relevance to the invocation of the provision of the Convention.

Having the above in mind, it is important to note that Article 298(1)(b) of UNCLOS allows states parties to exclude from the compulsory jurisdiction of the Convention *'disputes concerning military activities.'* In the case *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait* the Arbitral Tribunal clarified the term *'concerning'* from a linguistic point of view. According to the Arbitral Tribunal, the term *'concerning'* was recognized to limit the applicability of the provision to *'those disputes whose subject matter is military activities'*. The analysis was based on the comparison of this term with other terms used in the text of the Convention, such as *'arising out of,' 'arising from,' or 'involving,' 'which are open to a more expansive interpretation'* [3].

Further, following the reasoning of the Arbitral Tribunal in *the South China Sea Arbitration,* Article 298(1)(b) applies to *'disputes concerning military activities'* and not to *'military activities'* as such. In other words, for a dispute to fall within this optional exception there is a question to be answered: '*whether the dispute itself concerns military activities, rather than whether a party has employed its military in some manner in relation to the dispute'* [14].

Moreover, Article 298(1)(b) expressly states that military activities need not necessarily be carried out by military vessels or aircraft but can equally be performed by *'government vessels and aircraft engaged in non-commercial service'* [3]. Nevertheless, in certain situations forces used may be insufficient for the activities to be recognized as military. In these instances activities may be amounted to the law enforcement at sea. The respective example is *the Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. Russian Federation)* decided by the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS / the Tribunal) [8].

In either situation, things which are important to take into account are not the subjective characterization of the activities performed or equipment, forces used, but rather the actual conduct of the party and objective evaluation of such conduct, considering all circumstances related to the dispute [8].

The Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels is one of the recent cases where the optional exception of Article 298(1)(b) was the core element reviewed judicially. The Tribunal in its final order initially addressed the case *the South China Sea Arbitration* [8] where the incident represented *'a quintessentially military situation, involving the military forces of one side and a combination of military and paramilitary forces on the other, arrayed in opposition to one another'* and, thus, fell within the exception [14]. Nevertheless, the arrest and detention of the Ukrainian naval vessels with the crewmembers was recognized by the ITLOS to be the law enforcement operation. On the basis of this recognition the *prima facie* jurisdiction of the Annex VII arbitral tribunal could be found [8].

To draw a line between the military and law enforcement activities in this particular case the Tribunal examined a series of events preceding the incident, including the rights of the innocent and transit passage of naval ships. According to the view of the Tribunal, the respective passage of naval ships is not *per se* amounts to a military activity. The transit and innocent passage regimes under UNCLOS apply to all types of ships. As the result, considering all other circumstances, information and evidences available, the Tribunal concluded that *prima facie* exception under Article 298(1)(b) was not applicable in the present case [8]. The dispute was considered to be concerning the law enforcement operation rather than military activities, even though the incident involved the naval fleet and use of force.

In the case *Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait* the Arbitral Tribunal, relying on the above reasoning of the ITLOS, summarized the issue as follows: *'[...] there is no consistent State practice as to the scope of activities that are to be regarded as being exercised by "military" vessels, aircraft, and personnel. Forces that some governments treat as civilian or law enforcement forces may be designated as military by others, even though they may undertake comparable tasks. In addition, many States rely on their military forces for non-military functions, such as disaster relief, evacuations, or the reestablishment of public order' [3].*

Having addressed the above judicial practice, there are grounds to conclude that in general the line which allocates *'military activities'* in the meaning of Article 298(1)(b) of the Convention seems to be blurred. In this context, the views of ITLOS judges expressed in their Declarations and Separate Opinions in *the Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels* may be also of particular interest.

Thus, Judge Gao drew attention that not only the term *'military activities'* is not defined in the Convention, but also the literature provides relatively wide interpretation of this concept as well as the judicial practice casts hardly any light on its applicability under UNCLOS regime [17].

Judge Kittichaisaree also noted that the *travaux préparatoires* of Article 298 of the Convention does not assist in setting the clear line. Meanwhile, it was pointed out that in practice there exist quintessential military activities at sea, including military exercises, military intelligence-gathering activities, military confrontation as well as counter reaction against such activities. The conduct from any side may comprise mixture of different aspects, both military and law-enforcement [15].

Further, Judge Jesus shared an overview that, despite the absence of definition of the term, there is the outline of specific activities in the Convention which may be characterized as military in nature, e.g. the activities described in Article 19(2)(a)-(f) of the Convention [16].

Finally, Judge Gao emphasized that Article 298 of the Convention was a carefully developed compromise between the compulsory dispute-settlement procedures and state sovereignty aiming at achieving a universal acceptance of UNCLOS [17].

Considering this balance reached at the time of UNCLOS adoption, Judge Gao expressed the major reservations regarding interpretation of the military activities as presented by the Tribunal in the final Order to the case [17].

According to the provided opinion the concept of military activities is to be interpreted taking into account the previous case law, in particularly the case *"ARA Libertad" (Argentina v. Ghana)*. In this case ITLOS determined *'that a warship is an expression of the sovereignty of the State whose flag it flies'* [18]. In other words, firing on a naval vessel is equivalent to the use of force against the sovereignty of the flag state. This fact, according to Judge Gao, falls fairly within military activities and should have been the most decisive factor to the Tribunal, but was not referred to in the Order [17].

It is true to say that an initial law enforcement operation may eventually escalate and gain military character. In the view of Judge Gao, the incident with Ukrainian naval vessels seems to be such mixed dispute and perhaps its law enforcement element let to find the *prima facie* jurisdiction of the Annex VII arbitral tribunal. However, as mentioned further, the military element of the dispute should have received more attention in the reasoning of ITLOS, but the final Order omits that [17]. Therefore, it was concluded that the approach of the Tribunal differed from the approach used by the Arbitral Tribunal in *the South China Sea Arbitration* [17].

Reverting to the compromise embodied in the Article 298(1)(b), the main concern expressed in the opinion is that the conflicting interpretation and application of this provision may create fragmentation in international jurisprudence as well as confusion between the state parties to the Convention [17].

The expressed concern is to a great extent justifiable and has to be taken into account in the course of future adjudications. Undoubtedly, any uncertainties in interpretation and application of the Convention have inevitable legal and political implications on the international security order and the *peaceful uses of the seas* and oceans. At the same time, UNCLOS regime has proved to be the only strong and comprehensive legal framework for dealing with the law of the sea disputes in the peaceful manner for the benefit of all.

Considering the above, all facts in such sensitive disputes concerning the military activities at sea have to be objectively, comprehensively and critically assessed. The assessment shall encompass intentions of the parties involved, context of their conduct, manner of the use of force together with special equipment or tactics as well as, in general, background and status of relations between the parties at time

of and after the incident. Only the respective balanced approach will enable to identify the real extent of the military element in the conflict and will lead to well-founded decisions.

On the whole, as of today the judicial bodies engaged in the compulsory dispute-settlement procedures offered by the Convention have followed the above approach, demonstrating thereby independence, impartiality and neutrality in addressing in a peaceful manner the complex issues referred to them.

References:

1. Foreign Ministry Statement on Russia Restricting Free Navigation in The Black Sea, the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine, 15 April 2021 19:48; URL: https://mfa.gov.ua/en/news/foreign-ministry-statement-russia-restricting-free-navigation-black-sea.

2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982; URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

3. Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation), PCA Case No. 2017-06, Award on Preliminary Objections of 20 February 2020; URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/9272.

4. Ptashenchuk O., Peaceful Settlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea // Economic and legal aspects of the effective functioning of the maritime transport industry: monograph. Under the general ed. D.Eng.Sc., Prof. Miyusov M., D.Sc.Economics, Prof. Primachev N., D.J.S., Prof. Shemyakin O. - Odessa: NU "OMA", 2017. - 315 p. – from p. 280; URL: http://www.umba.org.ua/en/newsroom/articles/article8.htm.

5. Arctic Sunrise (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), ITLOS Case No. 22, Provisional Measures, Order of 22 November 2013; URL: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJpYXQiOjE2MTg1ODE3NTksImV4cCI6MTYxODY3MTc1OSwidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzIjpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRtaW5cL2l0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC9jYXNlX25vXzJcIyXC9wdWJsaXNoZWRcL0MyMl9PcmRlcl8yMjExMTMucGRmIiwicGFnZSI6MjY0fQ.qd07yk2e2crYLNinJCtXPtpCCtq68j2KD17Sm3U6Ohw/C22_Order_221113.pdf.

6. T.M. Ndiaye, Non-Appearance before the International Tribunal for the Law of the Sea, Indian Journal of International Law, Volume 53, 2013, - pp. 545-564.

7. M/V Saiga Case (St. Vincent v. Guinea), ITLOS case No. 2, Provisional Measures, Order of 11 March 1998; URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/provisional_measures/order_110398_eng.pdf.

8. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), ITLOS Case No. 26, Provisional Measures, Order of 25 May 2019; URL: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJpYXQiOjE2MTg1ODI1NDMsImV4cCI6MTYxODY3MjU0MywidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzIjpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRtaW5cL2l0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC8yNlwvQzI2X09yZGVyXzI1LjA1LnBkZiIsInBhZ2UiOjEwMDR9.WWghPlN_Fxxbn8WyWJXgBhSOyr0YhzrLel_kfo4wM0o/C26_Order_25.05.pdf.

9. L. Brilmayer, N. Klein, Land and Sea: Two Sovereignty Regimes in Search of a Common Denominator, *NYU Journal of International Law and Politics, Volume* 33:703, 2001, - pp. 703-768.

10. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982; Status, United Nations Treaty Collection; URL: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#top.

11. The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China) PCA Case No. 2013-19, Award on Jurisdiction and Admissibility of 29 October 2015; URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/2579.

12. Fisheries Jurisdiction (Spain v. Canada), Jurisdiction of the Court, Judgment, ICJ Reports 1998, p. 432; URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/96/096-19981204-JUD-01-00-EN.pdf.

13. South West Africa Cases (Ethiopia v. South Africa; Liberia South Africa) (hereinafter "South West Africa Cases"), Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Reports 1962, p. 319; URL: https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/47/047-19621221-JUD-01-00-EN.pdf.

14. The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China) PCA Case No. 2013-19, Award of 12 July 2016; URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/2086.

15. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), ITLOS Case No. 26, Provisional Measures, Declaration of Judge Kittichaisaree to Order of 25 May 2019; URL: https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/.

16. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), ITLOS Case No. 26, Provisional Measures, Separate Opinion of Judge Jesus to Order of 25 May 2019; URL: https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/.

17. Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), ITLOS Case No. 26, Provisional Measures, Separate Opinion of Judge Gao to Order of 25 May 2019; URL: https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-concerning-the-detention-of-three-ukrainian-naval-vessels-ukraine-v-russian-federation-provisional-measures/.

18. "ARA Libertad" (Argentina v. Ghana), ITLOS Case No. 20, Provisional Measures, Order of 15 December 2012; URL: https://www.itlos.org/securedl/sdl-eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJpYXQiOjE2MTg3ODM4ODksImV4cCI6MTYxODg3Mzg4OSwidXNlciI6MCwiZ3JvdXBzIjpbMCwtMV0sImZpbGUiOiJmaWxlYWRtaW5cL2l0bG9zXC9kb2N1bWVudHNcL2Nhc2VzXC9jYXNlX25vLjIwXC9wdWJsaXNoZWRcL0MyMF9PcmRlcl8xNTEyMTIucGRmIiwicGFnZSI6MjIyfQ.m5ts4B4gqmNOhEcLJ3PhYAq9ys4yzhgSFdTrzhu2xZI/C20_Order_151212.pdf.

Савич О.С.
к.ю.н., доцент, доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ДЕЯКІ АКТУАЛЬНІ ЮРИДИЧНІ ПИТАННЯ АВТОНОМНОГО СУДНОПЛАВСТВА

На сьогоднішній день морська галузь є однією з ключових в глобальній економіці, вона займає понад 80% обсягу всіх світових перевезень. Морська галузь невпинно розвивається, технічний прогрес не стоїть на місці і не перестає дивувати своїми винаходами. Проекти, які колись здавалися неможливими, сьогодні виявляються цілком реальними, а згодом стануть невід'ємною частиною повсякденного життя. Одним з таких проектів є автономні (безпілотні) судна.

Автономне судно можна визначити як судно, яке здатне рухатися від заданих точок координат/ пунктів, не вимагаючи підтримки екіпажу на борту судна. Але, що стосується управляння/ керування, безпілотні судна можуть бути дистанційно керовані судна, які контролюються та експлуатуються операторами, розташованими на березі та абсолютно автономні судна, які не вимагають взаємодій з оператором.

При аналізі профільних морських конвенцій, стає очевидно, що в жодному документі прямо не заборонено використання автономних суден. Очевидно, що безпілотні судна можуть бути асимільовані до суден для застосування морського права.

Однак, не дивлячись на те, що на перший погляд, всі норми морських конвенцій можна застосовувати й до автономних суден, є окремі питання, які потребують додаткової нормативної регламентації.

По-перше, це загальна аварія, один з найдавніших інститутів морського права. Це позаштатна ситуація. Тільки персонал, що знаходиться на борту судна, здатний вірно оцінити ситуацію і прийняти рішення про вчинення того чи іншого маневру.

Рішення, щодо здійснення акту загальної аварії має приймете капітан судна, як керівник та безпосередній учасник морської події, оскільки знаходиться у епіцентрі події. У ситуації з автономним судном таке рішення буде приймати оператор судна.

А якщо буде необхідність скинути частину вантажу. Не зрозуміло до кінця, як буде відбуватися це з безпілотним судном.

До того ж загрозу представляють і ситуації, пов'язані зі збоєм електронних елементів управління. В такому випадку тільки реальний екіпаж може вивести судно з аварійного стану.

По-друге, питання відповідальності за негативні наслідки при аваріях та інших інцидентах. В існуючій практиці відповідальність за поведінку судна несуть його судновласник і перш за все екіпаж судна на чолі з капітаном. Навіть при нижчому рівні автономізації судна на його борту буде знаходитися лише технічний персонал, який де-факто не приймає управлінських рішень щодо руху та поведінки судна. А при вищому рівні автономізації всі рішення по руху судна приймаються судновою автоматикою, береговий персонал в цьому участі не бере. Виникає питання, хто ж буде нести відповідальність за можливе зіткнення суден, забруднення навколишнього середовища внаслідок аварії, за заподіяння шкоди інфраструктурі.

Ситуація може ускладнитися, якщо інцидент стався між автономним судном і судном з екіпажем на борту. Очевидно, що, однією з найбільш складних проблем нормативного регулювання в області автономних суден стане взаємодія автономного судна і судна з екіпажем на борту.

По-третє, автономні судна також будуть потрапляти в поле зору піратів. Доброю новиною є те, що автономні судна не будуть вразливими до типу піратства, де вони беруть в заручники екіпаж за отримання викупу. Погана новина полягає в тому, що завдяки своїм системам, безпілотні судна можуть бути більш вразливими до типу піратства, де пірати намагаються викрасти вантаж та/або викрасти судно за викуп. За допомогою кібератаки пірати зможуть керувати атакованим судном та керувати ним. Кібербезпека на безпілотних суднах буде мати значний вплив в боротьбі з піратством. Але чи

будуть ці кібератаки розглядатись як піратство, оскільки не існує «акту насильства чи затримання» ? [1]

По-четверте, необхідно переглянути перелік і склад суднової документації, наявність якої вимагається низкою профільних міжнародних актів. Нелогічно вимагати, щоб на борту автономного судна були будь-які папери. У цьому випадку досить зручними виявляться електронні документи, які «прив'язані» до судна, але на борту можуть не перебувати.

По-п’яте, може зазнати певних змін й морське страхування. Оскільки автономні судна можуть спричинити зміну відповідальності за продукцію, це може вплинути на морське страхування. Чи повинні виробники вимагати закрити страхування відповідальності? І чи будуть заявники мати пряму дію проти цих страховиків?

Експерти однієї з найбільших страхових компаній «Allianz Global Corporate & Specialty» (AGSC) провели дослідження ефективності та безпеки автономного судноплавства. На думку AGSC, безпілотні судна зможуть скоротити кількість інцидентів на морі, тому як близько 75% з них відбуваються через людський фактор, а автоматизація судноплавних маршрутів полегшить логістику і підвищить надійність морських перевезень.

«Автономні технології мають потенціал, щоб привнести масштабні зміни в судноплавну галузь, що не спостерігалися вже дуже давно» - говорить старший консультант по морським ризикам в AGCS Ендрю Кінсі[2].

При цьому ні про юридичних складнощі в оформленні таких судів, ні про кіберзагрози AGSC не згадала.

Дослідження AGSC грунтувалося на аналізі майже 15 000 заявок на страхування відповідальності, який показав, що виплати через людську помилку на цей обсяг врахованих страхових вимог становлять близько 1,6 млрд доларів США [2].

По шосте, регулювання судноплавства здійснюється не тільки нормами, які застосовуються, власне, до суден, але і нормами, що регулюють правовий статус морських просторів. Основним документом міжнародного рівня тут є Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. Зазначена конвенція, як і інші морські конвенції, побудовані на припущенні, що на борту морського судна знаходяться люди. Внесення змін до Конвенції з морського права досить проблематично в силу її багатоаспектності, а вирішення питань регулювання правого статусу морських просторів в частині появи в них автономних суден, скоріш за все, потрібно робити через національне законодавство. Необхідно визначити правовий статус судна, на якому немає людей. Воно саме по собі представляє об'єкт і суб'єкт права, перебуваючи в різних морських просторах.

Сьомий аспект, ще одна не досліджена тема полягає в тому, як Міжнародна конвенція про рятування 1989 року застосовуватиметься до безпілотних суден, коли вони прийдуть на допомогу. Наприклад, хто матиме право укладати контракти на порятунок? Напевно, оператор судна буде потрібно це робити віддалено, і йому також доведеться співпрацювати, наскільки це можливо. І чи зможе оператор судна вимагати плату за порятунок? Ймовірно, ні, так як вони не беруть участі в будь-яких небезпечних рятувальних ситуаціях. Крім того, чи є безпілотні судна зобов'язаними рятувати людей, що потерпіли лиха в морі? І чи повинні вони бути обладнані для цього? Напевно, також ні, оскільки витрати на встановлення такого обладнання будуть набагато вищими, ніж шанси на те, що вони фактично будуть брати участь у такій ситуації.

Восьмий аспект, це морський порт. У більшості випадків морські судна здійснюють рейси, перевозячи вантажі, пасажирів, їх багаж між морськими портами. При цьому судно разом з вантажем є об'єктом прикордонного, митного та іншого транскордонного та адміністративного регулювання. Зазвичай відповідальність за правильність виконання прикордонних, митних та інших формальностей несе судновий екіпаж. А якщо на судні немає людей, хто ж буде виконувати формальності, хто буде відповідати за можливі порушення? Очевидно, що береговим службам доведеться перебудовувати роботу.

Очевидно, все ще залишається багато питань без відповіді, які необхідно вирішити з плином часу.

Питання впровадження автоматизованих технології в нормативну базу залишається на власний розсуд морським державам та кваліфікаційним органам. Однак в них ще є багато часу для цього впровадження, оскільки більшість судноплавних компаній віддають перевагу класичнім судам, які управляються екіпажем.

Список використаної літератури:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. – Нью-Йорк : Изд-во ООН, 1982. 204 с.

2. Беспилотные суда Allianz [Електроний ресурс]. – Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2017/08/30/bespilotnye_suda_mogut_sokratit_frakhtovatelyam_10_30_ekspluatatsionnykh_zatrat_allianz_42663

Шишикін С.М.
аспірант відділу проблем цивільного,
трудового і підприємницького права
Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України

ВИДИ ЗАГАЛЬНОЇ АВАРІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Загальна аварія є одним з найстаріших інститутів міжнародного приватного морського права, який складається з великої кількості видів збитків, яких було зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки.

В Україні відносини, пов'язані з загальною аварією, регулюються згідно із законодавством держави, в порту якої судно завершило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін (ст. 278 Кодексу торговельного мореплавства України 1995, далі – КТМ) [2, с. 22].

КТМ поділяє загальну аварії на збитки, що належать до загальної аварії (ст. 279 КТМ) та Витрати, прирівняні до загальної аварії (ст. 280 КТМ).

Однак нормативно-правові акти, такі як КТМ та Йорк-Антверпенські правила, не містить вичерпний перелік збитків та витрат, які виникли в результаті загальної аварії.

Відповідно до ст. 279 КТМ до загальної аварії у разі ознак, зазначених у статті 277 КТМ, зокрема, належать:

1) збитки, спричинені викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, зокрема внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори (Правило I та Правило II Йорк-Антверпенських правил);

2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого з цією метою затоплення судна, що загорілося (Правило III Йорк-Антверпенських правил);

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини (Правило V Йорк-Антверпенських правил);

4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини (Правило VII Йорк-Антверпенських правил);

5) надзвичайні витрати, пов'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним

завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на мілину (Правило VIII Йорк-Антверпенських правил);

6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судні, вивантаженням із судна, зворотним завантаженням і укладанням, а також під час зберігання у тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією (Правило XII Йорк-Антверпенських правил);

7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, у тій мірі, в якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу (Правило VI Йорк-Антверпенських правил);

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії (Правило XIV Йорк-Антверпенських правил);

9) втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожертвування зроблені не були [1].

Відповідно до ст. 280 КТМ до загальної аварії також належать або прирівнюються:

1) витрати, спричинені вимушеним заходом судна в місце сховища або поверненням у порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що спричинила необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з початковим вантажем або його частиною з місця сховища або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості полагодити суднові пошкодження, спричинені нещасним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо ці полагодження були необхідні для безпечного продовження рейсу;

4) витрати на зберігання, включаючи обґрунтоване страхування, на зворотне завантаження та укладання вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених за обставин, зазначених у пункті 3 цієї статті; але якщо судно визнано непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на зберігання приймаються на загальну

аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати закінчення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати [1]: Пп. 1-4 статті 280 КТМ відображені у Правилі X Йорк-Антверпенських правил.

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені у зв'язку з продовженням даного рейсу в результаті заходу судна в місце сховища або повернення його в порт відправлення за обставин, зазначених у пунктах 1 і 3 цієї статті; однак якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило початкового рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати (п. «а» Правила XI Йорк-Антверпенських правил);

6) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, чи для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію (Правило XII Йорк-Антверпенських правил);

7) передбачені в пунктах 1-6 цієї статті витрати, спричинені необхідністю переходу судна з місця сховища в інше місце через неможливість здійснити ремонт у першому місці сховища, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, проведеного з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходження або в місці сховища, а також вартість тимчасового ремонту пошкоджень, що приймаються на загальну аварію; однак вартість тимчасового усунення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення даного рейсу, відшкодовується лише у межах тих відвернутих витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було виконано (Правило XIV Йорк-Антверпенських правил);

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії; однак вони відшкодовуються лише в межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-яким з учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючи витрат (Правило F Йорк-Антверпенських правил) [1].

Однак, в Йорк-Антверпенські правила зазначають і такі види загальної аварії:

1) Вантаж, інвентар судна і предмети постачання, які використовувались в якості палива (Правило IX);

2) Витрати, викликані заходами щодо запобігання або зменшення шкоди навколишньому середовищу (Правило XI) [4].

Підсумовуюче вищезазначене можна зробити висновок, що на даний час інститут загальної аварії містить велику кількість різновидів збитків та витрат, які відносяться до загальної аварії, однак в міжнародних і в національних нормативно-правових актів не міститься вичерпний перелік видів загальної аварії.

Список використаної літератури:

1) Кодекс торговельного мореплавства України ст. 278, ст.279,ст.280. URL: https://www.zakon.rada.gov.ua (дата звернення: 19.04.2021).

2) Переверзєва О.С. Аварія морська. Енциклопедія міжнародного права: Т. 1. А-Д. К.: Академперіодика, 2014. С.22.

3) AN OVERVIEW OF GENERAL AVERAGE AND ITS PROCEDURES. URL: https://www.morethanshipping.com/an-overview-of-general-average-and-its-procedures/ (дата звернення: 20.04.2021).

4) YORK-ANTWERP RULES 2016. URL: https://transportrecht.org/wp-content/uploads/YorkAntw2016.pdf (дата звернення: 20.04.2021).

5) Т. Р. Короткий и др. Общая авария: международные и национальные стандарты. 2-е.изд. О.: Феникс, 2014. С.37-49.

Шкребтієнко А.Г.
асистент, аспірант кафедри міжнародного,
цивільного, комерційного права
Київського національного
торговельно-економічного університету

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНМАРСАТ В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю комплексного аналізу правового регулювання ІНМАРСАТ в міжнародному морському праві, оскільки використання супутникового зв’язку на сучасному етапі розвитку є важливим елементом забезпечення миру та безпеки мореплавства.

Загальновідомо, що установчим актом будь-якої міжнародної організації є міжнародний договір. ІНМАРСАТ здійснює свою діяльність на основі Конвенції про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку 1976 р. (далі – Конвенція про ІНМАРСАТ) [4] та Експлуатаційної угоди Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. (далі – Експлуатаційна угода ІНМАРСАТ) [3].

Відповідно до положень Конвенції про ІНМАРСАТ, її діяльність ґрунтується на принципах недискримінації, дотримання загальновизнаних принципів і норм міжнародного права, обслуговування всіх районів, де є потреба у морських, повітряних і складських площах зв'язку, використання космічного простору в інтересах усіх держав і здійснення своєї діяльності виключно в мирних цілях [4].

Відповідно до ст.3 Конвенції про ІНМАРСАТ, головною його метою є гарантія забезпечення кожним Постачальником служб морського рухомого супутникового зв'язку для Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ) відповідно до правових рамок, встановленими Міжнародною морською організацією (далі – ІМО) [4]. ІНМАРСАТ здійснює свою діяльність у мирних цілях.

Конвенція визначає взаємовідносини з іншими міжнародними організаціями відповідно до ст. 27, так ІНМАРСАТ співпрацює з Організацією Об'єднаних Націй і її органами, що займаються питаннями мирного використання космічного простору і Світового океану, з її спеціалізованими установами, так само як і з іншими міжнародними організаціями, з питань, що становлять спільний інтерес. Організація, зокрема, бере до уваги відповідні резолюції та рекомендації Міжурядової морської організації [4]. До того ж ІНМАРСАТ дотримується відповідних положень Міжнародної конвенції електрозв'язку та враховує прийняті органами Міжнародної спілки електрозв'язку резолюції, рекомендації та процедури при проектуванні, розробці, та введенні в експлуатацію космічного сегмента і земних станцій ІНМАРСАТ.

Експлуатаційна угода Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. Відповідно до ст.2 Експлуатаційної угоди ІНМАРСАТ, яка регламентує права обов'язки учасників, закріплено наступні положення: «кожен учасник набуває права, що надаються часникам Конвенцією та цією угодою, і зобов'язується виконувати обов'язки, покладені на нього цими двома документами. Кожен Учасник діє у відповідності з усіма положеннями Конвенції та цієї Угоди» [3]. Експлуатаційна угода ІНМАРСАТ укладається відповідно до положень Конвенції про ІНМАРСАТ і відкривається для підписання одночасно з нею.

Загалом, Експлуатаційна угода ІНМАРСАТ регулює експлуатаційні і фінансові питання ІНМАРСАТ; взаємні відносини між учасниками, укладені на комерційній основі.

Угода про громадські служби зв'язку 1999 р. укладена між ІНМАРСАТ та Міжнародною організацію рухомого супутникового зв'язку (далі – ІМСО) [2]. Угода встановлює права ІМСО контролювати та забезпечувати дотримання ІНМАРСАТ своїх зобов'язань щодо громадських служб.

Відповідно до п.2.1.1 та 2.1.2 Угоди про громадські служби зв'язку 1999 р. ІНМАРСАТ бере на себе зобов'язання забезпечити безперервність надання супутникових послуг зв'язку у питаннях лиха та безпеки для Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ). Зокрема, ІНМАРСАТ має підтримувати власні стандарти, послуги або системи ІНМАРСАТ, що відповідають вимогам Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), та пов'язані з ними резолюції Міжнародної морської організації (ІМО) та стандарти експлуатації, щоб забезпечити морський зв'язок у випадку лиха та забезпечення безпеки, що досягається за рахунок супутникового зв'язку, який вказує місце надзвичайної ситуації на морі [2].

Протокол про привілеї та імунітети Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1981 р. (далі – Протокол про привілеї та імунітети) [6], який визначив основні положення щодо про імунітетів та привілеїв членів персоналу, генерального директора, представників сторін, експертів; закріпив положення про імунітет ІНМАРСАТ від юрисдикції та виконання судових рішень, так наприклад згідно ст.2 п.3 Протоколу про привілеї та імунітети, космічний сегмент ІНМАРСАТ. Космічний сегмент ІНМАРСАТ, де б він не розміщувався і в чиєму б володінні він не знаходився, має імунітет від будь-якого обшуку, обмеження, реквізиції, захоплення, конфіскації, експропріації, секвестру або виконання судового рішення, здійснюваного виконавчою, адміністративною або судовою владою [6].

Відповідно до п.2.1.1 та 2.1.2 Угоди про громадські служби зв'язку 1999 р. ІНМАРСАТ бере на себе зобов'язання забезпечити безперервність надання супутникових послуг зв'язку у питаннях лиха та безпеки для Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства (ГМЗЛБ) [2]. Зокрема, ІНМАРСАТ має підтримувати власні стандарти, послуги або системи ІНМАРСАТ, що відповідають вимогам Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС), та пов'язані з ними резолюції Міжнародної морської організації (ІМО) та стандарти експлуатації, щоб забезпечити морський зв'язок у випадку лиха та

забезпечення безпеки, що досягається за рахунок супутникового зв'язку, який вказує місце надзвичайної ситуації на морі.

О.С. Переверзєва зазначає: «Чинний текст Конвенції СОЛАС включає Статті, у яких викладено загальні зобов'язання, процедури внесення змін і супроводжується Додатком, який розбитий на 12 Розділів: Розділ I Загальні положення. Розділ II-1 Конструкція – поділ на відсіки та остійність, механічне та електричне устаткування, остійність, захист від шуму. Розділ II-2 Конструкція – протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі, засоби зв'язку пожежників. Розділ III Рятувальні засоби та обладнання, засоби застереження падіння шлюпок, підняття людей з води. - вимоги до шлюпок, плотів, мотоботам, рятувальний круг, рятувальні жилети, розклад по тривогам. Розділ IV Радіозв'язок. Розділ V Безпека мореплавання. Система тривожної сигналізації ходової вахти на мосту (BN WAS). - інформація про льоди, льодова розвідка, повідомлення про катастрофи, пошуки, спасіння, штормтрапи, УКВ МСС. Розділ VI Перевезення вантажів та рідкого палива. а) загальні положення в) спеціальні вимоги для суден з вантажем насипом інакшим як зерно. с) Перевезення зерна. Розділ VII Перевезення небезпечних вантажів.9 класів, 2 томи, 3 книги. Розділ VIII Ядерні судна. Розділ IX Управління безпечною експлуатацією (ISM code). Розділ X Заходи безпеки на високошвидкісних суднах. Розділ XI-1 Спеціальні заходи з підвищення безпеки на морі. Розділ XI-2 Спеціальні заходи з підсилення охорони на морі (ISPS code). Розділ XII Додаткові заходи безпеки для навалочних суден. Розділ XIII Перевірка відповідності. Перевірка - систематичний, незалежний задокументований процес отримання відомостей та їх об'єктивної оцінки з метою визначити ступінь виповнення критеріїв перевірки. Система перевірки - система перевірки країн членів ІМО, що встановлена Організацією, з урахуванням методів розробленої Організацією. Розділ XIV Заходи безпеки для суден що експлуатуються в полярних водах» [5, с.210]. Основна ціль конвенції СОЛАС – наявність обов'язкових вимог та стандартів, що забезпечують безпеку судноплавства. Розроблені в рамках ІНМАРСАТ стандарти відповідають вимогам Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS).

Статут ІНМАРСАТ був прийнятий 2003 р. [1]. Статут ІНМАРСАТ визначає обсяг прав, природу, характер, зміст діяльності, основні цілі та завдання. У Статуті закріплено повноваження, призначення та звільнення директорів; основні принципи діяльності організації та її членів; правила прийняття відшкодування збитків; порядок організації зборів та забезпечення їх виконання. Відповідно до Статуту, ІНМАРСАТ проводить щорічні загальні збори протягом кожні 6 місяців. Такі засідання скликаються правлінням у той час і в місці, крім того можуть скликатися загальні збори, якщо це необхідно.

Висновки. Ефективність діяльності ІНМАРСАТ успішно оцінена міжнародним співтовариством, оскільки ІНМАРСАТ здійснює надання якісного супутникового зв'язку, необхідного для забезпечення безпеки мореплавства та миру. Кожен із проаналізованих правових актів призначений забезпечити діяльність ІНМАРСАТ, відповідно ціллю якої є обслуговування районів, де існує потреба у морських, повітряних і складських площах зв'язку із дотриманням принципів і норм міжнародного права, та використання космічного простору для здійснення своєї діяльності виключно в мирних цілях.

Список використаної літератури:

1. ARTICLES OF ASSOCIATION of INMARSAT HOLDINGS LIMITED (FORMERLY LAVENDERVIEW LIMITED), 2004, URL: https://www.pdffiller.com/jsfiller-desk16/?projectId=651241933#ba9f82b3806c6122abff8033d42b53f2 (дата звернення: 25.01.2021).

2. Public Services Agreement Between the International Mobile Satellite Organization and INMARSAT. URL: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:jVDAJEaH4BgJ:https://imso.org/wp-content/uploads/2019/08/E.Public-Services-Agreement.pdf+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ua (дата звернення: 25.01.2021).

3. Експлуатаційна угода Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_018#Text (дата звернення: 25.01.2021).

4. Конвенція про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку 1976 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_017#Text (дата звернення: 25.01.2021).

5. Переверзєва О.С. Охорона людського життя на морі. Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки . Випуск 85/ Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. Київ: Вид-во «Юридична думка», 2019. С.203-211.

6. Протокол про привілеї та імунітети Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1981р., URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_019#Text (дата звернення: 25.01.2021).

РОЗДІЛ ІІ. МОРСЬКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Бабаченко М.В.
к.е.н., доцент, доцент кафедри
менеджменту та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

ПОТЕНЦІАЛ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ

Забезпечення належного для здійснення стабільного розвитку підприємств рівня цінової конкурентоспроможності потребує здійснення постійних зрушень в напрямі раціоналізації використання ресурсів процесу виробництва, зокрема, енергетичних. При цьому саме енергетичний потенціал відіграє найважливішу роль в підвищенні економічної ефективності виробництва продукції, наданні послуг та є функціональною складовою виробничого та ресурсного потенціалів.

Енергетичні ресурси є складовою частиною виробничого потенціалу, й їх вартість ураховується під час визначення загального виробничого потенціалу підприємств. Згідно з діючими класифікаціями, енергетичні ресурси не виділяють окремо, а включають до складу природних або матеріальних ресурсів підприємства залежно від того, в якому вигляді вони надходять на підприємство та з якою метою використовуються. Враховуючи важливість енергетичних ресурсів для забезпечення виробничого процесу та функціонування підприємства загалом та їх особливе місце, яке вони займають у системі управління, ці ресурси доцільно розглядати окремо як специфічний вид виробничих ресурсів підприємства. У вітчизняній літературі та чинних законодавчих актах України щодо питань використання енергоресурсів спостерігаються відмінні точки зору на трактування основних понять у сфері енергетичних ресурсів, їх складу та класифікації. Зокрема, певна невизначеність та плутанина спостерігається у використанні понять «енергетичні ресурси» та «паливно-енергетичні ресурси». У вітчизняній науковій літературі частіше використовується термін «паливно-енергетичні ресурси», який закріплений у Законі України «Про енергозбереження»: «Паливно-енергетичні ресурси – це сукупність усіх природних і перетворених видів палива та енергії, які використовуються в національному господарстві» [1, ст. 1]. Термін «енергетичні ресурси», не маючи чіткого законодавчого визначення, також використовується. Аналіз зарубіжних джерел свідчить про використання терміну «енергетичні ресурси» (energy resources), а не «паливно-енергетичні ресурси» (fuel and energy resources) [2, с. 529]. Якщо детальніше

проаналізувати, то можна дійти висновку що поняття «енергетичні ресурси» ширше за «паливно-енергетичні», тому що для виробництва енергії використовуються не лише різні види палива, зокрема такі як вугілля, нафта, газ, а й такі енергетичні ресурси, як енергія вітру, води, сонця, хвиль тощо. Коректнішим та лаконічнішим є термін «енергетичні ресурси», який охоплює всі існуючі види джерел енергії. Пропонуємо таке визначення цього поняття: енергетичні ресурси – це природні ресурси та продукти їх переробки, які використовуються у виробництві різних видів енергії, придатної для практичного застосування. У підприємницькій діяльності енергетичні ресурси є сукупністю всіх первинних, вторинних джерел та видів енергії, які використовуються в процесі виробництва продукції та/або наданні послуг, а також для задоволення комунально-побутових потреб.

Міжнародна Морська Організація прийняла Резолюцію MEPC.282 (70) 28 жовтня 2016 з поправками до глави 4 Додатка VI МАРПОЛ, які містять нове Правило 22A щодо відомостей по витраті палива і нові додатки, що охоплюють дані для надання до розгляду Базою Даних ІМО по витраті палива. Комітет із захисту морського середовища Міжнародної морської організації прийняв поправки до Додатку VI «Правила запобігання забруднення повітряного середовища з суден» до Конвенції МАРПОЛ, які вступили в силу 01.03.2018. Поправками передбачено наступне. Починаючи з 2019 календарного року, всі судна валовою місткістю 5.000 і більше тонн (незалежно від того, знаходиться судно в плаванні чи ні) повинні збирати дані за цей і кожен наступний календарний рік про: витраті палива в тоннах (з розбивкою за видами); пройдену відстань щодо землі; часу в дорозі. По закінченню кожного календарного року ці дані повинні агрегуватися. Протягом трьох місяців після закінчення кожного календарного року судно має надати своїй адміністрації (під адміністрацією розуміється Уряд) або уповноваженій адміністрацією організації агреговані дані про витрату палива за затвердженою формою.

У разі передачі судна від однієї адміністрації інший або від однієї компанії до іншої це судно повинне в день завершення передачі або в інший по можливості максимально наближений до нього день надати дані про витрату палива за минулий період календарного року. Дані повинні бути перевірені адміністрацією або уповноваженою організацією відповідно до процедур, встановлених адміністрацією, з урахуванням посібників, які повинні бути розроблені ІМО. За результатами перевірки невідкладно, але не пізніше 5 місяців з початку календарного року, судну видається Акт про відповідність, що стосується витрати палива. Акт про відповідність складається за формою, наведеною в резолюції MEPC.278 (70), і повинен бути оформлений, щонайменше, англійською, французькою або іспанською мовами. Акт про

відповідність дійсний протягом календарного року, в якому він виданий, і протягом перших п'яти місяців наступного календарного року. Акти про відповідність повинні зберігатися на судні протягом терміну їх дії. Наявність на судні Акта про відповідність контролюється державами порту.

Адміністрація повинна забезпечити передачу даних про витрату судами палива, пройдену судами відстань і час в дорозі в базу даних IMO не пізніше ніж через один місяць після видачі цим судам актів про відповідність. Також Адміністрація повинна забезпечити, щоб до початку першого звітного періоду судна (для діючих судів до 31.12.2018 включно) на суднах План управління енергетичною ефективністю відповідав вимогам по збору даних про витрату палива і забезпечував наявність відповідних методологій і процедур до початку першого звітного періоду судна. Підтвердження відповідності вимогам повинно надаватися судну і зберігатися на борту.

На підставі цих поправок можна зробити наступні висновки: Судна з тоннажем 5000 і більше тонн зобов'язані збирати дані по витраті палива і роботі транспортного засобу з 2019, згідно з методикою, викладеною в Плані управління енергоефективністю судна (SEEMP), і надавати до розгляду відповідні щорічні звіти адміністрації; нове Керівництво 2016 року для Розробки Плану управління енергоефективністю судна (SEEMP) було прийнято Резолюцією MEPC.282 (70), якому передувало Керівництво 2012 року; Плани управління енергоефективністю судна (SEEMP) були переглянуті і оновлені до 2019 року; сумарні дані по витраті палива повинні бути надані в звіті в кінці кожного календарного року; Після перевірки наданих даних адміністрація видає судам документ про відповідність відносно витрати палива; адміністрація надає зібрані дані для розгляду базі даних IMO по витраті палива для анонімної публікації. Судновласникам і операторам необхідно використовувати шляхи збору даних по витраті палива, які підходять для кожного окремого судна і переглядати Плани управління енергоефективністю судна, щоб вже включитися в цей процес.

Також можна виділити оперативні методи підвищення енергоефективності використання суден: управління процесом роботи; зниження швидкості і оптимізація маршруту; маршрутизація погодних умов; технічне обслуговування та моніторинг стану судна; стан корпусу і його прибирання, стан і настройка двигуна; очищення (полірування) пропелера; переналагодження парогенераторної установки; додаткове управління навантаженнями; зниження електричного навантаження; навчання персоналу і екіпажу. Маршрутизація погодних умов дозволяє: підвищити безпеку судна шляхом уникнення екстремальних і несприятливих морських умов; уникнути зустрічних вітрів і

течій, якщо це можливо; зберегти паливо і за можливістю скоротити тривалість перебування в морі; регулювати швидкість в залежності від глибини.

Саме можливості зниження енергоспоживання та підвищення енергетичної ефективності є ключовим об'єктом управлінського впливу при реалізації заходів зі створення цінових конкурентних переваг та підвищення економічної ефективності діяльності підприємств через високу чутливість показників виробничих витрат до змін цін та обсягів споживання паливно-мастильних матеріалів.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про енергозбереження» від 01.07.1994 р. № 74/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994 р. – № 30. – Ст. 283.

2. Nordhaus W. D. The Allocation of Energy Resources / W. D. Nordhaus. // Brookings Papers on Economic Activity. –1973. – № 3. – P. 529–576.

Бурмака Л.О.
ст. викладач кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

Основна тенденція розвитку світової економіки в даний час є глобалізація. У сучасному світі, глобалізація дуже швидко розвивається, досягає реального потенціалу світової економічної системи, одна з найбільш впливових сил, визначаючи подальший рух виробництва товарів. Для сучасної глобалізації, світова спільнота, як естетичний, закономірний історичний процес, який весь час неоднозначний і суперечливий у своїх проявах.

Глобалізація – це інтегрований та безперебійний вільний рух товарів, послуг та людей по всьому світу. Глобалізацію можна вважати результатом відкриття світової економіки та сукупного збільшення торгівлі між країнами. Іншими словами, коли країни, які до цього часу були закриті для торгівлі та іноземних інвестицій, відкривають свою економіку та стають глобальними. Результатом цього є зростаючий взаємозв'язок та інтеграція економік світу .

Крім того, глобалізація може також означати, що країни лібералізують свої імпортні протоколи та залучають іноземні інвестиції в свої основні економічні сектори. Це означає, що країни стають магнітами для залучення світового капіталу, відкриваючи свою економіку багатонаціональним корпораціям [1].

Глобалізація також означає, що країни лібералізують свої візові правила та процедури, щоб дозволити вільний потік людей з країни в країну.

Глобалізація – це процес взаємодії та інтеграції між людьми, компаніями та урядами різних країн, процес, що керується міжнародною торгівлею та інвестиціями та сприяє інформаційним технологіям. Цей процес впливає на навколишнє середовище, на культуру, на політичні системи, на економічний розвиток та процвітання, на фізичне благополуччя людини в суспільствах по всьому світу [2]. Більш того, глобалізація спричиняє звільнення непродуктивних секторів від інвестицій, а виробничих секторів – для експорту, що призводить до безпрограшної ситуації для економіки світу.

Політика та технологічний розвиток за останні кілька десятиліть спричинили збільшення транскордонної торгівлі, інвестицій та міграції настільки великими, що багато спостерігачів вважають, що світ увійшов у якісно нову фазу свого економічного розвитку.

Висловлюючи свою думку, автор Томас Фрідман сказав, що сьогодні глобалізація «далі, швидше, дешевше і глибше».

Технологія є іншим головним рушієм глобалізації. Зокрема, прогрес інформаційних технологій різко перетворив економічне життя. Інформаційні технології дають всілякі індивідуальні економічні суб'єкти – споживачі, інвестори, бізнес – цінні нові інструменти для виявлення та використання економічних можливостей, включаючи більш швидкий та обґрунтований аналіз економічних тенденцій у всьому світі .

Однак глобалізація глибоко суперечлива. Прихильники глобалізації стверджують, що це дозволяє бідним країнам та їх громадянам економічно розвиватися та підвищувати рівень їх життя, тоді як противники глобалізації стверджують, що створення безперервного міжнародного вільного ринку отримало користь багатонаціональним корпораціям західного світу за рахунок місцевих підприємств, місцевих культур та звичайних людей. Отже, опір глобалізації склався як на популярному, так і на урядовому рівні, коли люди та уряди намагаються керувати потоком капіталу, робочої сили, товарів та ідей, що становлять поточну хвилю глобалізації [3].

Глобалізація світової економіки та інтеграція країн у міжнародний економічний простір обумовлюють підвищення ролі морського транспорту у забезпеченні ефективного позиціонування національної економіки у світовому розподілі праці.

Важливу роль у транспортній системі України посідають морські порти, які й забезпечують ефективність інтеграції національної економіки у європейський та світовий економічний простір.

У глобальному рейтингу конкурентоспроможності за 2019 р. (The Global Competitiveness Report від World Economic Forum, WEF) наша країна за ефективністю роботи морських портів посіла 78 місце зі 141 .

Конкурентоспроможність є важливим показником. У більш конкурентоздатних країнах громадяни можуть отримувати більший середній дохід. За методикою WEF, продуктивність праці впливає на повернення інвестицій, а отже, і на оцінку інвестиційних проектів. Тож чим кращі ці показники, тим більше шансів у цієї держави залучити інвестиції, що надасть можливості для розвитку країни в довгостроковій перспективі [4].

Глобалізація має глибокий вплив на транспорт. Існує два способи пояснення того, як глобалізація активно впливає на транспортний сектор, перший ефект - вона змінюється в умовах транспортних потреб; другий ефект - це змінює стратегії суб'єктів, а надалі і транспортні послуги.

Транспортування товарів це відображення економіки у спостереженні за змінами обсягу виробництва, його просторовим розподілом, а також зміною матеріальної структури такого виробництва.

Ефективне перевезення відіграє важливу роль у сприянні міжнародній торгівлі. Тому усунення бар'єрів у торгівлі в транспортному секторі є вдвічі важливішим. По-перше, транспортний сектор сам по собі є важливою сферою економічної діяльності, тому лібералізація на транспорті зробить важливий внесок у лібералізацію торгівлі послугами. По-друге, шляхом підвищення ефективності та зменшення витрат на торгівлю товарами усунення бар'єрів у транспортному секторі, в свою чергу, призведе до вільніших та відкритих ринків торгівлі фізичними товарами. Безпека та стійкість - лише мінімальні вимоги до перевезень у 21 столітті.

Список використаної літератури:

1. Бондар В. В. Рівень розвитку транспортної інфраструктури України: національний та глобальний вимір / В.В.Бондар // Вісник Миколаївського національного університету ім.. О. В. Сухомлинського. – 2014. – Вип. 2. – С. 168-171.

2. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні : стат. бюл. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: http://ukrstat.gov.ua

3. Комчатних О. В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Комчатних, Н. О. Редько // Економіка та управління на транспорті. - 2016. - Вип. 3. - С. 148–153.

4. Сидоренко Д. «Морський» інвестор для України, або як інтегрувати країну в транс'європейську транспортну мережу // Южна газета.- №43-44 (697-698).- 2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: https://yur-

gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morskiy-investor-dlya-ukrayini-abo-yak-integruvati-krayinu-v-transevropeysku-transportnu-merezhu

Голубкова І.А.
д.е.н., професор,
завідувач кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

ПЕРСПЕКТИВИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ОРЕНДНИХ ВІДНОСИН У КОНЦЕСІЙНІ В ПОРТАХ УКРАЇНИ

Сьогодні в українських портах нестратегічна інфраструктура (термінали, трансферне обладнання, склади тощо) поділяється на державні та приватні об'єкти. Там, де приватний сектор успішно переміг та закріпив свої позиції, справи йдуть набагато краще. Тому абсолютно ясно, що лише приватизація портової економіки може забезпечити її ефективне функціонування. Звичайно, в Україні існує багато правових механізмів організації процесу приватних інвестицій: концесії, спільна діяльність, спільні підприємства, корпоратизація та багато інших планів приватизації майна та діяльності українського економічного портового сектору є прийнятними.

Мета прийняття Закону України «Про оренду державного та комунального майна»: підвищення ефективності орендних відносин, спрощення та осучаснення процедури оренди державного та комунального майна, яка не оновлювалась ще з 1992 року.

Також, важливим завданням стояло забезпечити конкурентоспроможність державного та комунального майна у відносинах оренди та спрямований на пожвавлення економічного розвитку процесів, залучення додаткових інвестицій, посилення захисту прав орендарів. Новим Законом впроваджуються принципово нові механізми передачі майна орендарю шляхом використання електронних сервісів, проведення електронного аукціону. Встановлюються засоби запобігання зловживання при передачі такого майна в оренду.

Відтак, ера сумнівних конкурсів залишається в минулому. Натомість починається новий етап – публічних онлайн аукціонів з рівними можливостями для усіх потенційних орендарів. На рис. 1 можна побачити наглядно поясненням нової процедури передачі в оренду державного майна.

Рис. 3.1. Нові правила оренди державного майна

Джерело: складено автором з використанням [2].

Необхідно розуміти відмінності оренди від концесії, оскільки зовні ці інститути мають багато спільного.

Концесіонер зобов'язаний використовувати отримане в концесію майно, оскільки права на створення (будівництво) або експлуатацію об'єкта концесії надаються концесіонеру тільки за умови прийняття суб'єктом підприємництва - концесіонером на себе обов'язки по створенню або управлінню об'єктом, а також майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику. Очевидно, що концесія - це інститут за самою своєю природою комерційний, торговий. Портова інфраструктура знаходиться в державній власності, тому фактично орендодавцем, як і концесієдавцем, може бути тільки держава, коли мова йде про об'єкти державної власності.

Орендарю в тимчасове володіння і користування завжди передається готове майно, а в його обов'язки входить лише поточний, а у випадках, передбачених законом або договором - і капітальний, ремонт. Інвестування в поліпшення орендованого майна здійснюється лише за згодою орендодавця, а у концесіонера є не тільки право, як правило, він зобов'язаний інвестувати в об'єкт концесії, покращувати його. Та й об'єктом оренди може бути будь-яке майно, щодо якого це не заборонено, а об'єктом концесії - тільки те, що передбачено законодавством.

Більшість дослідників відзначають, що відносини концесії й оренди різні. Виділяється три основні відмінності:

• основна відмінність полягає в тому, шо за концесійною угодою концесіонер зобов`язаний не тільки користуватися концесійним майном, а й

якісно покращувати його стан, при чому поліпшення має бути таким, щоб надане концесіонеру майно набувало б властивості нової речі. За договором оренди передбачається повернення орендодавцю після закінчення терміну договору того ж майна. Тобто такого, що зберегло свої натуральні властивості в процесі використання майна;

• користування об`єктом концесійної угоди становить не тільки право, а й обов`язок концесіонера. Тобто дія Закону передбачає обов`язок концесіонера здійснювати діяльність, передбачену концесійною угодою і не припиняти цю діяльність без згоди концесієдавця;

• особлива природа об'єкта концесійної угоди, яка полягає в неможливості звернути стягнення в натурі на таке майно в разі настання договірної або позадоговірної відповідальності концесієдавця, а також неможливості подальшого переходу права власності на об'єкт до концесіонера й неможливості існування прав третіх осіб на об`єкт концесійної угоди на момент його передачі концесіонеру.

Звичайно, концесійне законодавство потребує подальшої інновації. При цьому наші зарубіжні партнери готові допомогти в реформуванні українського законодавства про концесії. Був проведений аналіз орендних і концесійних угод, тому слід зазначити такі переваги концесії:

• закріплення обов'язку концесіонера здійснювати діяльність з використанням об'єкта концесійної угоди, не припиняти її без згоди концесієдавця;

• можливість модернізації комунальної інфраструктури, оновлення обладнання й технологій підвищення якості без застосування державних коштів;

• додаткові гарантії якості утвореного та (або) реконструйованого нерухомого майна, неможливість зміни осіб у зобов`язанні до моменту введення об`єкта в експлуатацію;

• збереження права власності муніципального утворення на концесійне майно та його цільове призначення, а також набуття права власності на нерухоме майно, що не є об'єктом угоди й утворене без згоди концесієдавця;

• обов'язкове закріплення в договорі способів забезпечення виконання концесіонером зобов'язань за концесійною угодою;

• незалежність виконання концесіонером своїх зобов`язань від його правовідносин з третіми особами.

Ще одним нововведенням документа є можливість заміни концесіонера. Її можуть ініціювати концесієдавець або кредитор, якщо концесіонер не виконує свої зобов'язання за договором. Кредитори можуть скористатися правом вступу в концесійний договір і заміни концесіонера. Концесієдавець або кредитори

мають право тимчасово прийняти на себе зобов`язання концесіонера за договором. Новий же концесіонер повинен відповідати всім кваліфікаційним вимогам і вимогам. яким відповідав попередній.

Сам договір концесії має передбачати зобов`язання концесієдавця компенсувати концесіонеру частину внесених ним інвестицій, яку останній не може заповнити внаслідок установлення держрегуляторами тарифів нижче, ніж передбачено в договорі. Якщо такого пункту в договорі немає то він повинен передбачати право концесіонера відмовитися від договору або призупинити виконання інвестзобов'язань до затвердження тарифів відповідно до договору або ж має бути встановлено право концесіонера ініціювати внесення змін до договору.

Нововведенням документа також є можливість концесієдавця щодо залучення радників для розробки техніко-економічного обґрунтування проектів підготовки конкурсної документації пошуку інвесторів.

Положення концесійного договору можуть бути переглянуті в разі зміни законодавства або прийняття держорганами рішень, які змінюють умови здійснення концесійних проектів.

Список використаної літератури:

1.Закон України «Про концесію» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 48, ст.325) {{Із змінами, внесеними згідно із Законами № 157-IX від 03.10.2019, ВВР, 2020, № 4, ст.25 № 1024-IX від 02.12.2020, ВВР, 2021, № 4, ст.33}ВВР, 2020, № 4, ст.25}

2. Закон України «Про оренду державного та коммунального майна» (ВідомостіВерховної Ради (ВВР), 2020, № 4, ст.25) {Із змінами, внесенимизгідноіз Законами № 692-IX від 16.06.2020, ВВР, 2020, № 43, ст.371 № 810-IX від 21.07.2020, ВВР, 2020, № 50, ст.456 № 910-IX від 17.09.2020, ВВР, 2020, № 51, ст.491 № 1081-IX від 15.12.2020, ВВР, 2021, № 7, ст.54№ 1414-IX від 27.04.2021}

Єзерська М.О.
здобувач вищої освіти І року навчання
освітнього ступеня магістр
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н.,
доцент кафедри М та ЕМТ
Національного університету «Одеська морська академія»

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СУДНОБУДІВЕЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ЗА РАХУНОК ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

Суднобудівна галузь володіючи науково-технічним і виробничим потенціалом, грає важливу роль в багатьох суміжних галузях, в економіці держави в цілому, впливає на її обороноздатність і політичне становище в світі. Стан суднобудування відображає рівень науково-технічного потенціалу країни, так як готова продукція являє собою сукупність досягнень в металургії, машинобудуванні, електроніки і новітніх технологій.

Обсяг світового ринку суднобудівної продукції перевищує 150 млрд. доларів на рік, а вартість фрахту суден, що забезпечують перевезення вантажів морем, становить понад 250 млрд. дол. При цьому в даний час українська суднобудівна промисловість не займає більш-менш значних позицій на світовому ринку, на якому домінуючі позиції утримують Південна Корея, Японія, Китай і ЄС.

Вітчизняна галузь суднобудування та судноремонту не має достатніх можливостей для входу на міжнародний ринок через відсутність технологій і конкурентних витрат, брак досвіду будівництва та ремонту деяких суден навіть для українського ринку, відсутність необхідних потужностей. Незадовільний економічний та технічний стан даної галузі в Україні також пов'язаний із складною політичною ситуацією в державі та недосконалостями правового регулювання господарської діяльності підприємств галузі. Наприклад, на сьогоднішній день, скасовано низку податкових та митних пільг, що були прийняті Законом України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні». Однак суднобудівна промисловість, через свої специфічні властивості, не може ефективно функціонувати без державної підтримки. В той же час, Україна має прекрасні умови для розвитку морської індустрії, можна говорити про те, що поряд з авіабудівною індустрією суднобудування володіє не менш технологічним потенціалом, здатним стати джерелом інновацій і генерації високих технологій для нашої держави [1].

Оскільки суднобудування є надзвичайно капіталомісткою галуззю, сильна державна підтримка та політична стабільність є необхідною умовою виживання

в цій галузі. Держава надає активну впливаючи на різні важелі підтримки галузі, закликаючи робити всілякі спроби для виведення української суднобудівної галузі на нові вищі місця в рейтингу країн всього світу.

На сьогодні показники стану суднобудівної галузі України значно нижче світових показників розвитку даної індустрії. Ця ситуація чітко простежується за зниженням позиції України у світовому рейтингу суднобудівних держав, який публікує Lloyd's Register [2]. У 1995 р. світовому рейтингу судового виробництва за обсягами реалізації суднобудівної галузі Україна посідала 3-тє місце серед країн Східної Європи та займала 25-те – серед країн світу. З цього моменту почалося поступове зниження. У 2012 р. Україна займає 15-те місце серед країн Східної Європи та 72-ге місце у світовому рейтингу (частка України по дедвейту побудованих суден становить лише 0,3% світового суднобудівного ринку). На жаль за роки незалежності Україна втратила позиції не тільки на міжнародних, а й на внутрішніх ринках, хоча наприкінці 2009 – на початку 2011 рр. спостерігалася позитивна тенденція, але вже у 2012-2013 рр. знову почалося падіння [2].

Таблиця 1.

Узагальнений аналіз показників діяльності підприємств галузі суднобудування України 2017-2019 рр.

Показник	**Одиниці**	**Суднобудівні**		
		201	201	201
Обсяг реалізованої	тис.гр	2,38	2,47	2,95
В т.ч. суднобудування	тис.гр	1,55	1,61	1,92
Судноремонт	тис.гр	461,	480,	572,
Чистий прибуток	тис.гр	27,6	28,7	34,2
(збиток)	тис.гр	-	-	-
Середня чисельність	осіб	4,03	4,20	4,72
Зайняті у суднобудуванні/	осіб	2,917	3,033	3,617
Створено робочих місць	кількі	307	343	380
Відрахування до бюджету	тис.гр	745,	780,	924,
Середня заробітна плата max	грн.	4,500	4,700	5,580
min	грн.	16,7	17,4	18,7

Джерело: складено автором за даними [3]

Як бачимо останні роки є невелика позитивна тенденція, але в цілому об'єми реалізованої продукції мізерні у порівнянні з іншими морськими суднобудівними державами закордоном. Досвід розвинутих суднобудівних держав свідчить про те, що суднобудівна індустрія успішно розвивається тільки

на умовах потужної патерналістської підтримки, що може проявлятися через різні механізми.

На жаль в Україні немає сьогодні схожих преференцій: пільг і субсидій, держгарантій та немає, фінансування у науково-дослідні розробки. До того ж ввізні мита на імпортні комплектуючі до судового обладнання, становлять до 70% у вартості готового судна. Облікові ставки Нацбанку є зависокими, тому українські суднобудівні підприємства не мають можливості отримати «довгі» кредити з розумною процентною ставкою. Іноземні банки сьогодні видають кредити під 2-4% річних (в деяких випадках програми державної підтримки надаються пільгові ставки кредитування на рівні до 0,3%). В Україні облікова ставка НБУ у 2021 році становила 7,5%, у комерційних банках ця ставка ще вище.

Все це зумовлює ситуацію, коли незважаючи на те, що в Україні заробітна плата зайнятих у суднобудуванні в десятки разів нижча ніж у провідних суднобудівних державах, вартість судна що будується в Україні виходить вища. Така ж парадоксальна ситуація складається стосовно податкового навантаження. За показником простоти оподаткування та обсягами стягуваних у відсотках до обороту податків Україна посідає 107 місце у світовому рейтингу, непрозорість і складність системи негативно впливає на виробника. Наслідком є те, що українські суднобудівні підприємства вимушені сплачувати більші податки ніж їх конкуренти в інших країнах світу. Наслідком наведених причин є те, що навіть вітчизняні нечасті замовлення виконуються на верфях, що знаходяться за межами України. Сьогодні українське суднобудування становить менше 1% від загальноєвропейського. Таким чином, фундаментальною передумовою, що визначила загальну тенденцію стагнації суднобудівної галузі є відсутність ринкових переваг у вітчизняних підприємств у порівнянні з аналогічними за кордоном.

Для України реалізація урядових програм, що зазначені у новому законопроекті може створити ефект мультиплікатора, який буде позитивно впливати на відновлення економіки, причому не стільки сировинної, скільки саме промислової її складової. Припиниться стагнація підприємств суднобудування. Українським спеціалістам не потрібно буде шукати роботу за межами держави при можливості отримувати достойну заробітну платню в Україні, що також збільшить попит на вітчизняному ринку споживчих товарі. Розвиток експортного потенціалу суднобудування і вітчизняного судноплавства сприятиме притоку валюти і, тим самим, позитивно впливатиме на забезпечення стабільного курсу гривні.

Список використаної літератури:

1. Закон України про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні.- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text

2. Lloyd’s Register. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.lr.org/en/ship- performance/

3. Журнал "Судостроение и судоремонт". - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://sudostroy.com/ukrainskie-verfi-2019-obobshhennyj-analiz-ot-ukrsudproma.html

Задерей А.Є.
ст. викладач кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

ЕФЕКТИВНЕ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ В КОНСОЛІДУЮЧОЇ КОНТЕЙНЕРНОЇ КОМПАНІЇ

Проведений аналіз існуючих інформаційних систем в сфері забезпечення контейнерних перевезень показав недостатній розвиток інформаційних систем в сфері управління контейнеропотоками, слабку узгодженість і дублювання систем учасниками контейнерних перевезень [1].

Ефективне управління виробничою діяльністю в консолідуючої контейнерної компанії має ґрунтуватися на єдиній автоматизованій системі управління контейнерною компанією, що включає системи: управління парком вагонів; парком автомобілів; парком суден; парком контейнерів; контейнерними терміналами.

Система управління виробничою діяльністю контейнерної компанії повинна являти собою трирівневу інтегровану систему інформаційних логістичних центрів [1].

Лінійний рівень являє собою: автоматизоване робоче місто агента з продажу; автоматизована система управління контейнерним терміналом.

Агент з продажу та виконання заявок взаємодіє з клієнтом і на основі його побажань в автоматизоване робоче місто формує оптимальний логістичний ланцюг. На підставі сформованого логістичного ланцюга складається заявка. Заявка в разі прямого сполучення направляється на узгодження в центр фірмового транспортного обслуговування, в разі змішаного і міжнародного сполучення після попереднього розгляду в інформаційному логістичному центрі регіону і головному логістичному центрі контейнерної компанії.

Автоматизована система управління контейнерним терміналом забезпечує ефективне використання персоналу та технічних засобів на терміналі, при цьому система забезпечує інформацією про операції з контейнерами і вагонами, передає інформацію в інформаційний логістичний центрі контейнерної компанії.

У комплекс систем управління головного логістичного центра контейнерної компанії входить автоматизована система управління контейнерним парком, вагонним парком, автомобільним парком, парком суден. У головному логістичному центрі контейнерної компанії формується банк даних з регіонального рівня компанії, крім цього фахівці компанії взаємодіють з працівниками і збирають інформацію інших операторських і експедиторських компаній і представництв компанії в інших країнах [2].

На базі головного логістичного центру може бути створено Інформаційний портал для взаємодії всіх учасників ринку транспортних послуг в сфері контейнерних перевезень. У порталі буде міститися необхідна контактна інформація про суднові компанії, операторські компанії, експедиторські компанії, представлені тарифи на деякі послуги, в тому числі термінальні в портах і на станціях. Професійна розроблений сайт, що містить інформацію з широкого спектру товарів і послуг повинен залучити інтерес більшого числа клієнтів, ніж сайти окремих організацій. З одного боку інформація про ці організації може бути занесена в базу даних необхідну для розрахунку оптимального логістичного ланцюга, з іншого боку надання рекламного місця в Інформаційному порталі стане додатковим джерелом доходів.

Управління операційною діяльністю контейнерної компанії має здійснюватися на основі зв'язків багаторівневої системи інформаційно - логістичних центрів контейнерної компанії [3].

Системи інформаційно - логістичних центрів повинні реалізовувати такі функції:

- забезпечення координації всіх учасників ринку контейнерних перевезень;
- формування єдиного інформаційного простору контейнерних перевезень;
- представлення інтересів учасників ринку контейнерних перевезень;
- можливість вирішення комплексу оптимізаційних задач, спрямованих на підвищення ефективності логістичних ланцюгів контейнерної компанії;
- визначення вузьких місць логістичної системи і вжиття заходів для їх усунення;
- усунення вузьких місць логістичних ланцюгів контейнерної компанії, формованих в рамках бізнесу контейнерної компанії (не достатня пропускна

здатність термінального комплексу, нестача рухомого складу, віддаленість агентів від клієнта, створення представництва та ін.);

- формування єдиного перевізного документа на всі етапи транспортування;
- формування конкурентних наскрізних тарифів.

Важливим кроком на шляху розвитку національних контейнерних перевезень є виділення консолідуючої контейнерної компанії [3].

Завдання ефективного розподілу інвестиційних ресурсів відповідно до довгострокової інвестиційної стратегії є для консолідуючої контейнерної компанії одним із пріоритетних. Для підвищення ефективності прийнятих рішень в інвестиційній діяльності запропоновано вирішення завдання розподілу ресурсів в контейнерної компанії між n терміналами за t років методами динамічного програмування.

Основою виробництва послуг в консолідуючої контейнерної компанії є мережа термінальних комплексів. Одним з найбільш складних є завдання визначення місця розташування цих терміналів, рішення якого дозволить підвищити ефективність компанії.

Важливою умовою розвитку контейнерних перевезень є посилення їх інформаційного забезпечення. У консолідуючої контейнерної компанії необхідно в реальному масштабі часу створити інформаційне середовище, що відображає експлуатаційний та технічний стан кожного об'єкта управління і забезпечити необхідною інформацією всіх учасників транспортного процесу. Для цього пропонується створити мережу інформаційних логістичних центрів на філіях консолідуючої контейнерної компанії і головного логістичного центру в центральному апараті. На базі головного логістичного центру пропонується створити Інформаційний портал - Інтернет-ресурс для взаємодії учасників транспортного процесу.

Список використаної літератури:

1. Lv B. Operational optimization of transit consolidation in multimodal transport / B. Lv, B. Yang, X. Zhu, J. Li // Computers & Industrial Engineering. — 2019. — Vol. 129. — Pp. 454–464. DOI: 10.1016/j.cie.2019.02.001.

2. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості Джерело https://trademaster.ua/articles/312595

3. https://www.seaintelligence-consulting.com/ - Sea-Intelligence - ведущий поставщик инновационных объективных анализов в отрасли контейнерных перевозок.

Каліна І.В.
здобувач вищої освіти V курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н.,
доцент кафедри М та ЕМТ
Національного університету «Одеська морська академія»

ОЦІНКА РОЛІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ У РОЗВИТКУ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

Сучасній економіці характерні циклічні зміни і коливання. Вони з'являються дуже швидко і несподівано. Ці ситуації безпосередньо впливають на нормальне функціонування підприємств, і це виклик для людей, які керують ними. Вони повинні вирішувати нові завдання і адаптуватися до мінливих умов ринку, які пов'язані з процесами глобалізації економіки.

Сьогодні організації повинні отримувати знання та управляти ними, аби йти в ногу з мінливими умовами навколишнього середовища. У цьому сенсі інтелектуальний капітал (надалі – ІК) є цінним активом для компаній. Розвиток економіки в усьому світі підвищив важливість ІК через розвиток знань, які стали невід'ємною частиною конкурентної переваги, особливо в країнах з економікою, що розвивається.

Джон Кеннет Гелбрейт був першим, хто застосував концепцію ІК в 1969 році і визначив цей термін як щось більше, ніж чистий інтелект людини, і у тому числі мав на увазі певну інтелектуальну діяльність. Деякі з основних визначень ІК, розроблені декількома дослідниками, наведені в таблиці 1.

У судноплавстві стає реальністю те, що стратегії більше керуються мозком, а не активами. Показники ІК займають центральне місце в організаційному управлінні судноплавних компаній (надалі – СК), та його вдосконалення може забезпечити підвищення їх загальної продуктивності.

Таблиця 1

Деякі визначення поняття ІК

Автор	Визначення
Л. Едвінсон та М. Мелоун	Поняття ІК збігається з поняттям нематеріальних активів і розглядається як необхідна умова конкурентоспроможності компанії.
Т. Стюарт	ІК – це інтелектуальний матеріал, що включає в себе знання, досвід, інформацію, інтелектуальну власність і бере участь у створенні цінностей. Це –

	колективна розумова енергія.
Э. Брукінг	ІК – це термін для позначення нематеріальних активів, без яких компанія не може існувати, посилюючи конкурентні переваги. Складовими частинами інтелектуального капіталу є: людські активи, інтелектуальна власність, інфраструктурні та ринкові активи.
М. Шайх	ІК – це знання, які можуть бути переведені у вартість.

Джерело: розроблено автором

Основні елементи ІК представлені в таблиці 2.

Таблиця 2

Основні елементи ІК

Людський капітал	**Клієнтський (ринковий) капітал**
Освіта Професійна кваліфікація Знання Професійні навички Психометрична схильність Підприємливість, ентузіазм, інноватівність	Торгова марка Клієнти Назва компанії Канали розподілу Співпраця з іншими компаніями Угоди про концесію Вигідні контракти Угоди про франшизу
Організаційний капітал	
Інтелектуальна власність	**Структурний капітал**
Патенти Авторське право Права на дизайн Торгова марка Особливий сервіс Комерційна таємниця	Філософія управління Організаційна структура Процеси управління Інформаційна система компанії Фінансові відносини

Джерело: [1]

Більш широке використання знань в організаціях посилює позиціонування СК. Таким чином, вони мають намір підвищувати цінність свого ІК. Він в свою чергу може забезпечити такі переваги СК, як: створення стійких конкурентних

переваг, сталий розвиток, державна підтримка, кредитоспроможність, престиж та репутація.

Є певні детермінанти, які впливають та визначають специфічну структуру та потенціал ІК СК. Вони представлені на рис. 1.

Рис. 1. Класи ермінант К

Функціонування елементів судноплавства і транспортної галузі в цілому залежить від операційної та людської діяльності. Таким чином, необхідно зосередити увагу саме на людській складовій ІК. Вдосконалення людського капіталу (надалі – ЛК) стає все більш важливим фактором успіху. СК стикаються з певними труднощами щодо кадрів. Наприклад, нестача кваліфікованих фахівців на важливих посадах, висока плинність кадрів, посилення конкуренції за кваліфікованих співробітників, а також відсутність певних hard і soft skills у робітників.

Вимірювання ЛК виникло з «обліку людських ресурсів», розробленого Ренсісом Лайкертом, Теодором Шульцем та Еріком Фламгольцем в 1960-х роках [2]. «Розвиток/управління талантами», «винагорода», «мотивація» і «продуктивність» – ось деякі області, в яких СК збирають дані, які стосуються виміру ЛК. Зібрані дані часто вимагають більш ретельного аналізу і можуть забезпечити корисне розуміння цінності ЛК. Його вплив на продуктивність дуже важливий для менеджерів та інших стейкхолдерів компаній.

Аналіз ЛК СК повинен включати знання, здібності, творчий потенціал, навички, культуру, досвід і мотивацію людей [3]. Крім цього, в рамках СК, він також повинен включати підприємницьку функцію кадрів, яка характеризується можливістю розробки та реалізації нових ідей для підвищення рівня інноваційної активності та потенціалу СК. Виходячи з цього, компанії повинні інвестувати в розвиток своїх робітників та/або залучати нових висококваліфікованих і досвідчених співробітників, аби збагатити свій ЛК та зміцнити свої конкурентні позиції на ринку морської торгівлі.

Тому, для забезпечення розвитку ІК СК, необхідно реалізовувати комплекс заходів, який має включати:

1. Розробку стратегій, пов’язаних із розвитком ІК.

2. Створення баз даних про ІК – придбання та зберігання їх в інформації та знаннях.

3. Постійний розвиток ІК та його компонентів.

4. Захист ІК.

5. Постійний моніторинг ІК.

Таким чином, ІК починає розглядатися як головний фактор розвитку та забезпечення конкурентних переваг СК. Без нього жодна компанія не досягла б очікуваного рівня інновацій. Звичайно, цей процес супроводжується принциповими дилемами. Вони стосуються типу детермінант, що впливають на розвиток ІК. Але зрештою, останні роки показали, що концепція ІК стала стратегічним варіантом управління і впливає на становище СК на ринку морської торгівлі.

Список використаної літератури:

1. Michał Igielski. The role of intellectual capital in building a competitive advantage by enterprises from the transport, shipping and logistics industry [Електронний ресурс]. – Електронні дані. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/329187849_The_role_of_intellectual_capital_in_building_a_competitive_advantage_for_companies_from_the_Baltic_Sea_Region_in_the_transport_shipping_and_logistic_industry_TSL.

2. YILDIZ R. Ö. Investigating the Human Capital within the Scope of Global Container Lines: A Content Analysis [Електронний ресурс]. – Електронні дані. – Режим доступу: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/449926.

3. Chao-Hung CHIANG. Performance evaluation of shipping companies with financial ratio and intellectual capital and revision report [Електронний ресурс]. – Електронні дані. – Режим доступу: https://www.jstage.jst.go.jp/article/eastpro/2007/0/2007_0_396/_pdf.

Калініна Г.Г.
к.е.н., доцент
Гусаков С.В.
аспірант
Азовський морський інститут
Національного університету «Одеська морська академія»

ІНТЕГРАЦІЯ ТЕРМІНАЛІВ МОРСЬКИХ ПОРТІВ ДО ГЛОБАЛЬНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАВОК

В умовах глобалізації виробництва та споживання перед логістичною та транспортною галуззю поставлено завдання задовольнити складні запити споживачів. Виробничі підприємства усвідомлюють необхідність ефективного управління ланцюгами поставок у відповідь на глобалізацію економіки та посилення конкуренції, а отже, необхідність прийняття нових стратегій, таких як управління ланцюгами поставок, а також глобальні функції постачання та аутсорсингу логістичних служб. Ці виклики спонукали транспортну галузь рухатися до глобальних ланцюгів поставок та інтегруватися до них. У контексті морської логістики судноплавні компанії виявили найбільш активну реакцію, інтегруючись горизонтально через злиття, поглинання та стратегічні альянси або вертикально, працюючи з виділеними терміналами та забезпечуючи інтегровану логістику та інтермодальні послуги.

Морські дослідники дедалі частіше вирішували проблеми, пов'язані з портами, з контексту управління ланцюгами поставок або пов'язані з дослідженнями порту. З цих досліджень можна виділити три підходи до вирішення філософії та практики управління ланцюгами поставок: дослідження щодо його впливу на судноплавство та портову промисловість, застосування концепцій та моделей управління ланцюгами поставок для досліджень порту, інтеграція діяльність по ланцюгах поставок.

1. Дослідження впливу управління ланцюгами поставок на портову промисловість. Перший підхід досліджує вплив стратегій управління ланцюгами поставок, прийнятих виробничими компаніями, на портову промисловість. Цей підхід, як правило, розглядає управління ланцюгами поставок як явище, яке відбувається за межами експлуатації порту, та аналізує динаміку серед гравців ринку, коли вплив здійснюється ззовні.

Промислові компанії усвідомлюють необхідність ефективного управління ланцюгами поставок у відповідь на глобалізацію економіки та посилення конкуренції, і тому приймають нові стратегії, такі як управління ланцюгами поставок, аутсорсинг логістичних функцій [1]. Такі нові стратегії вимагають від

транспортних компаній як охоплення ширшої географічної зони, так і надання більш широкого спектру послуг для задоволення дедалі диверсифікованіших моделей попиту з нижчою ціною та вищою якістю, ніж раніше [2]. Щоб задовольнити ці вимоги, судноплавні компанії інтегрувались горизонтально шляхом злиттів, поглинань та стратегічних альянсів, а також вертикально через експлуатацію виділених терміналів та надання інтегрованих логістичних та інтермодальних послуг [3]. Крім того, судноплавні компанії надають мережі послуг глобального охоплення та диверсифікації. Реакція судноплавних компаній врешті-решт зачіпає всі аспекти морської галузі, особливо портові операції.

Основні проблеми, з якими стикаються порти внаслідок цієї структурної зміни, полягають у тому, що їх основні споживачі, тобто судноплавні лінії, стають все потужнішими з посиленням переговорної сили, а конкуренція між портами посилюється як на міжпортовому, так і на внутрішньопортовому рівні. Багато досліджень свідчать про те, що порти мусили еволюціонувати протягом усього спектру своєї діяльності, щоб вирішувати виклики сучасності [3]. Однак насамперед пропонуються дві стратегії: розвиток глобальних мереж, що може бути досягнуто горизонтальною інтеграцією, та інтеграція за ланцюгами поставок, що стосується вертикальної координації.

2. Дослідження щодо застосування концепцій управління ланцюгами поставок для портів. Другий підхід розглядає концепції та моделі управління ланцюгами поставок як аналітичні інструменти для вирішення та розширення питань експлуатації та управління портами.

Цей підхід також базується на позиції того, що портова галузь зазнала значного впливу практик управління ланцюгами поставок, і він приймає цей підхід як домінуючу логістичну перспективу. Основною причиною того, що дослідники застосовують підхід управління ланцюгами поставок, є те, що вони розглядають портову систему як розширену систему, яка з'єднує та активно взаємодіє з іншими учасниками ланцюгів поставок за межами традиційної системи, яка просто обслуговує судна та вантажі та залишається в пасивному становищі в ланцюгу поставок.

Марлоу П. та Пьяхао Касака А. [4] розробляють "систему вимірювання ефективності порту". Використовуючи цю концепцію, вони вводять мережу, в якій низка портів співпрацює під наглядом відповідного портового підприємства, і визначають процес від одного внутрішнього терміналу (початкової точки) до іншого внутрішнього терміналу (кінцевої точки) у кожній такій мережі як “мультимодальний процес”.

У своєму дослідженні підхід управління ланцюгами поставок поширює традиційну систему портів на інтегровану систему управління каналами, де

порт є ключовим місцем, що пов'язує різні канали, такі як торговий канал, канал постачання та логістичні канали. Використовуючи управління ланцюгами поставок та підхід до каналу, Бічоу К. та Грей Р. [6] також представляють нову систему оцінки безпеки порту та нову концептуалізацію портової системи відповідно. Вони проаналізували бізнес-процеси ланцюжка поставок французької компанії з виробництва автомобілів у порту Гавра, застосовуючи тривимірну модель Ламбера. Згодом вони дослідили роль портових операторів у процесах з точки зору взаємовідносин, послуг, інформаційно-комунікаційних технологій та показників ефективності. Де Мартіно М. та Морвійо А. [7] аналізують систему створення вартості порту в мережі ланцюгів поставок, застосовуючи взаємопов'язані моделі мережі ланцюгів поставок. Вони розглядають кілька дослідницьких моделей, що використовуються в дослідженні управління ланцюгами поставок з точки зору мережі, і вибирають одну модель, модель Дюбуа, яка вважається доречною для представлення створення вартості порту в мережі ланцюгів поставок.

3. Дослідження інтеграційних заходів за ланцюгами поставок. Цей підхід також розглядає порти як розширену систему, яка взаємодіє з іншими членами ланцюгів поставок. Крім того, цей підхід визнає інтеграцію управління ланцюгами поставок та інтеграцію ланцюгів поставок як явища, які можуть мати місце в портах уздовж постачання і розглядає порти як цілісну сторону, яка активно бере участь у явищах.

Родриге Дж. та Ноттебум Т. [3] показують, що порти стають все більш включеними до ланцюгів поставок, оскільки постачальники логістичних послуг активно використовують порти як «розширені центри розподілу». Дослідники демонструють, що залежно від стратегій ланцюгів поставок, до яких належать порти, розподільчі потужності портів можуть бути варіативно розвиненими та здійснюються різні види логістичної діяльності. Панайадес П. та Сонг Д. розробляють концепцію інтеграції терміналів морських портів уздовж ланцюгів поставок та розробляють інструменти для вимірювання ступеня інтеграції. Вони отримують чотири змінні з відповідної літератури: інформаційно-комунікаційні системи; послуга з доданою вартістю; мультимодальна система та функціонування; практики інтеграції ланцюгів поставок та емпірично підтвердити їх за допомогою підтверджуючого факторного аналізу.

З іншого боку, дослідники розглядають наслідки інтеграції для продуктивності портів та конкурентоспроможності. Панайадес П. та Сонг Д. [7] роблять висновок, що практики інтеграції позитивно впливають на роботу порту, використовуючи попередній аналіз зібраних даних, а Сонг Д. та Панайадес П. емпірично показують, що деякі компоненти інтеграції мають позитивний внесок у роботу порту. Де Мартіно М. та Морвійо А. [7]

представили нові рамки конкурентоспроможності портів, що стосуються інтеграції ланцюгів поставок. Вони припускають, що міжорганізаційні відносини є ще одним важливим джерелом конкурентоспроможності портів, як інтеграція діяльності та ресурсів за ланцюгом поставок розглядається як джерело конкурентних переваг. Що стосується класифікації цієї тези, то третім підходом є категорія, до якої ця теза належить через орієнтацію на практику інтеграції порту в ланцюгах поставок. Однак другий підхід також частково застосовується при розробці дослідницької моделі, яка стосується попередніх показників та наслідків інтеграції ланцюгів постачання портів.

Отже, було проведено структурований огляд літератури щоб визначити позицію обраної теми у сфері портових дослідженнях. Література була класифікована за напрямками досліджень, теоретичними засадами, методами дослідження та методами аналізу даних. Структура дослідницької теми в портових дослідженнях була побудована з восьми основних напрямків: портова політика, управління та реформи, управління та стратегія, конкуренція та ефективність, порти в ланцюгах поставок, планування та розвиток, термінальні операції та просторовий аналіз.

Доведено актуальність вивчення причинно-наслідкових зв'язків між стратегіями інтеграції терміналів морських портів уздовж ланцюга постачання, а також передумов та наслідків стратегій інтеграції портів.

Список використаної літератури:

1. Cho, J. and Kang, J. Benefits of challenges of global sourcing: perceptions of US apparel retail firms. International Marketing Review 18, 2001. pp. 542-560.

2. Heaver, T.D. The evolving roles of shipping lines in international logistics. International Journal of Maritime Economics, 2001. pp. 210-230.

3. Notteboom, T.E. and Winkelmans, W. Structural changes in logistics: How will port authorities face the challenge? Maritime Policy and Management 28(1), 2001. pp. 71-89.

4. Marlow, P.B. and Paixao-Casaca, A.C. Measuring lean ports performance. International Journal of Transport Management 1(4), 2003. pp. 189-202.

5. Lee, J.-Y. and Rodrigue, J.-P. Trade reorientation and its effects on regional port systems: the Korea-China link along the Yellow Sea rim, Growth and Change 37(4), 2006. pp. 597-619.

6. Bichou, K. and Gray, R. A critical review of conventional terminology for classifying seaports. Transportation Research Part A 39, 2005. pp. 75-92.

7. De Martino, M. and Morvillo, A. Activities, resources and inter-organizational relationships: key factors in port competitiveness. Maritime Policy and Management 35(6), 2008. pp. 571-589.

Козогладюк А.Н.
аспірант кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н.,
доцент кафедри М та ЕМТ
Національного університету «Одеська морська академія»

СОЦИАЛЬНЫЕ МЕДИА И КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В СУДОХОДСТВЕ

В современном мире сложно найти молодого человека, чья жизнь в той или иной степени не проходит в социальных сетях. Интернет повсюду – дома, на отдыхе и на работе, особенно на работе!

Международная морская организация (ИМО) призывает администрации обеспечить надлежащий учет киберрисков в существующих системах управления безопасностью. Соответствующая резолюция является официальным признанием важности кибербезопасности и подчеркивает, что эффективное управление киберрисками должно начинаться на уровне высшего руководства. Как известно, человеческий фактор является наиболее ценным, но также и наиболее уязвимым в морской кибербезопасности. В то время как современные технологии обеспечивают определенную защиту от прямого взлома, социальная инженерия стала наиболее распространенным вектором распространения киберрисков.

Можно с уверенностью сказать, что наиболее подвержены методу социальной инженерии те сотрудники, которые на первый взгляд кажутся менее значимыми, чем руководители, но которые имеют широкий доступ к морским системам и сетям. Есть две основные группы, которые можно выделить в качестве желаемых целей. Первая группа включает членов экипажа на борту коммерческих судов, особенно тех, кто имеет прямой доступ к системам управления судна или важным элементам бортовых систем, таким как средства связи, главные пропульсивные установки или грузовое оборудование. Вторая группа включает береговой персонал, включая техников и консультантов, сторонних подрядчиков, особенно тех, кто имеет удаленный доступ к морским сетям и контактам. Можно также выделить три критических области, привлекательных для злоумышленников – навигационные системы и сенсоры, грузовые операции и хранение груза, а также прпульсивные и энергетические установки. В большинстве случаев последние два элемента

требуют прямого физического воздействия для эффективного доступа к критически важным элементам. В отличие от этого, навигационные системы, являются одними из самых передовых сетевых систем с цифровым доступом.

Если бы киберпреступники получили доступ к ЭКНИС, они могли бы попытаться использовать такие варианты наступления, как подавление или искажение сигналов, полученных от внешних датчиков (ГПС, АИС или радар), сбор важной гидрографической информации и вмешательство непосредственно в электронную навигационную карту. В то время как официальные карты часто содержат хорошо защищенные данные, несанкционированный доступ к опции ручного исправления карт может нанести ущерб. Хакеры также могут выбрать более простой вариант отключения операционных систем на рабочих станциях, где в большинстве случаев это обычная операционная система Windows. Благодаря высоко интегрированным системам навигации на мостике современных судов злоумышленники могут даже атаковать алгоритм автоматического управления судном. Несанкционированный доступ к такой важной навигационной системе может быть получен с помощью вредоносных программ, принимаемых операторами оборудования через их почтовый клиент и личные профили в социальных сетях. Сегодня, когда Интернет широко доступен на борту современных коммерческих судов, судовой персонал может свободно использовать свои личные мобильные устройства или ноутбуки для доступа в Интернет и личного общения.

Намерения хакеров могут включать в себя разлив, постановку судна на встречный курс с другим судном, или повреждение важной береговой инфраструктуры. В отношении этих сценариев морские киберугрозы следует рассматривать как предмет Международного кодекса охраны судов и портовых средств (ОСПС), а не только Международного кодекса управления безопасностью (МКУБ). Кодекс ОСПС объединяет различные конструктивные требования для достижения определенных целей по обеспечению безопасности судов и портов.

Но самое главное – следует ввести регулирование в отношении человеческого фактора. В частности, следует ввести тренинги и упражнения для экипажей судов и персонала портовых средств, чтобы убедиться, что они знакомы с планом безопасности и что не будет задержек в выполнении процедур в случае реальной угрозы. Цель такого обучения - получить знания и развить навыки в области кибербезопасности, чтобы предвидеть угрозы на ранних этапах. Кажущиеся простыми на первый взгляд, подобные тренинги могут оказаться куда более сложной задачей, если учесть вовлеченность в процесс психологической составляющей данной проблемы. Возможно, потребуется выделение разных уровней обучения по примеру с обязательным

прохождением подготовки по охране судов и портовых средств, согласно кодексу ОСПС. Многие компании уже разрабатывают и внедряют подобные тренинги, являющиеся «не обязательными» с точки зрения Международной конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты, что, возможно, скоро изменится.

Список використаної літератури:

1. Perils of a new dimension: socially engineered attacks in maritime cybersecurity. Leonid Vashchenko, 03 марта 2021, https://cimsec.org/perils-of-a-new-dimension-socially-engineered-attacks-in-maritime-cybersecurity/

2. Управление киберрисками в морской отрасли в рамках систем управления безопасностью. MSC.428(98), от 16 июня 2017 г. Лондон, Великобритания

3. Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли. MSC-FAL.1/Circ.3, от 5 июля 2017 г. Лондон, Великобритания.

Костенюк К. А.
аспірант кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Примачов М.Т., д.е.н, професор
Національного університету «Одеська морська академія»

СУТНІСТЬ НОРМАЛІЗАЦІЇ СТАНУ ФЛОТУ В КОНКУРЕНТНИХ СТРАТЕГІЯХ

Функцію основної ланки стійкості транспортного обслуговування вантажопотоків глобального ринку морської торгівлі повинні виконувати транспортні підсистеми, засновані на принципах рівноправних відносин з вантажовласниками, незалежно від їх національного походження. Цей принцип формального об'єднання інтересів не ґрунтується на супідрядності за адміністративним характером.

Найважливішим розглядається досягнення відповідності з виробничо-економічним потенціалом попиту та пропозиції. В якості критерію слід розглядати здатність забезпечення основних вимог інтермодальних технологій. В цьому відношенні юридичні особи являють собою особливу форму спеціалізації в високо кооперованою діяльності.

Для оптимізації результатів ринку морської торгівлі з позиції споживачів (вантажовласників) і виконавців необхідно агрегування окремих ланок транспортного обслуговування склалися параметри міжнародної торгівлі.

Розвиток міжнародних економічних відносин, з одного боку, зумовлює завдання формування додаткового транспортного потенціалу, а, з іншого, залежить від ефективності функціонування базових і появи альтернативних маршрутів. Останнє і зумовлює не тільки приріст транспортного потенціалу на основі інвестиційних проектів та інноваційних технологій , але створює умови оптимізації управління та організації роботи транспортних підприємств.

Умови розвитку спеціалізованих підсистем судноплавства відображають пріоритети попиту за критеріями формування зовнішніх ефектів, які сприймаються власниками вантажу та іншими споживачами послуг судноплавних компаній. В системі відносної збалансованості тарифних ставок на ринку перевезень цінність операторської діяльності, а, отже, і маркетинговий імідж оператора зумовлюється додатковими якостями, в ряді випадків не оплачуваними споживачами [1] . Це - скорочення часу відволікання оборотних коштів фірми за час транспортування, відмінність екологічних наслідків і загальна безпека.

Параметри інноваційного розвитку виробничої інфраструктури зумовлюються ставленням держави до регулювання проблеми комерційної доцільності і ролі транспортного комплексу в економічну рівновагу країни і в забезпеченні її стратегічної безпеки за критеріями ефективності участі в міжнародному поділі праці.

Положення національного морського транспортного комплексу характеризує вплив економічного потенціалу країни на масштаби транспортної роботи. При цьому принципове значення має інституційна позиція щодо розвитку транспортної індустрії та її збалансованості за критеріями економічності та екологічності. Одночасно помітна диференціація ролі виробничої інфраструктури в національній економіці [2] .

Видно, що економічне зростання в передкризовому періоді в провідних країнах визначив помітне збільшення за аналізований період обсягів перевезення. Така тенденція не відзначається в середніх країна: Голландії, Чехії та Фінляндії. Зростання транспортної роботи забезпечує в основному за рахунок транзитних вантажів. Греція при скромному виробничому потенціалі формує свій ВВП в значній мірі за рахунок експорту морських транспортних послуг. Тобто реально враховується економічний статус морської транспортної індустрії.

При досить низьких темпах економічного зростання в країнах Євросоюзу зазначений процес може зумовити конкуренцію між потенційними учасниками

відповідно до висновку: «У тих галузях, де зберігається можливість високих темпів розвитку, конкуренція, ймовірно, різко активізується і прийме міжнародний характер» [3, с.140]. Саме тому необхідно не просто розвиток національного флоту і його судноремонтної бази, але й дотримання критеріальних обмежень за міжнародними стандартами.

Мінімальні параметри вартості суден не забезпечують конкурентних позицій в досягненні емерджентних переваг і позиції на основі основних форм позасистемного ефекту [1].

При цьому в сучасній стратегії конкурентного позиціонування по пріоритетам інтенсифікації віддачі капіталу і праці, ресурсозбереження та адміністрування безпеки і екологічності судноплавства формується тенденція зростання одиничної вартості дедвейту, що і вимагає посилення економічного обґрунтування інноваційних процесів розвитку.

Список використаної літератури:

1. Примачов Н. Т. Ефективність розвитку морської транспортної індустрії. / Н. Н. Примачева : монографія. Одеса: ІнформІздат , 2011. - 405 с

2. Аткіссон А. Як сталий розвиток може змінити світ: пров. з англ. А. / Аткіссон . - БІНОМ Лабораторія знань, 2015. - 455 с.

3. Сенько О. В. Організаційно-економічний Механізм параметричного управління МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ індустрією. - моногр . Чернігів: ЧНТУ, 2019. - 360 с.

4. Хулей Г. Маркетингова стратегія і конкурентне позиціонування / Г. Хулей , Д. Сондерс, Н. Персі; пер. з англ. - Дніпропетровськ: Баланс бізнс Букс, 2005. - 800 с.

Кравченко А.В.
к.е.н., доцент
Рябчук В.В.
аспірант
Азовський морський інститут
Національного університету «Одеська морська академія»

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ ТА ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА КОРОТКІ ДИСТАНЦІЇ

Морське судноплавство на короткі дистанції передбачає перевезення вантажів і пасажирів за допомогою водних транспортних засобів на обмежену відстань та без перетину океану. Будучи прямим конкурентом наземних видів

транспорту, воно використовує порти та внутрішні водні шляхи, щоб доповнити традиційні транспортні системи для збільшення пропускної спроможності, підвищення гнучкості та досягнення стійкої мобільності транспорту.

Перевезення на короткі дистанції є, по суті, спеціалізованою галуззю морського транспорту, і як така вона керується різними соціальними, екологічними, операційними та фінансовими факторами, одночасно впливаючи на різноманітний спектр економічних секторів та галузей. Ця перспектива узгоджується з динамічним та складним характером сучасного ділового середовища, яке ставить безпрецедентні виклики перед всіма учасниками перевезення товарів морем.

Категорія перевезення на короткі дистанції не має офіційного та загальновизнаного визначення. Проте було зроблено кілька спроб встановити її межі та вийти з визначенням, яке точніше відображає зміст. Визначення, надане Європейською Комісією: «Переміщення вантажів та пасажирів морем між портами, розташованими в географічній Європі, або між портами, розташованими в неєвропейських країнах, що мають узбережжя на закритих морях й межують з Європою» сьогодні широко використовується.

Глибоке розуміння серйозних соціально-економічних та екологічних наслідків дорожньо-транспортних операцій змушує директивні органи на різних інституційних рівнях (наприклад, місцевому, національному та регіональному) запроваджувати низку цільових політичних рамок, стратегій та заходів для підтримки більш широкого розвитку та експлуатації інших видів транспорту (тобто залізничного, внутрішніх водних шляхів), сприяючи таким чином розвантаженню мереж автомобільних доріг, таким чином реалізуючи значні покращення з точки зору якості повітря, безпеки дорожнього руху і таке інше.

Беручи до уваги географічні характеристики основних торгових регіонів світу, а також пріоритети, встановлені відповідними державними органами, та кошти (як державні, так і приватні), що виділяються на інфраструктурні проекти, залізниця, судноплавство на короткі дистанції та внутрішні водні шляхи були розглянуті з метою встановлення додаткових можливостей для забезпечення динамічного зростання. Так, наприклад, довга берегова лінія й велика кількість портів, що характеризують європейський континент, повністю виправдовують те, що судноплавство на короткі дистанції представляє другий ключовий показник (з точки зору тонн/км) щодо внутрішньо-європейської торгівлі після автомобільного транспорту [1]. Але інша ситуація у Північній Америці, де переважає залізничний та автомобільний транспорт для обслуговування віддалених територій й на ринку транспортних послуг

судноплавство на короткі дистанції, відповідно, має значно обмежений потенціал для зростання [2]. В Азії цей сегмент на ринку транспортних послуг має більший відсоток, але не такий, як у Європі. Після розвитку мега-хаб-портів у Китаї нові послуги судноплавства на короткі дистанції були введені та інтегровані в інтермодальні логістичні мережі від дверей до дверей, що обслуговують переважно Китай, Корею та Японію [3]. В інших провідних країнах, таких як Австралія та Бразилія, сектор судноплавства на короткі дистанції також представляє значну частку ринку.

Існує багато суперечок і немає єдиного визначення, яке б достатньо описувало, що таке судноплавство на короткому морі. Морська адміністрація США (MARAD) визначає судноплавство на короткому морі як: «... комерційний водний транспорт, який не перетинає океан. Це альтернативний вид комерційного транспорту, який використовує внутрішні та прибережні водні шляхи для переміщення комерційних вантажів з основних внутрішніх портів до місця призначення» [4].

Визначення, Європейської Комісії: «... комерційний водний транспорт, який не транзитує океан. Це альтернативний вид комерційного транспорту, який використовує внутрішні та прибережні водні шляхи для переміщення комерційних вантажів з основних внутрішніх портів до місця призначення».

Географічні умови в Європейському Союзі, особливо у Великобританії, обумовлюють залежність їх торгівлі від доставки. Ступінь постійно зростаючого значення морського судноплавства на короткі дистанції полягає в тому, що понад три чверті уніфікованих вантажів, відвантажених до Великобританії, приходять з сектору судноплавства на короткі дистанції.

Згідно з доповіддю, опублікованою EuroStat, морські перевезення на короткі дистанції в решті Європи становили 63% від усього обсягу вантажів, що перевозилися морським транспортом у ЄС-15 у 2003 р., на загальну суму понад 1,6 млрд. т. На Великобританію та Італію припадає найбільша частка вантажів, що обробляються на судах морського транспорту на короткі дистанції, на загальну суму 342 та 302 млн. тонн відповідно.

Зараз у Канаді з’являється концепція короткоморського судноплавства як життєздатної альтернативи інтермодальним вантажним та залізничним транспортуванням. Водне сполучення між США та Мексикою вже деякий час конкурує з обслуговуванням вантажівок, які використовують митний транспорт Ларедо та залізничне сполучення, але затори та довгі черги на прикордонних переходах стають серйозною проблемою. Сфера перевезень на короткі морські дистанції не обмежена виключно внутрішньою торгівлею, а скоріше географічним регіоном. Наприклад Північна Америка: менші

місцеві/регіональні порти також будуть розглядатися як частина морського судноплавства.

Приклади морських перевезень на короткі відстані можуть відрізнятися в широких межах і бути надзвичайно ефективними. Тим не менше, багато вантажовідправників мають негативне враження про морські перевезення на короткі відстані. Вони розглядають це як повільний рух суден, що курсують водами в традиційному розумінні. Власне, судноплавство на короткому морі може охоплювати будь-що з наступного: інтермодалізм, контейнери, доставку від дверей до дверей, плавучий запас, міжрегіональні вантажі, альтернативи автомобільному транспорту, перетин кордону, фідерні перевезення (Feedering), перевантаження (Transshipment), хаб логістична система.

Інтромодалізм «використовується для позначення переміщень вантажних контейнерів між взаємозамінними видами транспорту, тобто автомобільним, водними та авіаперевізниками». Це стосується переміщення вантажів більш ніж одним видом транспорту, включаючи, але не обмежуючись цим: короткоморське судно, вантажівка, залізниця та внутрішня баржа. Цей вид транспорту є найбільш сприятливим для майбутнього зростання та успіху судноплавства на коротких морях.

Контейнери є інструментом вибору для перевезення несипучих або нерозбивних сухих вантажів. Поява контейнеризації сприяло доцільності, безпеці, надійності та загальному зменшенню витрат.

«Від дверей до дверей» - це концепція перевезення вантажу від «дверей» заводу або вантажовідправника до «дверей» одержувача або заводу, що приймає. Послуги від дверей до дверей або експрес-трафік є важливою складовою міжнародної та внутрішньої торгівлі. Послуги митного оформлення здійснюються під ключ та безперешкодно на всіх міжнародних перевезеннях.

Те, що переправляється по воді складається з великих обсягів товарів, які регулярно відвантажуються на великі відстані в межах США. Це може бути підходящим використанням для перевезень на короткі морські дистанції, оскільки експортер/імпортер має велику кількість плавучого запасу, що зменшує потребу в наземному базуванні запасу, наприклад продукти на основі нафти.

Міжрегіональні вантажі значно зросли із встановленням Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (НАФТА), яка усунула багато торгових бар'єрів. Як результат, короткі морські судна обслуговують збільшену кількість пунктів призначення в усьому регіоні. Крім того, лібералізація торгових бар'єрів та процеси глобалізації збільшили корисність цього виду транспорту, особливо тому, що багато заводів та постачальників опинились фізично далеко від своїх ринків. Низька вартість транспорту має

значні наслідки для економічного ефекту. Глобальний ланцюг поставок постійно прагне досягти загальної економії від масштабу, де витрати нижчі, а транспорт швидший, що в кінцевому рахунку призводить до економії витрат та доданої вартості для всього ланцюга поставок.

Отже, морські перевезення на короткі відстані представляють конкуренцію наземному транспорту. Були встановлені критерії вибору режиму за ключовими детермінантами: надійність, вартість, частота послуг, безпека (ризик втрати, крадіжки та пошкодження), час транзиту (швидкість), і пунктуальність. Найбільш критичними факторами є рівень транспортних зборів, стимулюючі субсидії та більш ефективні портові операції та гарантований час. Ще одна перевага, стосується економії на масштабі. Екологічна стійкість є основною перевагою морських перевезень на короткі відстані. Крім того, такі перевезення мають менший вуглецевий слід на тонну-кілометр у порівнянні з вантажними автомобілями. Крім того, морський транспорт пропонує різні соціальні переваги. Розвантаження дорожніх мереж, що здійснюється шляхом переведення руху транспорту з суші на море.

Список використаної літератури:

1. Pastori, E. 2015. Modal share of freight transport to and from EU ports. Directorate-General for Internal Policies. Policy Department B: Structural and cohesion policies. Transport and Tourism. European Parliament. P. 118-124

2. Rodrigue, Jean-Paul. 2017. The geography of transport systems. 4th cd. New York: Routledge. p. 100-135

3. Carlini, Fulvio. 2012. Chartering dr Documentation Committee — short sea shipping report. Presentation, Fonasba. P. 122-134

4. Martmcz-Lopcz, A., P.C. Sobrino, and M.M. Gonzalez. 2016. Influence of external costs on the optimisation of container fleets by operating under motorways of the sea conditions. International Journal of Shipping and Transport Logistics 8 (6): 653-686.

Кузьменко К.М.
аспірант кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Примачова Н.М., к.е.н, доцент
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У ГЛОБАЛЬНОМУ ТОРГІВЕЛЬНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Багатоаспектність формування сучасного стану глобального ринку морської торгівлі відповідно до відомих закономірностей зумовлює вимоги не тільки до формування інтеграційних технологій, а й спричиняє появу особливих форм взаємодії [1] , незважаючи на наявність конкурентних переваг на боці основних операторів.

Особливою формою інтеграційних процесів на сучасному судноплавному ринку торговельного судноплавства слід розглядати концентрацію капітальних активів флоту у повномасштабних морських держав і пошук адекватного людського капіталу в формі компетентних фахівців плавскладу.

Важливу роль у формуванні принципів стабілізації [2] судноплавного ринку грає зближення стратегій судновласників, морських профспілок і міжнародних морських організацій, які поряд з вільним підприємництвом формують єдині правила функціональної діяльності в умовах розширення методів рефлагування.

Зберігаються дві проблеми надійного функціонування всіх секторів ринку морської торгівлі - це наявність субстандартного флоту, з одного боку, а, з іншого, поповнення ринку праці моряків з боку громадян держав, які не здатні забезпечити працевлаштування. Фактично це нова форма інтеграційних процесів, ігнорування цієї обставини зумовлює ризик появи недостатньо кваліфікованих фахівців. При цьому поєднання одночасно двох проблем зумовлює зростання ризику небезпеки судноплавства і ризику оплати праці з боку судновласників або операторів. Обмеженість коштів у національних судноплавних компаній не дозволяє їм формувати конкурентоспроможні екіпажі.

Проте, необхідно враховувати загальне кредо економічного розвитку і управління рівнем життя держав, підприємств і працівників - це праця, яка формує грошовий потік. На жаль, при порушення соціальної рівноваги ця задача вирішується однобічно, частіше за все не на користь праці. Його цінність визнається фактично на стадії постіндустріального суспільства. Саме для цих

держав, незалежно від характеру використання переваг рефлагування, характерна наявність високопродуктивного та конкурентоспроможного флоту, ефективність використання якого потребує відповідної підготовки моряків.

Дослідження сучасного розвитку світової торгівлі показали, що кількісні зміни в стані глобального ринку морської торгівлі вимагають якісних змін в роботі транспортного флоту і в системі управління вантажопотоками. При цьому темпи вступу нового тоннажу повинні відповідати швидкості зміни вантажопотоків та списання дедвейту, яке не відповідає конкурентним обмеженням.

З урахуванням структури і обсягу участі України в міжнародній торгівлі при реалізації стратегії розвитку власного флоту, згідно з умовами початку XX1 століття потрібно 5 - 6 балкерів вантажопідйомністю 25 - 50 тисяч тонн, 3 - 4 універсальних судна вантажопідйомністю до 10 тисяч тонн, 2 - 3 пасажирських автопорома малої вантажопідйомності, круїзне судно пасажиромісткістю 600 чоловік і авто-залізничний пором класу Ro - Pax .

Основним критерієм інтенсифікації інтеграційного розвитку і використання транспортного потенціалу морських транспортних підприємств є випереджаюче зростання результатів функціональної діяльності щодо витрат. При цьому слід розрізняти кількісні та якісні результати, їх співвідношення обумовлює темпи формування результатів і витрат. Цей підхід повинен лежати в основі стратегії вибору основних напрямків, які зумовлюють формування нових транспортних потужностей.

Управління прямими витратами транспортних підприємств в будь-якій інтеграційній системі не представляє труднощів. Складність виникає в тому, що під час організації взаємодії на принципах логістики розширюється коло витрат, що розприділяються. До них відносяться загальні витрати з формування і управління вантажопотоками, формування та використання загальносистемних об'єктів. Розподіл витрат, пов'язаних із зазначеним процесом, має здійснюватися з урахуванням величини прямих витрат за окремими об'єктами або операціями та часу використання таких ресурсів [3] .

При формуванні бюджету підприємства необхідно враховувати і негативні фактори, які повинні бути компенсовані реалізацією особливих проектів. Слід враховувати, що майже всі чинники, що впливають на обсяги транспортної роботи , є зовнішніми по відношенню до ресурсів морського транспорту. Навіть при прогнозуванні параметрів по тенденції ретроспективного періоду управляти такими факторами неможливо.

При будь-якій формі інтеграційних процесів в системі фрахтового ринку важливе дотримання диференційного підходу до формування загальносистемних і підприємницьких результатів. Проте, необхідно

контролювати чинники і причини зміни обсягу перевезень вантажів, підвищення якості та безпеки перевізного процесу, зростання продуктивності потенціалу. На тривалу перспективу реалізації принципу інтеграції на базі адекватності техніко-економічного рівня підприємств транспорту слід орієнтуватися на досягнення конкурентних технологічних параметрів.

Критерій ефективності розвитку на основі інтеграційних факторів зумовлюється характером участі транспортного підприємства в забезпеченні загальносистемних результатів [4] при формуванні підприємницької окупності витрат. Необхідність диференціації результатів обумовлена завданнями управління ефективністю спільної інвестиційної програми. Основною умовою є стабільність принципу оподаткування і рівня ставок податку на прибуток і на оплату праці. Верхня межа оплати праці повинна залежати тільки від її продуктивності. Ця умова стабілізації ситуації в системі конкурентного позиціонування в сегментах глобального ринку морської торгівлі зумовлюється вимогою збалансованості за якісними критеріями. Останні слід розглядати як наслідок впливу передових технологій, тобто особливої форми інтеграційної реакції на характер інноваційних стратегій. У цьому плані особлива увага має концентруватися на поєднанні капітальних активів за тимчасовим періодом життєвого циклу.

При формуванні довгострокової стратегії розвитку морського транспортного комплексу за критеріями макроекономічної доцільності та сталого позиціонування в глобальному ринку морських перевезень необхідно враховувати особливості нерівномірного розвитку економічних процесів.

Список використаної літератури:

1. Алексишин В. Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / В. Г. Алексишин , Л. А. Козырь, Т. Р. Короткий. - Одеса: Латстар , 2002. - 250 с.

2. Барро Р. Дж. Економічне зростання / Р. Дж. Барро , Х. Салаї - Мартін; пер. з анг . - М .: БІНОМ «Лабораторія знань», 2010. - 824 с.

3. Примачев Н. Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. - Одеса: ІПРіЕЕІ , 2009 -358 с.

4. Amado G., Ambrose A. The Transitional Approach to Change. London: Karnac Books, 2001.

Кучер І.С.
Ст. викладач кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В СУЧАСНОМУ СВІТОВОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Морська індустрія, довгий час страждає від паперової тяганини, затримок в інформації і роз'єднаності між учасниками ланцюжка поставок, почала усвідомлювати потенціал блокчейн технології з перетворення систем управління транспортом. Генерація та виконання угод через блокчейн дозволяє більш точно вести облік і відстежувати вантаж. Це, в свою чергу, дозволяє страховикам і страхувальникам краще оцінювати ризики.

Індустрія морських перевезень вважається консервативною і стійкою до змін. У багатьох країнах світу судноплавство переживає не найкращі часи, обсяги операцій мають тенденцію до зниження. Однак, деякі експерти вірять, що прихід в галузь технології блокчейн зможе вдихнути нове життя. Великі компанії та корпорації активно вивчають можливості застосування цього методу структурування даних в судноплавної галузі. Деякі з них вже провели тестові випробування нової технології і готові до цифрової трансформації ринку перевезень [3].

Найпростіше, але при цьому важливе питання, яке може вирішити інноваційний блокчейн - це скорочення випадків шахрайства з документами і як наслідок зниження витрат на проведення арбітражних судів. Оскільки блокчейн може "записати" події в блоки, які неможливо змінити, то часи фальшивих документів, агентів, посередників і товарів стануть історією.

Вперше ця технологія була випробувана в 2016 році. Метою її тестування було спрощення процесу транспортування товарів між країнами і торговими зонами [4]. В результаті проведених випробувань учасники зуміли довести, що з застосуванням цього способу:

1. значно зменшуються терміни обробки даних;
2. поновлення виконуються в реальному часі, забезпечуючи граничну точність і прозорість усіх здійснюваних операцій;
3. знижуються витрати на доставку;
4. досягається високий рівень безпеки вантажів.

З огляду на отримані результати великі концерни в різних країнах світу заявили про свої плани на використання цієї технології. Лідером в цьому питанні є датська фірма Maersk Line. Вона першою оголосила про створення

блокчейн компанії в сфері міжнародних перевезень. Система, яку збираються використовувати ґрунтується на способі структурування даних і покликана вирішити два ключові завдання:

- надавати інформацію про доставку вантажів в реальному часі;
- забезпечити можливість перегляду відомостей про рух товару.

Згідно з даними групи компаній Maersk щорічно перевозяться товари на суму, що перевищує 4 трильйони доларів. Причому 80% від загального обсягу вантажів доставляється морськими і океанічними судами. Управління перевезеннями настільки великих обсягів продукції і підготовка документації на неї становить п'яту частину від загальної вартості транспортування. Застосування технології блокчейн дозволить зменшити як бар'єри, які все ще існують в міжнародних поставках, так і тарифи на них. Це в свою чергу сприятиме збільшенню обсягів глобальної торгівлі на 15%, тим самим привівши до зростання економіки і появи нових робочих місць [2].

Ще одна проблема, яку допоможе вирішити застосування нової технології, пов'язана з контейнерними морськими перевезеннями. Вони займають близько 60% від загального обсягу і незважаючи на високу затребуваність також потребують цифрової трансформації. Адже тільки на транспортування порожніх контейнерів щороку в світі витрачаються сотні мільйонів доларів. Крім цього ринок морських перевезень стикається і з такими проблемами, як:

- надлишок тоннажу;
- низькі показники безпеки;
- невисокі тарифи фрахту.

Усунути більшість з них і покликані блокчейн технології. З їх використанням доставити товар морським транспортом стане набагато безпечніше, зручніше і дешевше.

Всесвітній економічний форум передбачив, що блокчейн заощадить світовій економіці мільярди доларів [1]. Морська індустрія відповіла тим же, представивши кілька інновацій, заснованих на блокчейні, які, безсумнівно, перетворять галузь:

1. Перший коносамент був випущений в електронному вигляді для 20-футового (1 TEU) контейнера, завантаженого в Китаї і розвантаженого в Словенії. Переклад зайняв всього кілька хвилин - значне поліпшення в порівнянні зі звичайними днями або тижнями, необхідними для передачі традиційного коносамента. Всі сторони договору купівлі-продажу змогли контролювати коносамент в режимі реального часу. Більш того, ризик втрати, пошкодження або крадіжки був практично виключений завдяки закритій транзакції блокчейна.

2. Говорячи про використання блокчейн-технології в судноплавстві, слід зазначити, що була запущена перша морська страхова блокчейн-платформа. Платформа дозволяє страховикам, клієнтам і третім сторонам отримувати доступ до спільно використовуваних бухгалтерських книг з актуальною інформацією про активи, ризики і сторонах договорів страхування. Крім того, операції з багатостороннього страхування більше не будуть піддаватися трудомісткою звірці.

3. Дочірня компанія Abu Dhabi Ports запустила власну судноплавну блокчейн-платформу, Silsal, для свого торгового співтовариства, щоб усунути прогалини в комунікації між імпортерами та експортерами. Що виходять в результаті платформа забезпечує повне шифрування всіх транспортних документів, а також унікальний цифровий ідентифікацію.

Подібно до того, як «контейнерна революція» змінила судноплавство в 1960-х і 1970-х роках, застосування блокчейн-технології в корені міняє підхід морських учасників до обміну інформацією. В 2021 році з'являться подальші інновації в управлінні перевезеннями, оскільки учасники галузі все частіше використовують блокчейн для створення більш економічних, прозорих і гнучких ланцюжків поставок. Хоч просування по впровадженню технології ще невеликі, але вони все ж є, нехай і в тестовому режимі. Судноплавство - не єдина галузь, яка намагається потоваришувати з блокчейн, до неї приєднується також медицина, логістика, фінанси, туризм, авіа та автопромисловість.

Список використаної літератури:

1. Газета «The Maritime Telegraph», стаття від 31 травня 2018 р. «Supply chain 2.0: Blockchain and Smartcontracts in Commodity Trade and Logistics».

2. Технологические новшества в судоходстве: какие инновации привнесет blockchain? [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.bagnet.org/news/pressreliz/343334/tehnologicheskie-novshestva-v-sudohodstve-kakieinnovatsii-privneset-blockchain.

3. Блокчейн в судоходстве — полезные инновации. Опубликовал Avaga Nord in Posted Май 23, 2018 at 10:07. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ardilogistics.com/blokcheyn-v-sudohodstve.

4. http://www.bagnet.org/news/pressreliz/343334/tehnologicheskie-novshestva-v-sudohodstve-kakie-innovatsii-privneset-blockchain.

Лаврущенко Ю.О.
к.е.н., доцент кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ІННОВАЦІЙНІ ПРОЕКТИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

В сучасних складних умовах динамічного розвитку всіх без виключення ланок суспільного життя, науково-технічний прогрес постає важливішим чинником економічного розвитку. Окреслене зауваження ґрунтується також на тому, що в сучасних ринкових умовах якісна конкурентоспроможність неможлива без впровадження нових технологій, що стають основою ефективності виробництва, покращення якості товарів та послуг, а випливаючи з цього постають важливим важелем підвищення якості життя. Поряд із цим, однією з характерних рис підприємницької діяльності є новаторство, що виражається в інноваційній діяльності, інноваційному процесі, єдиному в своєму роді процесі, що об'єднує науку, техніку, економіку, підприємництво і менеджмент. Він полягає у використанні інновації та охоплює стадії від зародження ідеї до комерційної реалізації [2, с.154].

Важливу роль у розвитку уявлень економічної теорії про роль інновацій відіграла теорія інноваційної економіки і підприємницького суспільства П. Друкера. Ця теорія виникла вже як результат осмислення реалій комп'ютерної революції і виникнення постіндустріального суспільства, зростання значення сфери послуг і витіснення традиційної економіки. Саме П. Друкеру належить фраза , що «єдина річ, що має значення - це інновації».

Аналіз спеціальної літератури та офіційних статистичних даних з приводу питань розвитку інноваційної діяльності в Україні взагалі та морського транспорту зокрема, дозволили зробити висновок про неоднозначність та хвильовий характер розвитку такої діяльності [3, с.225].

Аналіз інноваційного розвитку дав змогу побачити не лише проблемні сторони, а й відстежити позитивні тенденції, що зводяться до:

- поступового зростання бюджетного фінансування потреб науково-технічного розвитку;
- формування потенційних передумов зростання попиту на інноваційну продукцію у вітчизняній економіці;
- зростання споживчого попиту суб'єктів національної економіки на інноваційні продукти, технології, знання;
- зростання завдяки постійному збільшенню доходів населення споживчого

попиту, що супроводжується приростом попиту на складну наукомістку продукцію;

- посилення конкурентного тиску на внутрішньому і зовнішньому ринках, що поступово підштовхує підприємства до розуміння важливості інноваційної переорієнтації виробництва;

- активізації участі українських виробників у конкуренції на зовнішніх ринках, які висувають додаткові жорсткі вимоги до їхньої інноваційної адекватності;

- збільшенню частки іноземних замовлень українським науковцям на виконання досліджень, в тому числі з боку США та країн Євросоюзу, що є свідченням збереження ще не до кінця втраченого потенціалу фундаментальної науки;

- підсилення ролі регіональних органів управління в забезпеченні науково-технічної діяльності;

Якщо проаналізувати перелік позитивних тенденцій, то вони з'явилися не завдяки виваженій державній політиці по підтримці і розвитку інноваційних процесів, а завдяки саморегулюючим ринковим механізмам. Держава у даному процесі не займає провідних позицій. Саме відсутність тісної ефективної кооперації державних органів з наукою, бізнес-освітою та ринковими структурами не лише не дозволяє розв'язувати існуючі проблеми, а й сприяє породженню нових проблем, що ще більше ускладнює ситуацію з забезпеченням розвитку інноваційних процесів в Україні [1, с. 54].

Проблеми, що стримують розвиток інноваційних процесів в Україні:

- відсутність науково-методологічної бази формування інноваційної системи;

- відсутність системності у здійснюваних державою заходах щодо реалізації інноваційного потенціалу національної економіки;

- державне управління інноваційною діяльністю здійснюється без чітко сформульованої стратегії науково-технологічного та інноваційного розвитку, інтегралу її реалізації, послідовної на виваженої зовнішньої та внутрішньої економічної політики;

- відсутність дієвої системи пріоритетів розвитку науково-технологічної сфери:

- неготовність апарату державного управління до предметної діяльності, спрямованої на інноваційний розвиток економіки;

- державне управління інноваційною діяльністю забезпечується за галузевим принципом;

- недостатність фінансових ресурсів для забезпечення наукових досліджень та впровадження інноваційних розробок:

- незважаючи на деякі успіхи в стабілізації макроекономічних показників, не вдається домогтися відчутних результатів в створенні сприятливих умов для інноваційної діяльності вітчизняних виробників, що зокрема відбивається на показниках експорту інноваційної продукції;
- інноваційна сфера нашої країни і досі не стала по-справжньому привабливою для вітчизняних та іноземних інвесторів. Значною мірою такий результат пов'язаний з обмеженими можливостями держави в спрямуванні фінансових потоків в інноваційний розвиток економіки і недостатнім державним стимулюванням інноваційної діяльності;
- в Україні не завершились процеси перерозподілу власності;
- недовершеність нормативно-правової системи регулювання і стимулювання інноваційної діяльності;
- незважаючи на те, що базове законодавство, необхідне для формування в Україні розвиненого ринку інноваційної продукції, вже значною мірою створено, його практичне використання стримується вкрай недостатньою інфраструктурою, нерозвиненістю системи захисту інтелектуальної власності;
- повільне формування в Україні сучасного і масштабного ринку інноваційної продукції;
- спроби здійснення галузевих "технологічних стрибків" за умов збереження загальної несприятливості підприємницького та інвестиційного клімату в країні,
- надмірного фіскального тиску, неефективності інституційної структури економіки, що обертаються втратами інших секторів економіки.

Продукція високотехнологічних галузей не знаходить збуту в інших галузях через великий технологічний відрив і відсутність мотивації до її використання, що суттєво знижує синергетичний ефект інновацій, відтак, ефективність таких "точок зростання" нівелюється в суспільному масштабі [4, с. 194].

Поряд із цим, з огляду на мету даного дослідження, доцільно дослідити тенденції розвитку інноваційної діяльності саме на морському транспорті. З огляду на це, виникає потреба в більш детальному вивченні даного питання, що зображено в табл. 1.1.

Таблиця 1.1.

Сучасні тенденції розвитку інноваційної діяльності на морському транспорті

Пріоритетні напрями розвитку національної інноваційної системи на морському транспорті: 1. Підвищення науково-технічного потенціалу як наукового підгрунтя нової продукції; 2. Оновлення виробничого потенціалу як матеріальної основи інноваційного продукту; 3. Формування попиту на новації (результати науково-технічної діяльності); 4. Встановлення налагоджених взаємозв'язків між елементами інноваційної системи, тобто формування інноваційної інфраструктури; 5. Формування цілісної законодавчої бази та системи управління.		
Пріоритетні напрями наукової діяльності:	**Пріоритетні напрями інноваційної діяльності:**	**Критичні напрями модернізації виробництва:**
нові речовини та матеріали; нові джерела енергії, компактна і надефективна енергетика; раціональне природокористування;	орієнтація на екологічну безпеку на всіх стадіях діяльності;	технологічне переоснащення портів; модернізація легкої промисловості; орієнтація на створення високотехнологічної продукції; енергозбереження на всіх рівнях;

Таким чином можна зробити висновок про наявність наступних сучасних тенденцій в розвитку інноваційних процесів в Україні в межах підприємств морського транспорту, до яких перш за все слід віднести зростання кількості інноваційних проектів, розширення існуючих меж інноваційної діяльності та залучення міжнародного досвіду з даного питання до вітчизняної інноваційної діяльності.

Список використаної літератури:

1. Сириченко Н.С. Економічна сутність і класифікація інвестицій в умовах глобальних трансформацій / Науковий вісник Мукачівського державного університету. – 2015. – 254 с.

2. Федоренко В. Г. Менеджмент: підручник / Федоренко В. Г. – 2-ге вид., переробл. та доповн. – К.: Алерта, 2014. – 344 с.

3. Харсеева А. В. Сравнительный анализ существующих подходов к классификации инвестиций / А. В. Харсеева // Теория и практика общественного развития. – 2010. – № 3. – 225-228 с.

4. Шестова О. О. Джерела формування фінансових ресурсів підприємства в умовах ризикового ринкового середовища / О. О. Шестова // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент». – 2011. – Випуск 6/2. – 194-197 с.

Левинська Т.І
ст. викладач кафедри економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

СПІВПРАЦЯ ПОРТІВ І ПЕРЕВІЗНИКІВ У ЛІНІЙНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

Однією з форм партнерських відносин підприємств є стратегічний альянс (союз) – особливий вид співпраці двох або більше підприємств із загальними діловими цілями або формування їхньої коаліції [1].

В останній час на ринку світових контейнерних перевезень чітко простежується процес формування стратегічних альянсів серед компаній лінійного судноплавства і пов'язана з цим тенденція до збільшення розмірів суден. Це призвело до ускладнення відносин між лінійними компаніями і контейнерними портами, а також до появи нових чинників, що сприяють посиленню впливу альянсів і їх позицій на переговорах з морськими портами.

В першу чергу зросли вимоги, що висуваються до адаптації портової інфраструктури. Якщо порт і в змозі прийняти судно класа Post-Triple E-Class вантажепід'ємністю більш 21000 TEU, то розвантаження такого обсягу, незважаючи на автоматизацію і цифровізацию, дуже складне завдан-ня [2]. Від перевантаження портів страждають як порти, так і судноплавні лінії, регіональні перевізники і в кінцевому рахунку клієнти. Керівництво портів не може швидко підвищити ефективність обробки вантажів і суден, бо розвиток інфраструктури потребує вкладання значних коштів. Наслідком цього є не тільки фінансові втрати вантажоодержувачів, а і зриви термінів поставки регіональними морськими і річковими перевізниками. Все це в цілому веде до втрати довіри до портів, ускладнює морські перевезення, робить їх менш вигідними для клієнта.

Ризики, обумовлені великими інвестиціями в інфраструктуру, і необхідність забезпечення підвищення продуктивності, рентабельності та ефективності своєї роботи, змушують порти приймати стратегії, що передбачають участь перевізників в їх структурах власності. Незважаючи на деякі переваги завдяки підвищенню ефективності, така вертикальна інтеграція між перевізниками та операторами терміналів створює небезпеку обмеження доступу для конкуруючих перевізників до основних об'єктів і якісних послуг.

З іншого боку, збільшення розміру суден і укрупнення альянсів скорочує кількість портів і терміналів, здатних приймати такі мега судна. Деякі порти, особливо другорядні з відносно невеликим вантажообігом і слабшими позиціями на переговорах з перевізниками, можуть втратити частину прямих контейнерних ліній. Це призводить до посилення конкуренції між контейнерними портами, які прагнуть стати портами заходу для лінійних суден. Перевалочні порти в більшій мірі уразливі до змін в обсязі вантажопотоку, оскільки компанії лінійних перевезень можуть почати використовувати конкуруючі порти.

Оскільки вибір порту для заходу суден членів альянсу може означати значне збільшення вантажообігу і доходів порту, головною задачею для портових операторів є чітка і ефективна взаємодія з перевізниками. Так, для порту візит лінійного судна один раз на тиждень на маршрутах між Північною Європою та Далеким Сходом відповідає, за оцінками, річним обсягам вантажів приблизно 300 000 ТЕУ [2]. Оператори портів, яким не вдається досягти домовленості з глобальним альянсом, можуть зіткнутися з істотним скороченням своєї частки на ринку.

Прикладом наслідків прийнятих членами альянсу обмежень щодо суднозаходів до малазійського порту Кланг стало скорочення його вантажообігу протягом 2017 року, в той час як порти Сінгапур і Танджунг Пелепас, які були вибрані як основні для заходів лінійних суден, збільшили вантажообіги на 8,2% і 4% відповідно.

Підняття адміністрацією порту Читтагонг (Бангладеш) портових зборів на 22% без узгодження з контейнерними лініями Maersk Line, OOCL и Gold Star Line призвело до того, що 18 внутрішніх контейнерних терміналів порту призупинили обробку суден цих ліній через заборгованість останніх в сумі 2,5 млн долларів. Це майже зупинило експорт з Бангладеш. Цей приклад ще раз підтверджує тезу про те, що порти, обслуговуючі контейнерні лінії, повинні шукати консенсус з перевізниками, інакше будуть в програші.

Формування мегаальянсів і процес подальшої консолідації в лінійному судноплавстві можуть привести до посилення концентрації ринкової влади в руках невеликої групи основних учасників ринку. Альянси будуть приділяти

першорядну увагу прискоренню доставки вантажів і підвищенню надійності шляхом поліпшення показників ефективності в рамках всієї транспортної мережі та скорочення кількості портів заходу їх суден. Вантажо-відправникам, можливо, доведеться більше платити за транспортні послуги, що в свою чергу може підірвати їх конкурентоспроможність на світовому ринку. Крім того, їм, можливо, також буде потрібно внести зміни в свої ланцюжки поставок у зв'язку зі зміною або скороченням числа портів заходження суден .

Таким чином, підвищення ефективності в результаті процесу консолідації і реструктуризації альянсів сприятливо позначилося на мережах лінійних перевезень, але для портів вигоди від даного процесу виявилися не настільки очевидними. Поліпшення показників ефективності роботи контейнерних терміналів обмежується зростаючою кількістю контейнерів, що перевантажуються в години пікових навантажень.

Зростання вантажопід'ємності контейнеровозів - економічно виправда-ний, а значить закономірний процес, тому повністю вирішити проблему перенавантаження портів можливо тільки більш радикальними методами-капітальними вкладеннями в модернізацію портів і обладнання. Тим не менш поки що частіше робляться спроби оптимізації роботи існуючих потужностей.

Список використаної літератури:

1. Максименко І. Я., Єфімова М. О. Особливості формування стратегічних альянсів на міжнародному та українському ринках. *Ефективна економіка*. 2019. № 12. – URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7485 DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.60

2. Review of Maritime Transport 2020 / Веб-сайт: un.org/publications

Легонькова М.І.
здобувач вищої освіти V курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Лаврущенко Ю.О., к.е.н, доцент
Національного університету «Одеська морська академія»

ЦИФРОВІ ІННОВАЦІЇ В УПРАВЛІННІ МОРСЬКИМИ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК

У роздрібній торгівлі серцем інновацій є інтеграція ланцюга поставок. Завдяки інтегрованого ланцюга поставок можна прослідкувати більш ефективні та дієві шляхи для того, щоб зосередити зусилля на тому, щоб пройти останню милю та мати можливість конкурувати з великими компаніями електронної

комерції. Пандемія COVID-19 лише підкреслила важливість морської галузі: за останні кілька місяців судноплавство та пов'язані з ним логістичні ланцюги зіграли ключову роль у доставці основних запасів та підтримці економіки на належному рівні, а також - загострила необхідність організацій зосереджуватись на зменшенні ризику та підвищенні стійкості.

Новий звіт Світового банку - Міжнародної асоціації портів та гаваней показує, що більш широке та більш скоординоване використання цифрових технологій призведе до значного підвищення ефективності, безпечніших та стійкіших ланцюгів поставок та зниження викидів [1]. Зокрема, створення ефективної цифрової системи суттєво допомагає впорядкувати операції та полегшити обмін даними між судноплавними лініями, портовими службами, операціями з обробки вантажів, агентствами з перевезення вантажів та іншими транспортними мережами.

Ланцюг поставок 4.0 є однією з провідних тенденцій ланцюга поставок, яка має бути введена в дію в 2021 році. Ланцюг поставок 4.0 має підхід до управління набагато більше, ніж лише впровадження цифрових інновацій, які відіграють вирішальну роль для очікуваної трансформації ланцюгів поставок (рис. 1).

Рис. 1. Стратегія ланцюга поставок під впливом цифрових інновацій

Джерело: Розроблено автором

Згідно з рис. 1, цифровізація ланцюга поставок буде застосувати Інтернет речей (IoT), вдосконалену робототехніку та вдосконалену аналітику великих даних в Управлінні ланцюгом поставок (SCM). Нововведення дозволять аналізувати та автоматизувати все, що має значення для підвищення загальної задоволеності та ефективності роботи споживачів. За останні три десятиліття логістика зазнала кількох колосальних змін: перехід від чисто оперативної функції до більш автономної функції управління ланцюгами поставок. Основна увага функції SCM переходить до обслуговування прогресивних процесів планування, таких як аналітичне планування попиту, яке стає встановленим бізнес-процесом.

Тенденції Ланцюга поставок 4.0 спричинять такі характеристики цифрових інновацій:

1. Швидкість: нові методи розподілу та коротший час доставки будуть основою цих послуг. Вони будуть побудовані з використанням передових підходів прогнозування, таких як прогнозована аналітика зовнішніх (наприклад, ринкових тенденцій) та внутрішніх (наприклад, попиту) даних, включаючи дані стану перевезеного транспортного засобу, щоб забезпечити набагато точніший прогноз.

Шістдесят вісім відсотків компаній інвестують у цифрове планування ланцюга поставок, яке є найвищою пріоритетною функцією для цифрових інвестицій, оскільки стійкість та спритність ланцюга поставок займають центральне місце [3]. Це усвідомлюється значною мірою через пандемію COVID-19, що перебої можуть статися раптово, і що ланцюги поставок потребують технологій, щоб зробити їх гнучкими та стійкими, забезпечуючи видимість.

2. Точність: наступне покоління систем управління ефективністю забезпечує наскрізну прозорість у режимі реального часу по всьому ланцюгу поставок. Інформаційний простір буде охоплювати синтезовані ключові показники ефективності (KPI) найвищого рівня, включаючи загальний рівень обслуговування. Цей діапазон даних буде забезпечувать комбіновану інформаційну базу для всіх функціональних можливостей у всьому ланцюгу поставок. Інтеграція даних у «хмарі ланцюга поставок» буде забезпечувати належну інформованість усіх зацікавлених сторін з використанням тих самих фактів, забезпечуючи ідеальну інфраструктуру та платформу для розміщення кількох партнерів по ланцюгу постачання та спільно пропонувати оптимізовані послуги, включаючи планування, логістику, пошук, закупівлю та управління запасними частинами. Великі хмарні провайдери, такі як Google і Microsoft,

розміщуватимуть ці платформи завдяки масштабів та інтересу до того, щоб ця модель працювала для багатьох постачальників програмного забезпечення. За допомогою однієї відкритої хмарної платформи планування / управління логістикою буде поєднуватися з обробкою матеріалів, що призведе до кращого оптимізованого транспортування синхронізовано з іншим цифровим плануванням ланцюга поставок.

3. Гнучкість: планування в режимі реального часу буде дозволяти гнучко реагувати в різних ситуаціях попиту / пропозиції. Мінімальні цикли планування стануть безперервним процесом із можливістю динамічно реагувати на зміну обмежень / вимог.

4. Детальність: так як попит споживачів на більш індивідуальні товари нескінченно зростає, сильний поштовх до концепцій мікросегментації та масової настройки може бути реалізований через отримання клієнтським керівництвом більше пропозицій у гранульованих кластерах та широкий спектр відповідних продуктів. Нові транспортні концепції, такі як доставка безпілотників, дозволять брендам ефективно подолати останню милю.

5. Стійкість: оскільки компанії продовжують адаптуватися до багатьох постійних змін у попиті та пропозиції, очікується, що компанії будуть будувати більше стійкості до своїх ланцюгів поставок шляхом створення або розширення багатоешелонних розподільчих мереж, централізованого планування та можливостей моделювання та планування. Серед інших застосувань компанії можуть використовувати це для оцінки впливу змін параметрів поставок (наприклад, збільшення тривалості виконання, зміни обмежень постачальників та частоти замовлення) на цільові запаси [2].

6. 5G - технологія потребує нову модель розподілу: оскільки 5G розповсюджується в різних країнах, відбудеться розповсюдження 5G пристроїв та обладнання. 5G обіцяє безліч можливостей для горизонтальних та вертикальних мереж у програмах Industry 4.0 майбутнього, також високу надійність та низьку затримку для промислових застосувань у середовищах промисловості 4.0 і підходить для промислового Інтернету речей (IoT) з високою щільністю пристроїв.

У системах оцифрування ланцюга поставок та системах управління ефективністю очікується система управління ефективністю із “навчальними” можливостями для автоматичного виявлення ризиків або винятків та зміни параметрів ланцюга поставок за допомогою підходу із замкнутим циклом навчання. Цей автоматичний підхід дозволить ефективно вирішувати широкий спектр аномалій із меншою участю людини.

Список використаної літератури:

1. Інтернет-ресурс World Bank [Електронний ресурс] URL: hhttps://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/01/21/digitalizing-the-maritime-sector-set-to-boost-the-competitiveness-and-resilience-of-global-trade

2. Winning in the Turns: A Supply Chain Planning Action Guide — Focus on Strategy and Action Plans [Електронний ресурс] URL: https://www.gartner.com/en/doc/450874-winning-in-the-turns-a-supply-chain-planning-action-guide-focus-on-strategy-and-action-plans

3. Supply Chain Brief: Digital Supply Chain Investment Priorities [Електронний ресурс] URL: https://www.gartner.com/en/documents/3993011/supply-chain-brief-digital-supply-chain-investment-prior

Лисенко Н.С.
к.е.н., доцент кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ВЕДЕННЯ БІЗНЕСУ, ВПЛИВ COVID-19, НАСЛІДКИ ТА АДАПТИВНІСТЬ

Ситуація з пандемією змінила весь світ і всіх нас. Напевно всюди виникла потреба у пристосуванні.

Пандемія COVID-19 привела до втрат світової економіки та привела до значних змін ведення бізнесу. З початку та за період пандемії країни почали створювати сфери по важливості виробництва, почали закривати деякі сфери, які вважались не надто важливими, сюди можна віднести і жорсткість карантинних обмежень і скорочення та ведення бізнесу взагалі т. д. Звичайно багато країн та сфер отримали підтримку від держави.

Ринок торгівлі по різним напрямкам значимо впав. Також стояли біржі. Ніхто не інвестував в облігації, гроші всі старались тримати при собі.

Карантинні обмеження привели до зупинки роботи багатьох напрямків виробництва, так наприклад, зупинились доменні печі. В Європі була зупинена кожна третя піч.

По причині застою вантажів за часи пандемії в портах, зокрема в порту Одеса, були повністю переглянуті і значно збільшені ставки як безплатного і платного зберігання вантажів [3].

Пандемія COVID-19 на жаль зменшила людське спілкування і як наслідок - можливість отримання нових контактів, нових контрактів та нових напрямків роботи. На протязі кожного року проходять дуже багато міжнародних

конференцій пов'язаних з торгівлею тою чи іншою продукцією, в залежності від світового виробництва та світового споживання. Такі конференції дуже ємкі та цікаві по інформації, вони можуть давати базу для стратегічного планування компаній, для багатьох – це спроба випробувати новий напрямок роботи завдяки цікавим доповідям, аналізу інформації, світовим прогнозам по різним напрямкам. В таких конференціях беруть учать дуже багато країн світу. Це клієнти, банки, виробники, агенти, судновласники. Сьогодні звичайно пропонують платформи для конференцій онлайн. Але на жаль, так само як і переговори, дистанційні конференції дають набагато менші результати та можливості.

Що стосується транспортної логістики то звичайно, що з одного боку є навіть плюс в тому, що завдяки безконтактній роботі при доставці вантажів розробляються більш різноманітні напрямки та можливості співробітництва. Інша сторона, що сьогодні дуже болить – це такий ресурс як люди [5].

В кожному порту є свої норми завантаження суден, що залежать від різних факторів. Так наприклад, в порту Одеса, що стосується норм завантаження, то до пандемії середня норма завантаження судна складала 4500 - 5500 тонн за добу. Сьогодні – це максимум 2500 – 3300 тонн за добу. Із-за хвороби люди не виходять на роботу, зменшується кількість робочих бригад, вони повністю не укомплектовані. Тобто виникає необхідність викликати бригади понаднормово, а це завжди оплата екстра.

Наслідком такої ситуації є кількість рейсів, що зменшується із-за збільшення часу на завантаження. Тобто кількість рейсів зменшується, а платня команді на борту лишається та ж сама, плюс витрати на утримання команди зростають. Окрім цього судновласникам необхідно і важливо постійно проходити щорічну сертифікацію і страхування, а це теж значні витрати. Наслідком такої ситуації є стрімкий ріст фрахту [4].

Що стосується перевезень суднами. Одним з непрямих індикаторів реальної економічної ситуації в світі являється Baltic Dry Index (BDI) .

Baltic Dry Index (BDI) (Бо́лтік Драй Індекс) — торговий індекс, що розраховується Балтійською Біржою (Baltic Exchange). Це балтійський фрахтовий індекс, який відображує попит на морські вантажоперевезення через вартість логістики. BDI є індексом, що відображує зміни вартості транспортування сировини: металу, залізної руди, вугілля, а також зерна. Індекс включає в себе три інших індексу вартості фрахту, що відрізняються розмірами суден, для яких вони розраховуються - Capesize, Supramax и Panamax. Динаміка змін BDI дозволяє інвесторам та учасникам ринку аналізувати основні тенденції світового попиту та пропозицій. Часто індекс розглядається як головний індикатор майбутнього економічного зростання (якщо індекс зростає)

або рецесії (якщо він падає), оскільки сировина, по якій розраховується індекс, володіє низьким потенціалом для спекулятивних операцій. Коли BDI зростає, то лише судновласники отримують додатковий прибуток, в той же час як власники вантажу збільшують свої витрати на транспортування, внаслідок чого, для покриття цих витрат, піднімають ціну на продукцію, що виготовлена із цієї сировини [2].

Якщо аналізувати цей індекс то навіть за останні місяці з грудня по березень фрахт для суден Handymax виріс в 2,5 рази.

Так питання стосовно фрахту є, і він значно змінився і значно виріс за часи пандемії. Однією з причин, як уже зазначено вище є те, що зменшились норми завантаження суден і зменшилась кількість рейсів.

Також проблема росту фрахту тісно пов'язана з проблемами контейнеровозів. Фрахт спочатку виріс на 10 % , а далі за часи пандемії він збільшувався і досягнув збільшення до 70 % у порівнянні з початком пандемії.

Проблема з контейнеровозами набагато складніша. Так, наприклад, один контейнер вагою до 20 футів коштував до початку пандемії 1,6-1,8 тис дол. США з Китаю до прибалтійського порту Клайпеда, вагою 40 футів – 2,4-2,6 тис дол. США в середньому. На сьогодні вартість контейнера 20/ти футового досягає 4,5 – 6,0 тис дол. США, а контейнер в 40 футів сягає від 12,5- 15,0 тис. дол. США

Основна причина в тому, що Азія (Китай, В'єтнам та ін.) набагато раніше побороли пандемію і відновили поставки продукції. В той час коли Європа та Америка тільки закрили свої кордони, країни Азії уже змогли працювати на повну силу. Тобто контейнери ідуть наповнені в одну сторону, а в іншу – товар відсутній. Як результат - відразу став страшний дефіцит контейнерів та виросла вартість на них. Наступною зміною стало те, що лишились тільки постійні судна на морських лініях, наймані судна були зняті. Окрім цього, стали використовувати судна з більшим дедвейтом.

Зменшення мобільності контейнеровозів та їх дефіцит також стали причиною зростання фрахту суховантажів, оскільки вони стали більше затребувані [1].

Ситуація, що виникла в Суецькому каналі., де прохідність суден становить 40-70 суден на добу є також наслідком змін які зазначені вище. Гігантський 400-метровий контейнеровоз з дедвейтом більше 200 тис тонн заблокував прохід 23 березня 2021 року, де з кожної сторони де застряло більше 400 суден. По оцінкам експертів блокування каналу обійшлось світовій торгівлі 9,6 млрд. долл. США на добу. Основними постраждалими стали держави Західної Європи та Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Аварійна ситуація показала, наскільки небезпечний такий вид транспорту при таких розмірах.

Таким чином пандемія COVID-19 внесла свої значні корективи в напрямки виробництва, ведення бізнесу та роботи флоту.

Список використаної літератури :

1. https://unctad.org/en/pages/ - Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта)
2. https://www.cma-cgm.com/ - Business Continuity Solutions
3. http://portsukraine.com/ - офіційний сайт журналу «Порти України»
4. https://pro-consulting.ua/ - офіційний сайт аналітики ринків та фінансів України
5. http://uspa.gov.ua/ – офіційний сайт Адміністрації морських портів України

Макаренко М.В.
д.е.н., професор,
Барський І.М.
аспірант
Азовський морський інститут
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ПОРТІВ ЄВРОПИ

Досвіт ЄС довів, що економічно ефективна, надійна та конкурентоспроможна портова система має стратегічне значення для досягнення лібералізації конкурентоспроможної торгівлі. Більше того, щоб гарантувати, що роль портів сприяє успіху цих принципів, ЄС намагається створити єдину національну політику. Основною метою цієї політики є сприяння засобам управління портовим фінансуванням, конкуренцією та покращення стану портової галузі.

Пропозиції ЄС можна звести до чотирьох основних напрямків. По-перше, вдосконалення та модернізація портової інфраструктури та включення їх до транс'європейської транспортної мережі. По-друге, створення конкурентного ігрового поля. По-третє, просування досліджень і розробок для портів, і останнє - налагодження діалогу між усіма партнерами для вирішення відповідних проблем.

Найбільш сильним з напрямків є НДДКР, де ЄС активно працював. Основними його проектами є оптимізація процедур завантаження / розвантаження, а також розробка портового обладнання та ІТ. Іншими словами,

НДДКР намагається зменшити час обігу та вдосконалити логістичні системи. ЄС відійшли від простої формалізації. Портові адміністрації, користувачі порту та провайдери послуг погодились створити групу, таку як ESPO, де вони могли б обговорювати проблеми, пов'язані з діяльністю порту. Крім того, комісія регіонального рівня також надає експертів, які визначатимуть проблеми та пропонуватимуть рішення.

Нарешті, у випадку конкурентоспроможності та фінансування інфраструктури її основи записані у створеній «Зеленій книзі» [1, 2].

Однак перше, з чим виникли складності при формуванні єдиної національної політики в портовій галузі – це різниця в розмірі портів, потужностях, географічному розташуванні, управлінні, функціонуванні та зайнятості.

Основні відмінності між європейськими портами є результатом різних культур та способів мислення. Але, незважаючи на такі відмінності, в Європі розташовані чотири з десяти найбільших портів світу, тому конкуренція в цьому регіоні на високому рівні й дуже жорстка.

Ринок портових послуг ЄС, що підлягає вивченню, повинен включати порівняння та аналіз основних подібностей та відмінностей між портами. Хоча існують певні подібності, які можуть бути корисними для створення доброго конкурентного середовища, аналізу та порівняння портів і терміналів.

Перш за все, три теорії управління є подібними між більшістю портів, які вивчаються. Ганзейські традиції місцевого або муніципального управління можна знайти в портах Гамбурга, Бремерхафена, Роттердама, Антверпена та Зебрюгге. Латинська традиція, що характеризується незаперечним впливом центрального уряду, можна знайти в порту Гавра. Актуальність цієї різниці полягає в тому, що в першому випадку управління здійснюється повністю автономним органом з чисто комерційною метою, що створює внутрішню конкуренцію та бачення, орієнтоване на споживача. Однак у другому випадку управління здійснює адміністрація порту, яка є частиною центрального уряду, створюючи джерело монополії та базу зайнятості. Отже, конкуренція може бути порушена, якщо порівнювати два порти з різними традиціями управління. Наприклад, Гавр починає змінювати управління, прагнучи підвищити свою конкурентоспроможність на місцевому й міжнародному рівнях.

Далі розмір порту може бути місцевим, національним або міжнародним. Існує дуже важлива подібність між цими портами, оскільки всі вони є міжнародними; вони обслуговують ту саму велику територію і є воротами до Європи, включаючи Скандинавію, країни Балтії та деякі арабські країни. Усі порти цього діапазону приймають вантажі з усього світу і обслуговують, більш-менш одну і ту ж глибину.

Нарешті, зайнятість є важливим фактором, оскільки в Європі можна знайти дві практики відрядно або базову заробітну плату або постійну роботу. Між цими портами є схожість, оскільки всі вони працюють з точки зору працівників пулу або постійної роботи. Вони обрали цю практику, оскільки усвідомлюють, що в довгостроковій перспективі краще мати дуже добре підготовлених та кваліфікованих людей, навіть якщо вони в короткостроковій перспективі дорожчі.

З іншого боку, основні відмінності, які можна виявити - це спосіб роботи та географічне розташування. По-перше, в Європі існує три способи експлуатації портів; орендодавець, сервіс та інструмент. Лише один з портів, що підлягають вивченню, є офіційним портом обслуговування, решта працюють у режимі орендодавчого порту. Ця різниця є однією з найбільш суперечливих тем для вивчення, коли обговорюється конкуренція, оскільки джерела фінансування проектів, головним чином надбудова, досить різні та полемічні.

Нарешті, географічне розташування. Іншими словами, якщо порт є лиманом або прибережним, це природна гавань або система закритих доків. Цей фактор має одну з основних відмінностей між портами, оскільки дає порівняльну перевагу з точки зору маневрування таким портам, як Роттердам, Зебрюгге та Гавр. Це є недоліком для портів, таких як Гамбург, Бремрхафен та Антверпен, де час маневрування вищий, оскільки вони відносно далеко від моря. Більше того, Антверпен має системи шлюзів біля входу, тому, щоб підвищити конкурентоспроможність, вони розробляють контейнерні термінали поза шлюзом.

Отже, подібність та відмінності разом з індустріалізацією, зв’язками з внутрішніми районами та екологічною політикою є головними факторами, які будуть основою успіху одних портів та загрозою для інших. Ці розбіжності насправді є одним із мотивів того, чому ЄК ініціював Закон ЄС, який повинен поширюватися на порти. За допомогою цього закону комісія має намір забезпечити чесну конкуренцію та одночасно поліпшити якість цієї конкуренції в портовому секторі.

Закон ЄС про конкуренцію. Багато портових операторів бачили можливість об’єднати зусилля, щоб скористатися об’єднаними ресурсами, інші застосовують конкурентні стратегії для захисту своїх позицій на ринку.

ЄК вважає водний транспорт головним зусиллям для сприяння вільному пересуванню, конкурентоспроможності та "стійкій мобільності" як в межах єдиного ринку ЄС, так і, ширше, у наших відносинах з рештою світу. У цьому сенсі, як згадувалося вище, Зелена книга потребує встановлення рівних

конкурентних умов, так званих "рівних умов" між європейськими портами та всередині них.

Принцип вільної та чесної конкуренції однозначно ставить особливі виклики у випадку фінансування та оплати портової та морської інфраструктури. Різні рівні залучення влади та муніципалітетів означають, що іноді недостатньо ясно, чи вартість інвестицій у портову та морську інфраструктуру на практиці передається користувачам через портові збори. Отже, Зелена книга з питань справедливості передбачає, що «може існувати випадок введення спільноти для забезпечення портової інфраструктури таким чином, щоб у майбутньому користувачі несли реальні витрати на портові послуги». Таким чином, основними принципами Зеленої книги є забезпечення добросовісної конкуренції між портами та всередині них, запобігання жодної дискримінації між користувачами та забезпечення прозорості портових рахунків. Однак питання спотворення конкуренції повинно вирішуватися шляхом розробки гнучкої системи портових зборів, а не шляхом суттєвого та загального перегляду правил державної допомоги щодо інвестицій у інфраструктуру [3]. Ще однією сферою, де слід сприяти добросовісній конкуренції, є такі портові послуги, як обробка вантажів, пілотаж, буксирування та швартування, які вносять важливий внесок у безпеку та ефективність порту. Справді, Європейський Союз встановив, що порти є важливим елементом логістичного транспортного ланцюга. Крім того, ЄС зрозумів, що додаткова та внутрішня торгівля не може бути повністю успішною без цілком надійної, ефективної, економічної та конкурентоспроможної портової системи. Отже, посилення конкуренції між портами та внутрішньопортова конкуренція через мотивацію співпраці, досліджень та розробок, політика регулювання портового фінансування, а також збалансування використання субсидій з місцевих, національних фондів є вкрай необхідними.

Висновок. Таким чином, було розглянуто напрямки політики ЄС щодо розвитку портової галузі шляхом регулювання конкурентних стратегій портів, з метою сприяння, регулювання та забезпечення портової конкуренції на місцевому, регіональному та міжнародному рівнях. Дійсно, портові адміністрації та портові оператори повинні почати впроваджувати конкурентні стратегії, що охоплюють вимоги замовника та нові концепції, яких вимагає ринок. Було доведено важливість портової галузі в ЄС та заходи, вжиті ЄК з метою покращення та сприяння конкуренції в портах. Значення портів у європейському контексті було проаналізовано шляхом вивчення різних управлінських характеристик та складнощів щодо розробки єдиної європейської політики, а також заходів, вжитих ЄК для покращення

конкуренції в цій галузі. Нарешті, згадується Зелена книга як засіб підвищення конкурентоспроможності та аналізуються її основні моменти.

Список використаної літератури:

1. European Commission (1998). EC Economic Data Pocket Book. (European Communities Report No 5). Luxembourg: Office for Official Publications of the EC.

2. European Commission (1997). The economic accounts of the European Union-1996. (Eurostat and the Statistical Institutes of the Member States Single Volume). Luxembourg: Office for Official Publications of the EC.

3. Suykens, F. and Van de Voorde, E. (1989). 'A quarter of century of port management in Europe'. Maritime policy and management, Vol. 25, No 3, pp 251 - 261.

Мезіна Л.В.
к.е.н., доцент кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

СУЧАСНІ УМОВИ ПОЗИЦІОНУВАННЯ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

Світова криза, яка була викликана пандемією, привила до депресивних ринкових умов функціонування ринку морської торгівлі і цей процес негативно вплинув на роботу стивідорного бізнесу в Україні.

Економічна нестабільність, пов'язана з активністю вірусу, призводить до політичної і торговельної напруженості і як наслідок невизначеність макроекономічних перспектив розвитку країн і окремих регіонів [1].

Економічні наслідки пандемії для інвестиційної політики багатьох країн можуть мати дві тенденції: посилення конкуренції за інвестиції для забезпечення стратегії виживання або посилення обмежувальної політики допуску до інвестицій.

Морським торговельним портам в наслідок зміни умов на ринку контейнерних перевезень необхідно розробити механізм адаптації техніко-економічного рівня портової інфраструктури з урахуванням появи укрупненого контейнерного тоннажу. І ці умови відносяться не тільки до великих світових контейнерних портів, що обслуговують магістральні напрямки, та і регіональним морським торговельним портам через перехід укрупнених контейнеровозів з магістральних напрямків на другорядні. Однак, необхідно зазначити, що тільки глобальні морські торговельні порти здатні фінансувати

адекватність техніко-економічного рівня торгового порту на рівні науково-технічного прогресу. Слід враховувати також можливість стримування НТП деякими олігополіями з метою збереження прибутку при відсутності достатньо сильних конкурентів.

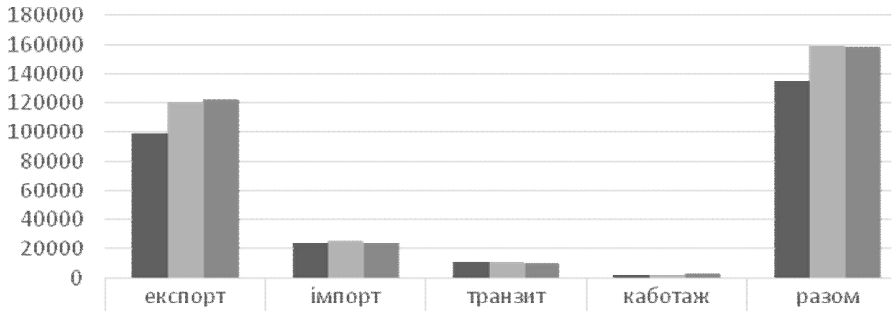
Національний ринок є привабливим для глобального контейнерного бізнесу. Обробка контейнерних вантажів ведеться термінальними операторами – ДП «Контейнерний термінал Одеса», «Бруклін-Київ Порт», «ТІС-КТ», термінал Чорноморського рибного порту. На частку Одеського порту в 2020 році припадало 62,2% всієї переробки контейнерних вантажів [2].

Необхідно зазначити, що не продумана тарифна політика в системі морських національних транспортних підприємств призводить до зниження пропускної здатності торгових портів в системі регіонального ринку морської торгівлі.

Тарифне навантаження на бізнес знижує конкурентоспроможність стивідорних операторів в Україні. Необхідно відзначити і інноваційну технічну відсталість морських портів України.

Процес розробки нової методики розрахунку портових зборів в Україні йде не один рік. Національні морські порти використовують застарілу і економічно необґрунтовану методику розрахунку портових зборів, якій вже 30 років, що негативно впливає на конкурентоспроможність стивідорної бізнесу в Україні. Для прикладу: вартість заходу судна контейнеровоза в Україні в залежності від розміру коштує приблизно 42-50 тис.дол., В той же час суднозахід цього ж контейнеровоза в порти Туреччини обходитися 16-28 тис дол., Ізраїль - 25 тис дол., Греція - 10 тис. дол [3].

За оцінками Світового банку потенціал зниження портових зборів в Україні становить 63%. Наприклад, зниження портових зборів в Україні на 20% з 1 січня 2018 року призвело до підвищення вантажообігу в 2019 році (рис.1).



	експорт	імпорт	транзит	каботаж	разом
2018	99026,66	23783,78	10221,37	2139,26	135171,07
2019	120988,54	25849,88	11024,54	2138,226	160001,186
2020	122999,76	23669,84	10056,84	2398,69	159125,13

Рис.1. Динаміка вантажообігу національних морських торгових портів 2018-2020, тис.т.

В роботі стивідорного бізнесу спостерігається експортна спрямованість, доля експорту в 2020 році склала 77 % (рис 2.), зменшення порівняно з 2019 роком на 1%. Незважаючи на негативний вплив пандемії зменшення обсягу вантажообігу в 2020 році по рівняно з рекордним 2019 роком склало 876, 056 тис.т.

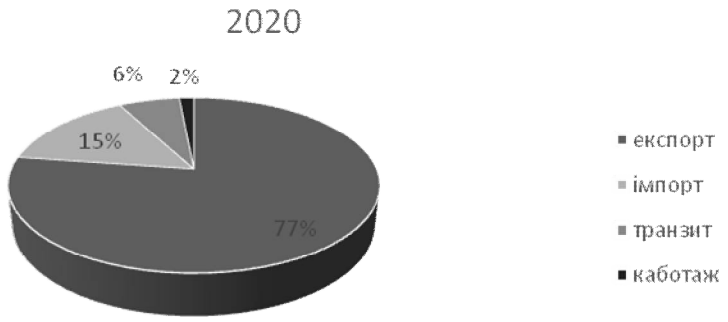


Рис.2. Вантажообіг портів України по структурі вантажообігу, 2020 рік, відсоток

Функціонування та втрати фінансових ресурсів в середовищі невизначеності позиціонування МТП в останній час росте. Яскравий приклад цьому останні події в Суецькому каналі які трапились на при кінці березня цього року. Ці події отримали назву «Самая дорогая пробка в мире» [4]. Гігантський контейнеровоз довжиною 400 метрів та шириною 59 метрів перегородив важливіший торговельний морський шлях між Європою та Азією. Утворилася черга – 450 суден. Адже фінансові втрати в черзі Суецького каналу кожну добу суттєві. Аварія в Суецькому каналі та невизначеність відносно строків звільнення контейнеровозу привели к колосальному збитку в світової торгівлі: різко зросли фрахтові ставки, скачок цін на нафту.

Нові умови розвитку, пандемія, необхідність йти в ногу з часом (який диктується використанням інноваційних технологій) все це гострі умови позиціонування підприємств морського транспорту в умовах невизначеності та ризику функціонування в системі ринку морської торгівлі.

Список використаної літератури:

1. Trade and Development Report 2020/ Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneve: UNCTAD, 2020. – 94p. *Офіційний сайт.* URL: http://unctad.org/tnc

2. Итоги работы морских портов Украины в 2020 году // Порты Украины, №1. - 2021. – с.60

3. Новая методика расчета портовых сборов // Порты Украины, №3. - 2021. – с.28-29

4. Авария Ever Given: самая дорогая пробка в мире// Порты Украины, №3. - 2021. – с.32-33

Павленко В.А.
ст. викладач кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ ЯК ОДНА З ГОЛОВНИХ УМОВ СТАБІЛЬНОЇ РОБОТИ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Одна з найважливіших характеристик фінансового стану підприємства - стабільність його діяльності з позиції довгострокової перспективи. В системі цілей, що формуються власниками і менеджментом будь-якого підприємства, стабільність займає центральне місце. Вона пов'язана, перш за все, із загальною фінансовою структурою підприємства, ступенем його залежності від кредиторів і інвесторів.

Стійкість є властивість підприємства як економічної системи перебувати в стані рівноваги або функціонувати в допустимих межах, що дозволяє зберегти основні його характеристики в незмінному вигляді протягом певного часу і забезпечити стійкість його розвитку [1, с. 413].

В процесі функціонування будь-яке підприємство постійно прагне зберегти баланс між внутрішніми можливостями і зовнішніми силами навколишнього середовища з метою збереження свого стійкого стану. Однак для виживання в умовах невизначеності ринкового середовища і посилення конкуренції, особливо в системі ринку морської торгівлі, цього недостатньо, оскільки виникає потреба в досягненні нових, більш міцних станів, стійких до впливів зовнішнього середовища. Такий підхід забезпечує не тільки його функціонування, а й розвиток як системи.

Таким чином, загальне поняття стійкості підприємства - це стан її рівноваги, яке передбачає своєчасність і економічність адаптації до змін внутрішнього і зовнішнього середовища функціонування при збереженні основних законів розвитку, таких як цілеспрямованість, динамізм, адаптаційність і керованість в реальних і постійно змінюваних ринкових умовах.

Необхідно відзначити, що головним компонентом загальної стійкості підприємства є фінансова стійкість. На відміну від поняття

«платоспроможність» поняття «фінансова стійкість» - більш широке, так як включає в себе оцінку різних сторін діяльності підприємства.

В умовах ринку багатогранність фінансової стійкості судноплавної компанії за інших рівних умов, виражається як один із критеріїв оцінки рівня конкурентоспроможності на стратегічному та тактичному рівні, а також конкурентоспроможності флоту, що їй належить [2,с.160].

Фінансова стійкість характеризується станом фінансових ресурсів, їх розподілом і використанням, який забезпечує розвиток організації на основі зростання прибутку і капіталу при збереженні платоспроможності і кредитоспроможності в умовах допустимого рівня ризику.

При проведенні аналізу діяльності судноплавної компанії основна увага приділяється внутрішнім факторам, залежним від діяльності організації і на які вона має можливість впливати, коригувати їх вплив і певною мірою керувати ними.

До внутрішніх факторів належать організаційна структура судноплавної компанії, види діяльності, структура послуг, що надаються, їх частка в загальному платоспроможному попиті, розмір сплаченого статутного капіталу, величина витрат, їхня динаміка порівняно з грошовими доходами, стан майна і фінансових ресурсів, їх склад і структура.

До зовнішніх факторів відносять вплив економічних умов господарювання, платоспроможний попит і рівень доходів клієнтів, податкову, кредитну політику уряду, законодавчі акти з контролю за діяльністю організації, зовнішньоекономічні зв'язки. Впливати на ці фактори організація не в змозі, вона лише може адаптуватися до їх впливу.

Фінансова стійкість підприємства тісно пов'язана з його довгостроковою платоспроможністю, але ототожнювати ці поняття не можна, так як між їх сутністю є деякі відмінності.

В процесі функціональної діяльності відбувається безперервний процес кругообігу капіталу, змінюються структура засобів і джерел їх формування, наявність і потреба у фінансових ресурсах і, як наслідок, фінансовий стан підприємства, зовнішнім проявом якого виступає платоспроможність.

Фінансовий стан може бути стійким, нестійким (передкризовим) і кризовим. Здатність підприємства своєчасно проводити платежі, фінансувати свою діяльність на розширеній основі, переносити непередбачені потрясіння і підтримувати свою платоспроможність у несприятливих обставинах свідчить про його стійкий фінансовий стан, і навпаки. Якщо платоспроможність - це зовнішній прояв фінансового стану підприємства, то фінансова стійкість - внутрішня його сторона, що відображає збалансованість грошових і товарних потоків, доходів і витрат, коштів і джерел їх формування.

Залежно від впливу різних чинників можна виділити наступні види стійкості:

Внутрішня стійкість - це такий загальний фінансовий стан підприємства, при якому забезпечується стабільно високий результат його функціонування. В основі досягнення такої стійкості лежить принцип активного реагування ефективного менеджменту компанії на зміну внутрішніх і зовнішніх факторів.

Загальна стійкість досягається рухом грошових потоків, що забезпечує постійне перевищення надходження коштів (доходів) над їх витрачанням (витратами).

Капітальна стійкість визначається величиною власного капіталу, яка повинна забезпечувати платоспроможність відтворювальних процесів, захист від форс-мажорних обставин, здатність адаптуватися до змін умов функціонування підприємства.

Комерційна стійкість визначає положення підприємства на ринку.

Організаційно-структурна стійкість характеризує відповідність управлінської та організаційної структури підприємства цілям його фінансово-економічної діяльності і способам їх досягнення.

Функціональна стійкість передбачає: спеціалізацію на певному виді послуг, які надаються на відповідному фрахтовому ринку, що забезпечує ефективність управління; диверсифікацію діяльності - розширення функцій дозволяє не залежати від конкретного виду послуг, що надаються від клієнтів або контрагентів.

Фінансова стійкість є відображенням стабільного перевищення доходів над витратами. Вона забезпечує вільне маневрування грошовими коштами судноплавної компанії і шляхом ефективного їх використання сприяє безперебійній функціональній діяльності, а також модернізації та оновленню флоту.

Фінансова стійкість є запорукою виживання і основної стабільності підприємства, тобто це такий стан фінансів, який гарантує її постійну платоспроможність.

Стійкий фінансовий стан досягається при достатності власного капіталу, хорошій якості активів, достатньому рівні рентабельності, ліквідності, стабільних доходах і широких можливостях залучення позикових коштів.

Фінансова стійкість судноплавної компанії залежить від результатів її виробничої, комерційної та фінансової діяльності. Якщо виробничий і фінансовий плани успішно виконуються, то це позитивно впливає на фінансове становище компанії. І навпаки, у результаті недовиконання плану по реалізації транспортних послуг флотом, відбувається збільшення їх витрат, зменшення

виручки і суми прибутку і, як наслідок, погіршення фінансового стану судноплавної компанії і її платоспроможності. .

Тому фінансова діяльність як складова частина господарської діяльності компанії повинна бути спрямована на забезпечення планомірного надходження і витрачання грошових ресурсів, виконання розрахункової дисципліни, досягнення раціональних пропорцій власного і позикового капіталу і найбільш ефективне його використання [3. с. 210].

Слід зазначити, що недостатність фінансової стійкості може привести до неплатоспроможності і відсутності у нього коштів для розвитку фінансово-економічної діяльності. Надлишкова фінансова стійкість перешкоджає розвитку підприємства, обтяжуючи його витрати зайвими запасами і резервами, що викликає уповільнення обороту капіталу і зниження ефективності відтворення. Отже, фінансова стійкість повинна характеризуватися таким станом і рухом фінансових ресурсів, яке одночасно відповідає вимогам ринку і відповідає потребам розвитку фінансово-економічної діяльності підприємства.

Таким чином, фінансова стійкість є однією з головних умов успішної і стабільної роботи підприємства в ринкових умовах. Якщо підприємство фінансово стійке, платоспроможне, то воно має низку переваг перед іншими підприємствами такого ж профілю при отриманні кредитів, залученні інвестицій, у виборі постачальників і в підборі кваліфікованих кадрів. Чим вище стійкість підприємства, тим більше воно незалежне від несподіваних змін ринкової кон'юнктури і, отже, тим менше ризик банкрутства.

Список використаної літератури:

1. Костирко Р. А. Фінансовий аналіз: Навч. посібник - Х.: Фактор, 2007. - 784с.

2. Примачев Н.Т., Примачева А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве: Монография, - О.: Феникс: М.; Транс Лит, 2006, - 366 с.

3. Фінансовий менеджмент : підручник / Д. І. Дема, Л. М. Дорохова, О. М. Віленчук [та ін.] – Житомир : ЖНАЕУ, 2018. – 320 с.

Пархоменко І.М.
старший викладач кафедри економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Специфічні особливості функціональної діяльності морської транспортної галузі, орієнтуючись на попит споживачів (необхідної клієнтури), обмеженість впливу на виявлену структуру послуг безпосередньо передумовлює залежність для морської транспортної галузі від характеру формування рівня вантажопотоків. Отже, на морському транспорті обмеженими є можливості негативних, визначених стратегічних вибірок при достатній конкуренції. Тому використовується диференціація підходів. В умовах використання вузької спеціалізації за відповідною об'єктивною необхідністю використовуються індивідуальні тарифи за нормами прибутку [1].

Нормалізуючи вимоги до результативності, яке характеризується багаторічними умовами для реалізації операторської діяльності, увага також має бути зосереджена на організації контролю відповідності підприємницьких результатів сприяння збалансованості системи у рамках одного економічного циклу. У свою чергу принцип різноманітності, положення реалізуються на рівні фрахтового ринку та національних підсистем для видобутку морських ресурсів, повинен також враховуватись механізмом щодо управління ефективністю морської транспортної підсистеми. Важливим рішенням є вибір щодо ефективної форми власності на морському транспорті, а пріоритетом щодо її забезпечення надбудови, які відповідають ринковим вимогам для сприяння стійкого розвитку морської транспортної галузі. Надбудову для реалізації морської політики запропоновано представити інфраструктуру й економічну структуру

(рис.1).

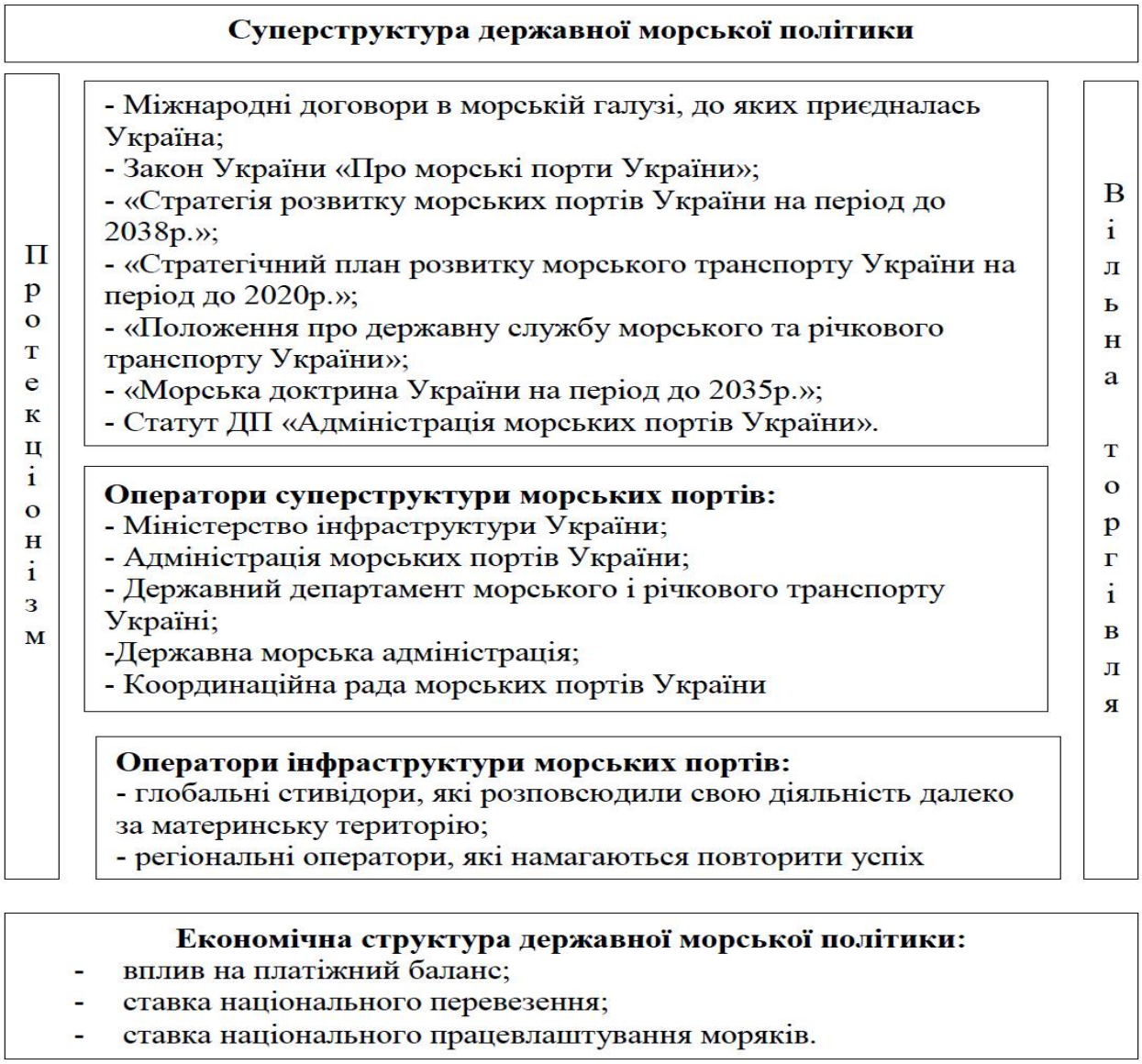


Рис.1. Надбудова державної морської політики щодо формування та реалізації інноваційно-інвестиційного потенціалу морської транспортної галузі України

Джерело: розроблено автором

У системі розвитку основних структурних складових національного морської транспортної галузі принципове значення набувають інтеграційні процеси. При цьому треба розрізняти стратегічну інтеграцію, в основі якої лежать природні відносини в логістичному ланцюзі в процесі реалізації транспортно-економічних зв'язків. У даному випадку відносини формуються на реакції поведінки одного об'єкта по відношенню до іншого. Як приклад можна назвати відносини контейнерних морських портів Китаю та Європи і відповідні різні контейнерні сервіси.

Абсолютно іншою формою для інтеграції є безпосередній погоджений розвиток морської транспортної галузі, орієнтованих на різні вантажопотоки

для міжнародних транспортних коридорів. Насамперед це – спроба сформувати транспортний коридор Одеса – Броди – Гданськ. Проте партнери достатньо не оцінили комерційну привабливість проєкту.

Також замість впровадження інтеграційних технологій із Молдовою на засадах використання морського порту Рені були допущені різні помилки в дієвій інституційній стратегії України. Тоді з'явився конкурент морський порт Джурджулешті. Актуальним залишається завдання щодо реалізації інтеграційних технологій для розвитку морських портів на території України реалізовуючи східноєвропейський транзит.

Незважаючи на стабільність ролі вибору та реалізації найважливіших концептуальних положень щодо активної морської транспортної політики, завжди відводиться увага щодо її розвитку й досягненню належного стану для задоволення внутрішніх потреб й зовнішніх умов щодо позиціонування транспортного потенціалу країни. На рис. 2 побудовано структуру покращення морської транспортної політики із ключових векторів розвитку й транспортної безпеки.

У даному аспекті неприйнятними є такі підходи до розвитку вітчизняного сегмента для глобальної морської транспортної сфери. По-перше, порушення спеціальних принципів, які є знаковою характеристикою для морських торгових портів України. Кожен із таких портів орієнтується на обробку вантажів й чорних металів. Тобто створюється не ринкова конкуренція, а динамічне порушення стратегії дієвого ефекту масштабу [2].

Також основою розвитку є рівень концентрації уваги на інвестуванній принципах формування форми власності, а також перевага віддається питанням залучення іноземних операторів на визнаних принципах пайової участі. Така стратегія, як показує позитивний міжнародний досвід, є менш ефективною у зв'язку із відтоком грошових коштів. Також не формується конкурентоспроможний рівень для наявних іноземних підприємств. Варто згадати візит посла США до Одеського порту як контролера процесу

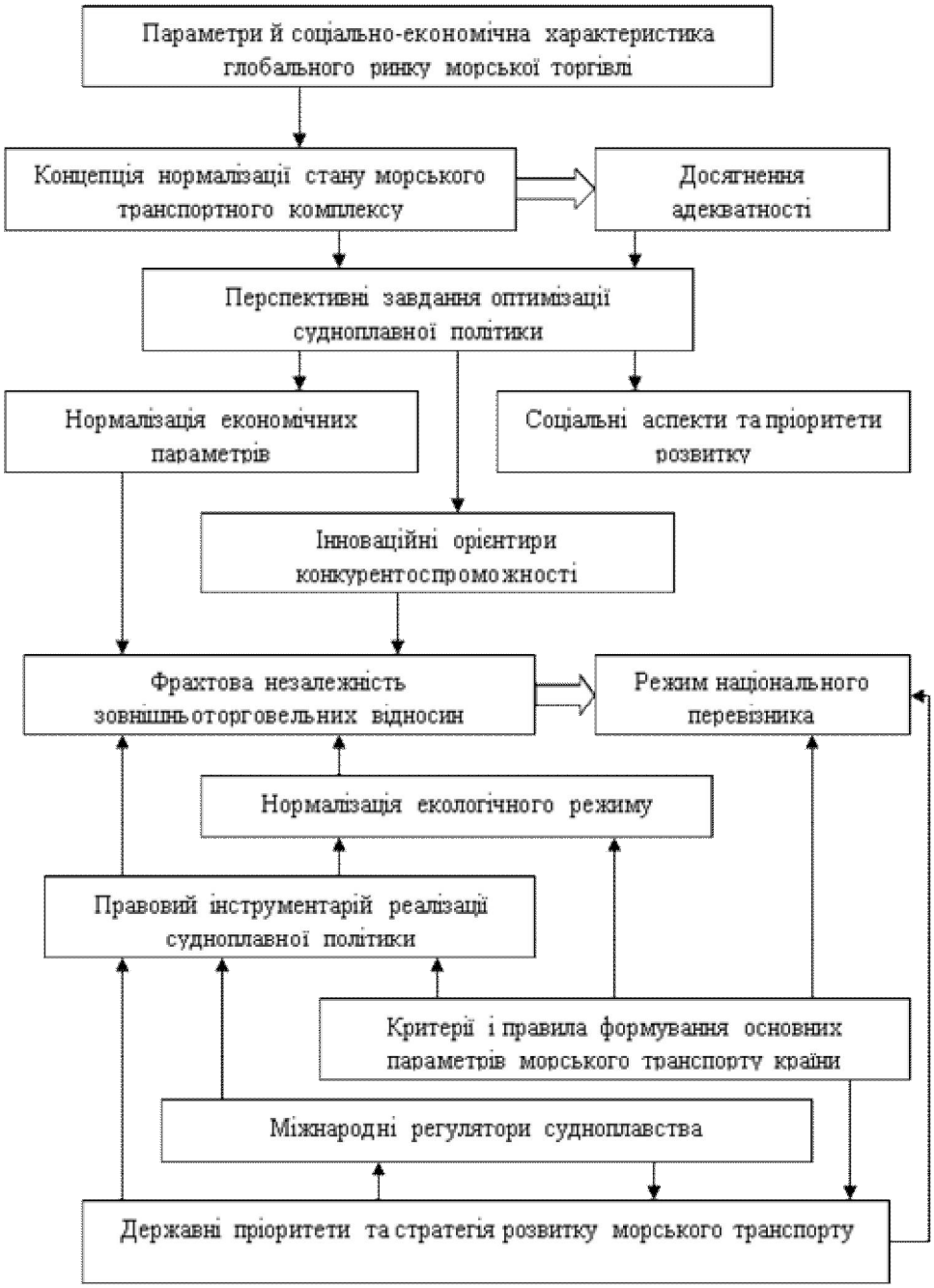


Рис. 2. Схема формування судноплавної політики держави

відвантаження зернових на причалах із пайовою участю відповідних фірм таких країн. Причому зерно безпосередньо експортувалося в країни, які не підтримують політику США. Також підтверджується зацікавленість для глобальних соціально-економічних підсистем у контролі такої ситуації на сучасному ринку морської торгівлі, так й у необхідності досить жорстко обстоювати відповідні інтереси на ринку морської торгівлі.

Морська політика як один із дієвих інструментів цілеспрямованого розвитку різних підрозділів морської транспортної галузі, особливостям становлення якої присвячений сам рис. 2 представляє собою природну частину для забезпечення економічної безпеки участі відповідних резидентів у сприянні

міжнародного поділі праці та одночасно стандартне підприємство, яке функціонує у ринковому господарстві.

У представленій системі морської транспортної політики представляються блоки й завдання щодо підтримки раціональної підприємницької діяльності різними методами для непрямого регулювання відносин. Тому до системи прямого врегулювання безпосередньо належить завдання щодо соціальної справедливості й екологічної безпеки.

Саме така вихідна позиція зумовлює формування такої структури щодо правового інструментарію для реалізації судноплавної політики.

Результативність функціонування морської транспортної галузі країни загалом або ж окремих її підрозділів складається за двома такими складовими: щодо комплексного впливу і взаємодії всіх представлених елементів, які зумовлюють відповідну провізну спроможність флоту та результативність роботи суден на відповідному фрахтовому ринку. Тому визначені морські держави забезпечують необхідні умови для сталого формування ефективної системи регулювання морської транспортної галузі.

Список використаної літератури:

1. Волосюк М. В. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України. *Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування*. 2014. № 1. С. 17–23.

2. Боди З. Финансы / Р, Мертон: Пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс». 2008. 592 с.

Примачов М.Т.
д.е.н., професор,
професор кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ

Проблеми управління розвитком морського транспорту характерні для досягнення завдань збалансованого стану глобального ринку морської торгівлі, з одного боку, і для досягнення завдань окремих власницьких структур, з іншого. Вся сукупність проблем обумовлена складністю управління і використання виробничого потенціалу в умовах параметричної невизначеності. Одночасно складність управління зумовлена глобальної

економічної значимістю і роллю торгового флоту в системі транспортної безпеки національної економіки. Одночасно формується обмежене число морських держав, здатних сформувати і реалізувати активну транспортну політику. При цьому посилюється вплив міжнародних морських держав з позиції системної безпеки судноплавства. При більш високих економіко-правових стандартах і правилах використання морського простору позичає коло держав, підприємницькі структури яких за інноваційними характеристиками здатні відповідати сучасним вимогам щодо зниження техногенного навантаження на природне середовище.

Одночасно введення контрольних функцій типу PSC зумовлює звуження кола операторської діяльності торгового флоту таких морських держав як Україна. Таким чином, з одного боку, формується нормалізація параметрів безпеки, а, з іншого, не дивлячись на природну диференціацію рівня життя країн, погіршується становище тих, які з різних причин обмежені за темпами розвитку.

При прийнятті рішень про вибір параметрів розвитку національного морського транспортного потенціалу необхідно орієнтуватися, по-перше, на стан глобального транспортного ринку. По-друге, важливо реалізувати програму, що враховує динамічність умов ефективного позиціонування. В цьому відношенні пріоритетом стає необхідність врахування тенденції принципових змін. Однак коригуючих умовою в ряді випадків стає обмеженість ресурсів розвитку, тому формується морська транспортна політика. Наприклад, при більш низьких масштабах морської торгівлі і об'єму морського перевезення вантажів болгарським флотом більше, ніж обсяги перевезень українськими суднами в зовнішньоекономічних зв'язках.

Критерієм ефективності збалансованості розвитку морської транспортної індустрії з обліків екстернальних обмежень є зростання задоволеності ступенем забезпечення національним морським транспортним потенціалом рівня економічної безпеки. В цьому аспекті критерієм стає рівень збалансованості розвитку морського кластера. Збалансованість за критеріями системної безпеки повинна формуватися за відповідністю результативності підприємницьких макроекономічних структур. Про порушення цієї умови свідчить використання значної частки підфлажного українського флоту поза межами національної вантажної бази.

Системним показником стану ринку морської торгівлі і розвитку її основних підсистем слід розглядати стабільність граничних показників зростання обсягів транспортної роботи і виробничого потенціалу флоту та портів. Пропорційність і збалансованість повинні відповідати вимогам нормалізованої системної ефективності. При розробці стратегії

сталого розвитку підсистем національної морської транспортної індустрії необхідно дотримуватися вимогам пропорційності. У цьому аспекті слід враховувати, що збалансованість розвитку глобального судноплавного ринку динамічна і рівень її постійно залежить від ступеня реалізації інноваційних факторів.

Сучасні умови глобального судноплавного ринку формують умови вирівнювання ефективності роботи судноплавних компаній по рівню інноваційних технологій. Цей процес зумовлюється менеджерськими механізмами, незалежно від реєстру судна. Саме техніко-економічний рівень і якість управління зумовлюють позицію на сформованому фрахтовому ринку. В цьому відношенні досить протягом періоду зміни базисних умов прийняти стратегію наступного етапу реалізації принципу адекватності.

У цій ситуації все структури морського кластера, незалежно від форми власності повинні з урахуванням можливостей і макроекономічної системи сформулювати програму адекватності щодо конкуруючих компаній. Це може бути реалізовано за програмою досягнення високого порядку функціональної діяльності. Саме конвенційні вимоги і стандарти провідних судновласницькі комплексів фактично обмежують параметри діяльності інших операторів. Тому важливим є вдосконалення економічних відносин не на основі масовості дедвейту, а на принципах відповідності економічності інноваційних технологій. Проте, важливим залишається досягнення взаємного розуміння всіх учасників ринку морської торгівлі про пріоритет збалансованості стану. Це залишається маркетинговою стратегією, яка не підлягає адміністрування з боку інституційних структур.

Проблеми позиціонування судноплавних компаній в глобальному ринку морської торгівлі диференціюються за різними ознакою. Для великомасштабних судновласницькі структур найважливішою проблемою розглядається збереження стійкості в сегменті операторської діяльності з підвищенням частки інноваційних технологій. Для малих операторських підсистем головною проблемою залишається мінімізація втрати часу між черговими операціями з фрахтування тоннажу. Цим зумовлюється і рівень компетентності фахівців. У зазначених умовах при проведенні PSC не слід глобально пресингувати другу групу компаній. Більш того, саме ця група флоту вимагає підтримки, бо відмічені вантажопотоки не цікавлять судноплавні компанії першої групи.

У глобальному ж ринку морської торгівлі всі вантажопотоки, що відображають міжнародні економічні відносини повинні бути забезпечені провізної здатністю флоту, що відповідає критеріям системної безпеки [4]. Більш того саме ця група флоту потребує макроекономічної

підтримки. Морські держави, з урахуванням впливу національного торгового флоту на оптимізацію платіжного балансу повинні формувати відповідні стратегії. Навіть при відсутності такої стимулюючої програми в Україні підприємницькі структури відновили потенціал, який раніше належав державним компаніям.

Список використаної літератури:

1. Ансофф І. Нова корпоративна стратегія. - СПб .: ПИТЕР, 1999. - 438 с.

2. Крістенсен К. Що далі? Теорія інновацій як інструмент передбачення галузевих зміні / С. Ентоні, Е. Рот; Пер з англ М .: Альпіна Паблішер , 2015. - 400 с.

3. Методи и моделі просторово розвитку територіально-виробничих систем: монографія / [наук. ред .. Бойко Є. І. та ін]. - Львів , 2007. - 212 с.

4. Kolegaiev M., Primachev N., Kolegaiev I. Systematic efficiency of global merchant power safety. - Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2020. - p. 757 - 761

Примачова Н.М.

к.е.н., доцент,доцент кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті Національного університету «Одеська морська академія»

МЕНЕДЖМЕНТ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ МАРШРУТІВ

Економічне зростання, незважаючи на нерівномірність по регіонах, зумовлює завдання оптимізації маршрутів перевезення вантажів світової торгівлі. Ця вимога стає найважливішим фактором і джерелом розвитку національної транспортної системи, націленої на обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Про це свідчить розвиток виробничого потенціалу базових китайських портів.

Найбільший порт Китаю Шанхай в середньорічному аспектів збільшує вантажообіг в межах 11 відсотків. Саме темпи економічного розвитку країни при наростанні обмеженості економічних ресурсів дозволили по вантажообігу перевершити традиційно великі світові порти. При цьому в Китаї функціонують і розвиваються порти Гуаньчжоу і Тяньцзінь, вантажообіг яких перевищує 200 мільйон тон.

Проблема зайнятості капітальних і трудових ресурсів стає другим провідним фактором розвитку країн, які формують міжнародні вантажопотоки. Однак актуальною залишається проблема ресурсозбереження на принципах ефекту масштабу. Одночасно проблема загальної безпеки зумовлює стратегію економічного позиціонування в міжнародному поділі праці і ефективності його транспортного обслуговування. В цьому плані необхідно звернути увагу і на діяльність портів Роттердам і Сінгапур, які зберігали вантажообіг в межах 300 млн. т.

Глобальна транспортна система морської торгівлі включає ряд спеціалізованих ланок, серед яких виділяються судноплавні компанії, торгові порти, інвестиційний та сервісний комплекси, а також екологічна частина сталого функціонування системи. При раціональному розвитку структурних елементів досягається необхідна фрахтова незалежність зовнішньої торгівлі і оптимізується валютна складова ВВП. Слід звернути увагу на тотальний взаємозв'язок і взаємозалежність структурних підрозділів морегосподарського комплексу. При порушенні збалансованості формуються економічні, соціальні втрати і знижується загальна безпека участі в міжнародному поділі праці.

У цих умовах і формується принцип оптимізації маршрутів за напрямками в формі транспортних коридорів і в формі інтеграції типу інтермодальних повідомлень. Історичні економічна, соціальна та екологічна діяльність людства в системі ресурсів моря і світового океану постійно розширювалася. Однак, з підвищення ролі морської торгівлі і появи глобальних тенденцій при збереженні принципів диференціації на регіональному і видовому секторах діяльності виникає необхідність уточнення змістовних аспектів ринку морської торгівлі.

Параметри функціонування світового фрахтового ринку свідчить про те, що в різні періоди формування світових економічних відносин перед транспортними компаніями і власниками вантажу виникали найбільш актуальні проблеми. При цьому значення і рівень впливу одних посилювалося, інших - зменшувалася. При вирішенні одних проблем виникали не менш складні нові. Природно, кожен період формування збалансованості ринку транспортних послуг відрізняється специфічними шляхами і методами вирішення сформованих протиріч.

Головним в цих умовах стає виділення найбільш актуальних проблем з метою розкриття властивих тенденцій і закономірностей, які проявляються стійко. Виділення і пізнання внутрішнього єдності і впливу на параметри розвитку - основне завдання розробки стратегії морської політики в цілому і позиціонування окремих підприємств.

Незважаючи на формування інтеграційних процесів, звертається увага на неоднозначність відносин вантажовідправників різних країн до перевізників. Європейські та американські відправники на відміну від вантажовідправників Азії і Японії поводяться більш жорстко. Останні схильні до компромісів. Проте, коливання обсягу світового ВВП звужує попит на морські перевезення. Відповідно до цього з'являється реакція світових суднобудівних центрів на зниження пропозиції тоннажу при зменшенні цін в порівнянні з рівнем, що склався в попередньому періоді.

У загальному вигляді виникають нові проблеми стійкості позиціонування морських транспортних підприємств в глобальному ринку морської торгівлі. При цьому виникають штучно створені проблеми при вирішенні завдання національних пріоритетів, в основі рішення яких порушуються принципи ринкової рівноваги. У цьому аспекті досить згадати порушення принципів ВТО при формуванні санкцій США проти експортної стратегії Китаю. У цьому ж ряду стоїть і регуляторна політика країн ОПЕК щодо поставки сирої нафти на ринок за ціновими пріоритетам.

Ці та інші негативні екстерналії формують важко розв'язні менеджерські проблеми щодо ефективного використання морського транспортного потенціалу. В цьому аспекті найважливішим стає пошук вирішення проблеми оптимальності використання торгового флоту і портів на основі оптимізації маршрутів. В якості найважливішого критерію розглядається скорочення експлуатаційних витрат при сформованих фрахтових ставках , з одного боку, а, з іншого, скорочення часу доставки вантажів, що приводить до економі оборотного капіталу вантажовласників. Але одночасно формується проблеми завантаження традиційних портів.

Саме такою формою перегляду традиційних транспортних маршрутів глобального ринку морської торгівлі слід розглядати ініціативу Китаю «Один пояс - один шлях». Ця ідея передбачає істотну зміну маршрутів в вантажопотоків Схід - Захід. Про реальність цього проекту свідчить формування інвестиційних потоків з боку Китаю по країнам, які беруть участь в оптимізації маршруту.

В цьому аспекті особливу активність проявили Туреччина і Білорусь. Одна в формі створення нових пропускних спроможностей транспортних вузлів і магістралей, інша створює вантажний хаб. На жаль, в Україні не враховується паралельно з зазначеним зростання пропускної спроможності порту Констанца. Не можна ігнорувати в сучасних стратегіях розширення участі в міжнародному поділі праці вимоги по оптимізації розвитку підсистем національного морегосподарського комплексу.

Список використаної літератури:

1. Аткіссон А. Як сталий розвиток може змінити світ: пров. з англ. А. / Аткіссон . - БІНОМ Лабораторія знань, 2015. - 455 с.
2. Проблеми сталого розвитку підрозділів глобальної морської транспортної індустрії / Под ред Н. Т. Примачева , Н . Klimek . - Одеса, Гринь , Gdansk , UG ITiHM , 2014. - 316 с .
3. Сакс Дж. Д. Макроекономіка. Глобальний похід / Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрі ; пер. з англ. О. В. Буклемітева і ін. - Справа, 1996. - 847 с.
4. Amado G., Ambrose A. The Transitional Approach to Change. London: Karnac Books, 2001.

Сєнько О.В.
професор кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту
Національного університету «Одеська морська академія»

ВДОСКАНАЛЕННЯ ВАЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ РІВНІВ МЕНЕДЖМЕНТУ У СИСТЕМІ СУЧАСНОГО СУДНОПЛАВСТВА

Сучасні параметри функціонування ринку морської торгівлі, посилення регуляторної політики, реалізація політики пріоритетів з боку провідних операторів зумовлюють ускладнення прийняття менеджерських рішень на усіх рівнях менеджменту судноплавних компаній. Але особливо важливим стає взаємозв'язок різних рівній управління судноплавними компаніями, від керівництва до безпосередньо судна. Головною метою судновласників є отримання максимального прибутку від експлуатації. А головною метою екіпажу є зберігання безпеки судноплавства та збереження судна. Ці цілі на перший погляд є окремими та ніякої суперечливості не мають. Але слід розрізняти базові основи стійкого розвитку судноплавної компанії та умови, які відхиляють її від стандартного розвитку. Поміж перших особливе принципове значення зберігає динаміка економічного розвитку підсистем світового судноплавства та змінення інноваційних підходів до організації процесу транспортування вантажів. Серед другої групи факторів є певна асиметрія підходів окремих підсистем судноплавства. Тому зберігається ризик прийняття і реалізації менеджерських рішень у функціональній та інвестиційній діяльності судноплавних компаній. Це й зумовлює важливість дослідження і уточнення окремих позицій в управлінні ефективністю функціональної діяльності судноплавних компаній. При цьому посилюється значення розвитку взаємодії окремих складових глобального судноплавства. Складність управління

процесами розвитку і стійкого позиціонування у судноплавному бізнесі зумовлюється складною сукупністю зовнішніх факторів. Тому у реалізації рішень зберігається вірогідність досягнення поставленої мети.

Особливе місце у системі збалансованого функціонування торговельного судноплавства в розвинених країнах світу, поряд з управлінням техніко-економічним рівнем, займає адміністрування, яке спрямоване на забезпечення надійності судноплавства у міжнародних та внутрішніх сполученнях за будь-яких умов [1]. Така стандартизація стає основою нерівномірності розподілу транспортного флоту за країнами регіону через підвищення капітальних і поточних витрат на утримання суден за критеріями безпеки та екологічності, прийнятим згідно з діючими стандартами. Тому важливо сформувати стрункy наукову парадигму стійкого розвитку в системі жорсткого обмеження національних інтересів з боку міжнародних регуляторних принципів.

Такий підхід також є основою непорозуміння між різними рівнями менеджменту судноплавних компаній.

При цьому у низці випадків основною проблемою стає не величина прямих комерційних втрат. Їхня характеристика зумовлюється рівнем ненадійності прийняття менеджерських рішень. Проблемою лишається недостатня увага, яка приділяється обліку параметрів загальної безпеки торговельного судноплавства [2].

Операторські судноплавні компанії, конкуруючи між собою, обирають найбільш ефективні варіанти експлуатації власного флоту. Тому виникають завдання вдосконалення методів оцінки та обґрунтування інноваційних і менеджерських рішень.

В умовах глобалізації ринку морської торгівлі та діяльності Міжнародної морської організації формуються досить прозорі умови досягнення поставлених цілей власницьких структур. У системі управління вантажопотоками визначальним є фактор стабільності тарифу та зниження експлуатаційних витрат. Особливо це стає важливим в умовах пандемії та економічної кризи.

Наприклад, круїзне судноплавство знаходиться у найскладніших умовах, коли значна частина компаній зовсім зупинила свою роботу, однак при цьому намагається зберегти компетентні трудові ресурси. Що в свою чергу потребую значних витрат.

Це можливо забезпечити лише при скоординованої роботі усіх рівнів управління судноплавними компаніями.

Варто визнати, що основною проблемою розвитку збалансованості судноплавства залишається досягнення точки усталеності окремих судноплавних компаній. Проте, навіть ця позиція не гарантує уникнення різних видів ризиків операторської та інвестиційної діяльності, ризиків пов’язаних з прийняттям управлінських рішень [3].

Тому й слід розрізняти об'єктивні параметри транспортного сервісу світових економічних відносин та практичні рішення, які приймаються окремими провідними транспортними підсистемами.

Список використаної літератури:

1. Примачов Н. Т. Стратегічні аспекти формування економічного потенціалу морської транспортної індустрії. / Н. Н. Примачова: моногр. – Одеса: НУ «ОМА», 2019. – 301 с.

2. Колегаєв І. М. Принципи комплексного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. – Одеса: НУ «ОМА», 2017. – 332 с.

3. Котлубай О. М. Проблеми теоріїі практики розвитку морського транспорту України. – Одеса: ІПРЕЕДНАН України, 2011.– 268 с.

Сотниченко Л.Л.
д.е.н., професор кафедри менеджменту
та економіки морського транспорту ,
Національного університету «Одеська морська академія»

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ТРАНСПОРТІ ПРИ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

Попит на транспортні послуги продовжує зростати, за прогнозами експертів в майбутньому вимоги до транспортної системи країни, як і окремих регіонів, будуть тільки наростати. Незважаючи на це в управлінні транспортними системами існує набір глобальних системних проблем, вирішення яких до сих пір не запропоновано. Збереження поточної ситуації може привести до уповільнення зростання економіки України, ослаблення конкурентоспроможності на світових ринках експорту / імпорту, і може привести до відставання в розвитку окремих секторів виробництва, в тому числі транспортного. Тому, завдання транспортної забезпеченості при підвищенні вантажопотоку і швидкості виконання логістичних операцій і функцій під час перевезення вантажів, так само, як і завдання оптимізації ефективності транспортно-логістичних компаній і експедиторів стають високо-пріоритетними і стратегічно важливими для розвитку країни.

До досягнень науково-технічного прогресу в галузі інформатики та цифрових технологій, що дозволяють реалізовувати методику логістичного управління, відносять [1]:

1. Цифровізація процесів управління логістикою, а саме: впровадження в процеси і використання цифрових і комп'ютерних засобів управління; розробка програмного забезпечення та інформаційних систем, дозволяють в автоматичному режимі виконувати функції планування, прогнозування та прийняття управлінських рішень.

2. Розвиток технологій і засобів, використовуваних при передачі інформації і даних: розробка нових стандартів передачі даних; створення сучасного обладнання та програмного забезпечення для прийому-передачі цифрової інформації.

Дані результати надають можливість контролю над усіма етапами руху вантажів, комплектуючих і сировини, що дозволило чітко виявити проблемні місця, які призводять до неефективності в існуючих схемах управління вантажопотоками. У свою чергу дані результати надали необхідну інформацію і вимоги для розробки нових, більш ефективних способів організації і управління рухом транспортних потоків.

Для того, щоб правильно розуміти основу цифровізації транспортних процесів необхідне правильне розуміння властивостей і параметрів управління інтелектуальною транспортною системою [2]. Проблеми в розумінні процесу роботи та управління інтелектуальними транспортними системами залежать від постановки завдань по автоматизації, визначенні ролі цифровізації та інтелектуалізації в управлінні транспортними системами. Також можна відзначити, що в питаннях створення інтелектуальної транспортної системи ще не було зроблено достатньої кількості помилок, так як область досліджень все ще активно розвивається, тому число прикладів успішного впровадження вельми мало.

Інтелектуальні транспортні системи утворюються на стику інтелектуальних інформаційних технологій та транспортної галузі, і включають в себе моделювання транспортних потоків, інформаційні системи, і системи управління рухом транспорту [3]. Розуміння сутності інтелектуальних транспортних систем визначає ключові цілі по їх розробці та впровадження, до яких можна віднести:

- забезпечення більшої інформативності та безпеки руху;
- створення і забезпечення принципово нового рівня цифрової та інтелектуальної взаємодії всіх учасників транспортного процесу.

При дослідженні світового досвіду впровадження інтелектуальної транспортної системи на сході в Японії і Китаї, так само як на заході їх американські колеги, при розробці рішень продумують функціональні частини системи і стежать в першу чергу за реалізацією вимог в цій області. На вітчизняному ринку дослідники і розробники в області транспортних і

інтелектуальних систем працюють з об'єктно-орієнтованим поданням і постановкою завдань, що призводить до фокусування на методах забезпечення працездатності систем [4].

Тому одна з найбільш глобальних проблем при проектуванні інтелектуальних інформаційних систем полягає в перевазі об'єктів і інфраструктури над їх сервісами і функціональністю. Щоб реалізувати поставлену перед інтелектуальними транспортними системами мету, тобто підвищити безпеку, інформативність і доступність транспортного забезпечення та синхронізувати взаємодію різних видів транспорту, необхідно провести функціональну декомпозицію, на основі якої можна перейти до реалізації цілей у вигляді функціональні особливостей інтелектуальної транспортної системи.

Для того щоб визначити різницю в розумінні суті і предмету інтелектуальної транспортної системи, досить сформулювати наступне питання: чи зможе інфраструктура і встановлене обладнання забезпечити реалізацію цілей, поставлених перед інтелектуальною транспортною системою? А саме підвищити транспортну безпеку, надати велику інформативність і поліпшити між транспортну взаємодію. Щоб відповісти на дане питання недостатньо одних тільки знань про параметри і апаратне забезпечення і серверів. Необхідно розібратися в функціональній особливості системи, на основі якої можливо провести оцінку працездатності функціоналу інтелектуальних транспортних систем і їх перспектив у сукупності з останніми науково-технічними досягненнями з суміжних і пов'язаних з транспортом галузей [4].

Завдання вибору функціональних частин інтелектуальної транспортної системи, залежить від правильної поставки кінцевих цілей, які планується отримати. До роботи з технічним рівнем і обладнанням інфраструктури інтелектуальної транспортної системи можливо лише тільки після вибору генеральної методології та концепції вирішення позначеного ряду функціональних завдань.

Ринкові відносини все швидше йдуть в Інтернет. Головна проблема, яка виникає перед підприємцями в сфері e-commers, - це спосіб доставки товару до покупця товару: створювати власний логістичний відділ або залучати транспортну компанію на аутсорсинг?

Для вирішення проблем сучасної логістики необхідні нові бізнесмоделі цифрової експедиції, в якій людина втратить функції регулювання, залишивши за собою лише можливість контролю за роботою системи. Після створення і впровадження нової бізнес-моделі цифрової експедиції, вона зможе успішно поєднувати класичні функції «оффлайн» експедиції і сучасні «онлайн» технології.

Список використаної літератури:

1. Бубнова Г.В., Лёвин Б.А. Цифровая логистика - инновационный механизм развития и эффективного функционирования транспортнологистических систем и комплексов. International Journal of Open Information Technologies. – 2017. – Т. 5. С. 72–78.
2. Эволюция логистики [Электронный ресурс] / Hr-tv – Режим доступа: http://hrtv.com/hrnews/9821.html
3. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://trademaster.ua/articles/312595
4. Віртуальні підприємства транспорту – 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pidru4niki.com/70947/tehnika/virtualni_pidpriyemstva

Стахов А.Ю.
аспірант кафедри менеджменту і маркетингу
Одеського національного морського університету
Науковий керівник: Москвиченко І.М., к.е.н., доцент,
доцент кафедри менеджменту і маркетингу
Одеського національного морського університету

ПРОБЛЕМИ АСИМЕТРІЇ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

Сучасний глобальний ринок морської торгівлі функціонує в режимі некерованої збалансованості. Тому постійно виникають ситуації асиметрії. Її форма різноманітна. Але головним чином проявляється дисбаланс вантажопотоків і провізної здатності флоту, цінових характеристик і розподілу національних реєстрів флоту.

Об'єктивність розвитку морської транспортної індустрії демонструється активністю підприємницьких структур України. Це чітко демонструється розвитком приватних портових терміналів на основі різноманітних інвестиційних джерел. У більш жорстких умовах йде відродження торгового судноплавства за рахунок коштів операторів. Цей процес реалізується без державної підтримки. У той же час інші морські держави створюють сприятливі умови для розвитку флоту національного прапора. Достатньо відзначити, що в структурі капіталу однієї конкуруючої компанії позикова частина досягала 55 відсотків доларів. Ця величина після реалізації державної стратегії розвитку, в кінцевому рахунку, становила 20 відсотків і величиною 88,5 млн. доларів. При цьому зростала

рентабельність функціональної діяльності судноплавної компанії, а, отже, оптимізувався платіжний баланс країни.

На жаль, в Україні розглядаються суперечливі оцінки за формами симетрії на морському транспорті як в одному з підрозділів виробничої інфраструктури. Судноплавний комплекс фактично був втрачений при потуранні державних структур. Довгий час точилися суперечки про приватизацію торгових портів на тій підставі, що держава не відноситься до ефективних власників і менеджерським системам. При цьому опускались з уваги приклади світової практики і ефективної роботи українських портів: Іллічівськ, Південний.

В системі асиметрії економічного положення будь-якого підприємства в глобальній економіці необхідно враховувати особливості розвитку провідних держав [1]. Так вже в 2006 році в США почали зароджуватися і виявлятися чинники, що зумовила відома світова фінансова криза 2009 року. Внутрішня торгівля в країні перестала зростати, що знизило темпи промислового зростання і зменшило потоки реальних грошових коштів при надмірному наповненні фондового ринку. Подальший відтік фінансів з цього сектора і визначив падіння активів найбільших корпорацій. Саме економічна роль США і визначила формування нового типу кризи - фінансово-економічного.

Для створення методики, призначеної для оцінки та вибору напрямків вдосконалення організації за критеріями системної стійкості [2], необхідна класифікація факторів, що розкриває умови і закономірності формування обраного сегмента ринку морської торгівлі. Це дозволить вибрати механізм і показники управління процесами і результатами збалансованості управління.

Існує кілька альтернативних підходів до забезпечення функціональної стійкості основних підрозділів виробничої інфраструктури. Однак найбільш простим і доступним методом оцінки прийняття рішень як на рівні галузі, так і підприємства є аналіз рівня прибутковості [3] .

Виробнича інфраструктура за функціональним призначенням є, з одного боку, фактором і умовою ефективного функціонування народного господарства, а, з іншого, одним з найважливіших комерційних комплексів, що забезпечує приріст доданої вартості з мультиплікативним ефектом. Тому і питання володіння та використання в даній системі проявляються особливим способом.

Головним є розподіл сфери впливу або діяльності підприємств всіх форм організації бізнесу. Як і в інших видах діяльності в системі обробки вантажних і транспортних потоків повинні і можуть використовуватися державні капітальні активи, а також капітальні активи приватних чи колективних підприємницьких структур. При цьому необхідно

пам'ятати асиметрію результатів створення спільних підприємств в морських портах.

Одним з напрямків сталого розвитку і дотримання паритету інтересів слід вважати концессіонурування виробничої інфраструктури. Ця стратегія відрізняється потенційною системною ефективністю внаслідок інтегрованого прагнення до зростання прибутку і розподілу ризику. Завдяки такій формі залучення інвестиційних ресурсів виникає можливість підвищення техніко-економічного рівня підприємств. При цьому іноземні інвестори реалізують нові принципи менеджменту вантажопотоків. На цій основі зростає цінність послуг, транспортних послуг і стійкість функціональної діяльності підприємств транспорту.

Одночасно в умовах міжнародної інтеграції роботи підприємств морського транспорту є формування нової закономірності ефективного функціонування, які спричиняють завдання по досягненню технологічної, економічної і організаційної єдності. Форми і напрямки розвитку флоту і портів, як особливих економічних систем, вимагають внутрішньої пропорційності і збалансованості потужностей.

В умовах глобалізації економічних відносин формуються дві протилежні стратегії: концентрації капіталу для реалізації ефекту масштабу і дезінтеграції з метою мінімізації втрат капіталу в кризових ситуаціях. При цьому «Одну з причин низької продуктивності багатьох галузей вони бачили в структурі цих галузей, що складалися з великої кількості малих і неефективних підприємств» [4 , с. 44]. Однак стабільність ринку залежить від збалансованості в системі підприємницької діяльності. На жаль, концентрація портфельного капіталу призводить до посилення руху спекулятивного капіталу, слабкість контролю якого і призвела до фінансової кризи 2009 року. У цих умовах в першу чергу нестійкість ринку відбилася на великих споживачах кредитів.

Список використаної літератури:

1. Арнольд Дж. Р. Є., Чепмен С. Н. Вступ до управління ресурсами підприємства. «Азбука», 2007. - 480 с.

2. Барро Р. Дж. Економічне зростання / Р. Дж. Барро , Х. Салаї - Мартін; пер. з анг . - БІНОМ «Лабораторія знань», 2010. - 824 с.

3. Примачов Н. Т. Стратегічні аспекти формування економічного потенціалу морської транспортної індустрії / Н. Н. Прімачева . - моногр . - Одеса: 2019, НУ «ОМА» - 302 с.

4. Гохан П. А. Злиття, поглинання та Реструкта у ризация компаній / П. А. Гохан ; пер. з англ. А. Шматова. - Альпина Бізнес Букс, 2004. - 741 с.

Стахов С. Ю.
аспірант кафедри менеджменту і маркетингу
Одеського національного морського університету
Науковий керівник: Постан М.Я., д.е.н., професор,
професор кафедри менеджменту і маркетингу
Одеського національного морського університету

ПРИНЦИПИ СТАЛОГО ПОЗИЦІОНУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОМПЛЕКСІВ

Завдання конкурентної адекватності національної морської галузі внаслідок порушення як нормальних ринкових законів, так і організаційних основ ефективного розвитку підприємств морського транспорту. До моменту початку приватизації в стивідорному сегменті посилювалися протистояння в системі освоєння вантажопотоків між державними торговельними портами і терміналами, створеними на основі приватних інвестицій. Як правило, останні по своїм інноваційним перевагам виявляються більш конкурентоспроможними. В протидію цьому фактору керівники державних портів використовували адміністративні важелі в системі пріоритетів обробки флоту.

За законами сталого і раціонального використання природних ресурсів [1] головним стає нормалізація енергоємності виробництва і транспортування вантажів з позиції реального обмеження темпів економічного зростання. При цьому в системі управління підприємницькою активністю використовуються інституційні стимули. Зокрема, у Великобританії при визначенні бази оподаткування з суми доходів віднімаються витрати на деякі типи капіталовкладень [4, с. 220].

В цьому відношенні в якості оптимізуючої умови слід використовувати принцип інтеграції. «Інтегрована логістика відноситься до координації всіх функцій - вибору режиму перевезення і постачальників, політики управління запасами, рівня обслуговування клієнтів і політики управління запасами» [2, с. 588]. Як видно кожна складова системи пов'язана і зумовлена параметрами ефективного інвестування. Саме це формує диференціацію глобального ринку морської торгівлі по національним підсистем і має бути ретельно обґрунтовані стратегії розвитку флоту України.

Цей процес повинен враховувати обставини, що 90 відсотків світової торгівлі забезпечується морським транспортом. Тому глобалізаційні процеси відносяться до найважливішої закономірності стійкого економічного зростання. На цьому тлі торгове судноплавство менш схильне

фундаментальним загрозам, однак належить до галузей з елементами агресивної конкуренції щодо нових учасників. Саме це разом з відносно тривалим виходом із кризових ситуацій обмежує можливості повномасштабного становлення нових морських держав. Тому необхідні додаткові механізми управління ефективністю інвестиційного процесу як з позиції підприємницьких структур, так і з урахуванням макроекономічних цілей.

Порушення збалансованості в структурі об'єктів ринку морської торгівлі зумовило значне погіршення фінансового становища судноплавної індустрії. Це виразилося у формуванні зовнішньої заборгованості значної кількості судновласницьких компаній і зниження частки внутрішніх накопичень в обсязі інвестованого капіталу. У цих умовах зростає значимість зовнішніх джерел інвестування, однак зростає і їх вартість, що і знижує надалі зростання ефективності функціональної діяльності СК.

В активному передкризовому періоді в провідних морських державах фінансове напруження зростало внаслідок збільшення відносин приросту боргових зобов'язань до нових випусків акцій (2008 року). Саме це і стало однією з причин глобальної фінансово-економічної кризи. Проблемою наукового і практичного аспектів є те протиріччя, що в умовах дефіциту моряків, заробітна плата рядового складу за умовами ITF стає дорівнює величині оплати праці провідних фахівців країн, реальних власників флоту.

В Україні ж тривалий процес знецінення гривні з моменту її введення в дію формувалась напруженість на ринку позичкового капіталу. Спостерігався процес уповільнення нормалізації накопичень і високий рівень процентних ставок. Фінансові ресурси при цьому відволікалися особливо на покриття дефіциту державного бюджету. Це посилювало проблему фінансування капітальних вкладень в торговельне судноплавство не тільки з боку держави.

Фактично весь період розвитку морської транспортної індустрії України відрізнявся ігноруванням найважливіших закономірностей, що відображають пріоритетність даного комплексу в структурі національної економіки. Досить порівняти підходи різномасштабних морських держав таких як Китай, Південна Корея, ОАЕ. Для останніх характерно, незважаючи на відмінність ролі морського транспорту в структурі економіки, чітке акцентування уваги на нарощуванні провізної здатності флоту. Крім того, увага акцентувалася на будівництві судів на національних підприємствах.

Ця тенденція в XXI столітті стала проявлятися посилено, що дозволяло таким країнам зв'язати досить чітко цілі економічного розвитку, соціальної стабільності і підприємницької активності. В цьому аспекті помилковою була стратегія дроблення ЧМП на окремі СК, які за винятком Укрферрі , виявилися

нежиттєздатними. По-перше, не було проведено чіткого економічного обґрунтування такого рішення. По-друге, в якості єдиного пріоритету розглядався вибір підвищення прибутковості без урахування інших факторів, перш за все, збереження робочих місць по стратегії відшкодування змінних витрат.

Досвід роботи морських торговельних портів державного сектора і ініціативно виникли нових портових потужностей на основі підприємницьких принципів підтверджує роль, не форм власності в ефективному позиціонуванні підприємств в системі ринкових відносин, а методів і принципів менеджменту. Державні підприємства за відсутності чіткої транспортної політики і при бюрократичній системі вироблення рішень не могли, орієнтуючись на комерційні принципи, одночасно виконувати нечіткі і суперечливі рішення відомств.

Ці підприємства фактично працювали не за сигналами ринку морської торгівлі і за критеріями його ефективності і були позбавлені свободи вибору способу досягнення кінцевої мети.

Державні інтереси в визначальною мірою зводяться до оптимізації бюджетування, вирішення соціальних, екологічних завдань і проблем загальносистемної безпеки. При цьому необхідно враховувати загальні інтереси формування стійкості транспортних маршрутів або коридорів. Реалізація принципів міжнародної торгівлі [3 , 4] визначає кінцеву ціну, а, отже, і її транспортну складову. Існування безлічі альтернативних варіантів доставки вантажів обумовлює їх вибір на основі критерію економічності. Спроба України виграти на транзитних вантажопотоки на основі завищення тарифів призвела до концентрації Росією, Румунією та Туреччиною інвестиційних ресурсів на розвиток власного транспортного потенціалу і відповідного зниження завантаження українських портів.

Список використаної літератури:

1. Аткіссон А. Як сталий розвиток може змінити світ: пров. з англ. А. / Аткіссон . - М .: БІНОМ Лабораторія знань, 2015. - 455 с.

2. Ліндерс М. Р. Управління постачанням і запасами. Логістика / М. Р. Ліндерс , Е. Ф. Харольд; пер. з англ. - [11-е изд.]. - Видавництво Полігон, 1999. - 768 с.

3. Кругман П. Р. Міжнародна економіка / П. Р. Кругман , М. Обстфельд ; пер. З англ .. В. Кузіна і ін. - [5-е изд.] - СПб .: Питер, 2003. - 832 с.

4. Пугель Т. А. Міжнародна економіка: навч . / Т. А. Пугель , П. Х. Линдерт ; пер. з англ. - М .: Річ навіть і Сервіс, 2003. - 800 с.

Устинов Р.Г.
к.е.н., доцент
Оніщенко В.В.
к.е.н., доцент
Маріупольский інститут малої академії управління

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Завдяки розвитку світової торгівлі, більше двох третин загальних вантажів у світі залежить від морського транспорту (Морський шовковий шлях). Морський транспорт та порти відіграють важливу роль у сталому розвитку світової економіки. В даний час, як міжнародні порти перевалки, порти еволюціонують від звичайних роздрібних терміналів до контейнерних розподільчих логістичних центрів (хабів).

Безперечно, судноплавна та портова галузі мають тісні стосунки зі світовою економікою. Порти є основними вантажоперевізниками та обмінниками інформації із зовнішніми регіонами.

Крім того, портові економіки стали важливими важелями сприяння розвитку регіональної економіки [1]. Існує думка, що в порівнянні з іншими видами транспорту морські перевезення відповідають приблизно за 85% світової торгівлі [2]. Крім того, загальний темп зростання контейнерних перевезень виріс до 80,5% протягом 2005-2014 рр. Незважаючи на збільшення глобальної контейнеризації та швидкий розвиток економіки контейнерних портів, екологічні проблеми стали вирішальними факторами для залучення ділових партнерів та потенційних інвесторів. Родріге Дж. та його колеги [3] стверджували, що на порти все частіше впливають процеси глобалізації, а перевезення в контейнерах суттєво змінили динамічні показники портів, сприяючи появі спеціалізованих контейнерних портів [3]. Враховуючи таку ситуацію, порт більше не є індивідуальним або проміжним вузлом логістичного ланцюга. Однак він став багатофункціональним шлюзом і має великий вплив на соціальну економіку. Отже, багато портових адміністрацій та зацікавлених сторін зайняті різноманітними стратегіями та процесами прийняття рішень для підвищення конкурентоспроможності.

Для того, щоб забезпечити конкурентну позицію порту в межах певного діапазону, багато портових адміністрацій та зацікавлених сторін вимірювали показники конкуренції на основі мікроекономічних концепцій, таких як їхні ринкові частки та річні темпи зростання серед конкурентів.

Однак у минулі роки можна помітити, що зростаюча увага до соціальної відповідальності порту, іншими словами, вплив портових операцій та діяльності на навколишнє середовище часто привертали увагу громадськості. Порт також стикається з великим тиском щодо результатів своєї соціальної відповідальності [4].

Такі задовільні показники пропускної спроможності або темпи зростання недостатні для вимірювання конкурентної позиції портів у сучасній ситуації. Порти або зацікавлені сторони можуть зважати на додаткові збори за вплив на навколишнє середовище, а саме на викиди, забруднення води, шум тощо для досягнення стійкого розвитку портів. Порти з чудовими екологічними показниками та високою соціальною репутацією, швидше за все, будуть мати перевагу [4].

При цьому порти повинні враховувати вплив навколишнього середовища [4]. Усі портові органи повинні враховувати своє поточне позиціонування, переваги, слабкі сторони та інші обмеження, щоб сформулювати ефективну стратегію для підвищення їх ефективності та конкурентоспроможності.

Порти у всьому світі конкурують між собою з точки зору екологічних перспектив. Багато морських портів в ЄС та США вже запровадили екологічно безпечні схеми стимулювання для просування стратегій зелених портів [5]. Отже, Азіатські контейнерні порти повинні нести більше відповідальності за турботу про соціальні наслідки та негативні зовнішні ефекти. Однак, виходячи з наших поточних досліджень, серед азіатських портів не можливо помітно спостерігати таку стратегічну зміну. Азіатський регіон щодо екологічно чистих аспектів відносно відстає від ЄС чи США.

Більшість азіатських портових стратегій та заходів залишаються на стадії побудови інфраструктури, тоді як екологічні стратегії в основному залишаються на теоретичному рівні.

Цікаво було б провести аналіз основних азіатських контейнерних портів, щоб з'ясувати, чи є доступні та можливі інструменти, які можуть допомогти або підтримати їх у розробці належних екологічних стратегій.

Отже, слід визначитися з можливістю бути актуальним і застосовуватися до основних азіатських контейнерних портів аналізу зеленого стратегічного позиціонування. Основна ідея дослідження полягає в розробці механізму сприяння розвитку як економічного, так і екологічного аспектів розвитку порту. Звичайна стратегія в основному орієнтована на максимізацію загальної пропускної здатності вантажу, а не на зменшення впливу на навколишнє середовище.

Однак така тенденція показує, що звичайна стратегія занадто вузька та застаріла для поточної ситуації. Тому азіатські контейнерні порти повинні

змінити тактику та дії, щоб досягти стійкого розвитку. Деякі порти Європи та інших частин світу вже змінили стратегічний план сприяння сталому зростанню [5]. Завдяки застосуванню екологічної стратегії, порти особливо захищаються та підтримуються громадськістю.

Разом з розвитком портової галузі у світі, конкуренція між портами стає все більш жорсткішою. У загальноприйнятому розумінні портова конкуренція може бути розділена на три просторові рівні. На основі дослідження географічних та функціональних параметрів портів було встановлено перший рівень конкуренції між певними територіями портів, які включають ряд портових районів. Другий рівень конкуренції стосується рівня певних портових районів, і в цих районах існують окремі стивідорні послуги. Остаточний рівень змагань знаходиться серед портів [3]. Такі території або райони порту можуть мати подібні характеристики географічно. Після цього Слек Б. [4] запропонував двовимірну концепцію портової конкуренції, яка включає як міжпортові, так і внутрішньопортові конкурентні структури.

Таким чином, разом з еволюцією порту змінювалися ключові чинники конкурентоспроможності портів. Визначення головних параметрів конкурентоспроможності порту - це також великий і складний процес. Навіть у той самий період вибір досліджуваних факторів, також сильно відрізняється через національну чи регіональну ситуацію. Отже, можливо лише вказувати на загальновизнану еволюцію конкурентоспроможності порту. Раніше портова конкуренція просто зосереджувалась на обсягах вантажів між собою.

Отже, конкурентоспроможність морського порту - це багатопланове поняття, яке в залежності від суб'єкта конкуренції та масштабу оцінюваного конкурентного ринку може розглядатися на макрорівні як конкурентоспроможність морських портів країни, басейну; на мезорівні, як конкурентоспроможність окремого морського порту, і на мікрорівні - конкурентоспроможність підприємства, що надає послуги в морському порту, і конкурентоспроможність конкретної послуги, що надається в порту.

Тенденції розвитку портової та судноплавної галузей спрямовані на поширення глобалізації та контейнеризації. Відповідно, конкурентне середовище стає все більш жорстким для усіх учасників ринку морських перевезень. В таких умовах щоб бути конкурентоспроможним слід зменшити негативні зовнішні ефекти, більше уваги приділяти охороні навколишнього середовища. Екологічні питання безпосередньо впливають як на глобальне економічне зростання, так і на конкурентоспроможність портів.

Список використаної літератури:

1. Rodrigue, Jean-Paul. 2017. The geography of transport systems. 4th cd. New York: Routledge. p. 100-135

2. Chen, T (1989). 'Land utilization in the container terminal'. Maritime policy and management, Vol. 25, No 4, pp 286 - 303.

3. Fleming, D K (1997). 'World container port rankings'. Maritime policy and management, Vol. 24, No 2, pp 175 - 181.

4. Lam & Notteboom, T. (2005). The Peripheral Port Challenge in Container Port Systems. In Leggate, H. McConville, J. Morvillo, A (Editors). International Maritime Transport: Perspectives. London: Routledge, pp. 173-188.

5. Haezendonck, E, Coeck, C and Verbeke, A (1999). 'Value Added Analysis as a tool for strategic Port planning'. PIANC bulletin, No 100, pp 60-67.

Фрасинюк Т.І.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної теорії
та підприємництва на орському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ СЕГМЕНТІВ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

З позиції теорії збалансованості економічного розвитку необхідне уточнення двох проблем менеджменту в системі морської транспортної індустрії. Одна обумовлена фактичним зростанням екстернальної по відношенню морської транспортної індустрії ефективності, яка обумовлена підвищенням якості транспортного обслуговування вантажопотоків і оптимізації параметрів впливу флоту і портів на навколишнє середовище на основі зростання капіталомісткості суднобудування. Друга - полягає в досягненні нормализованої ефективності операторської діяльності торговельного флоту морських держав, незалежно від ступеня концентрації провізної здатності національного флоту.

Міжнародний поділ праці, як зовнішнє середовище, обумовлює потреби в наростанні провізної здатності торговельного флоту, зумовлює зміну стратегії позиціонування окремих судновласницьких структур [1]. Для будь-яких судноплавних компаній, провізна здатність флоту яких концентрується на локальних зонах, найважливішим стає якість менеджменту операторської діяльності з урахуванням традиційного дисбалансу дедвейту і параметрів вантажопотоків. Концентрація уваги на технології бербоут-чартеру, як показав негативний досвід передачі українських суден, може погіршити стан через зростання витрат з ремонту суден, за якими час контракту закінчено. Через

зростання зносу і відкладеного ремонту операторами суден пароплавства України згодом фактично втратили свої функції у зв'язку з викупом суден новими судновласниками.

Бербоут-чартер для реального власника вигідний при подальшій передачі суден новим потенційним власникам. В іншому випадку тимчасові оператори економлять на підтримці суден в нормальному технічному стані. Тому після закінчення терміну контракту реальний судновласник розглядає проблему відновлення або списання.

Одним з принципів розвитку морської транспортної індустрії країни слід вважати орієнтацію на перспективне зростання участі в міжнародному поділі праці як елемента соціально-економічної діяльності держави і підприємницьких структур. Перспективність підвищення ролі морського транспорту в глобальному ринку морської торгівлі повинна враховуватися національною економікою, орієнтованою на розширення сфери послуг спеціалізованого транспортного флоту.

На жаль, з цієї точки зору, більшість портів України для участі в інтеграційних стратегіях за техніко-економічним рівнем неконкурентоспроможні. Тільки в акваторії окремих портів і у промислових підприємствах є території, які могли бути використані за принципом трансшипменту. Але з цим і пов'язано розгляд доцільності використання суден змішаного плавання, що заходять в торговельний порт. Такі об'єкти спеціалізації в експортно-імпортних операціях з урахуванням ряду заходів стають конкурентоспроможними в підтримці маршрутних ділянок глобального мультимодального проєкту.

Крім організаційно-технічних проблем розвитку морської транспортної індустрії виділяються адміністрування і регулювання. В цьому відношенні розмір податків і зборів повинен враховувати фінансові плани окремих видів діяльності з урахуванням інших макроекономічних результатів. Адресність оподаткування - це здатність системи враховувати і вплив окремих видів діяльності на розвиток інших об'єктів, які формують зайнятість на ринку праці. В цьому відношенні судноплавний бізнес, заснований на принципах інтермодальних повідомлень, має вплив на багато рівнів формування доданої вартості. У цьому аспекті слід в якості основного мотиву розвитку національного торговельного судноплавства вибрати місію, засновану на формування системи торговельного судноплавства, що забезпечує нормалізовану ефективність. Вона в свою чергу повинна базуватися на зростанні якості послуг і досягненні параметрів транспортної незалежності в межах розвитку міжнародної транспортної інтеграції. Це, в свою чергу, має досягатися перевагами інноваційних технологій транспортування вантажів.

В економічному розвитку спеціалізованого морського транспорту необхідно звертати увагу на той факт, що робота відповідних морських портів щодо перевезень і обслуговування вантажопотоків набуває характеристики «взаємодоповнюючих товарів» [3, с. 216]. А цей принцип впливає і на ціноутворення і спеціалізацію суден і портів. В цьому відношенні локальною зоною морських і внутрішніх водних перевезень в Україні слід вважати весь північно-західний регіон. Потрібно дві умови: розвиток інфраструктури для обробки вантажопотоків і створення спеціального флоту. Це посилюється необхідністю підключення до проєкту «Нового шовкового шляху». На жаль, в умовах суперечливості використання акваторій портів і створення конкурентних терміналів залишаються суперечливі відносини щодо відповідності світовим стандартам і зовнішньому середовищі інтермодального сервісу.

В якості перспективи розвитку спеціалізованого судноплавства слід розглядати особливості освоєння альтернативних маршрутів в ініціативі «Один пояс - Один шлях», що формує нові підходи до вибору альтернативи позиціонування торговельного флоту. Цей регіон стає цікавим так як характеризується високим розвитком і транзитними перевагами. Це один з маршрутів коридору «Північ - Південь», що вимагає проєктування відповідної сітки типорозмірного ряду суден.

Стратегічною метою конкурентної спеціалізованої компанії повинна розглядатися стійкість відносин з ключовими [4] групами вантажовласників. В цьому відношенні слід розрізняти можливість виникнення ризику втрати вантажовласників. Тому необхідна система показників, що характеризують ступінь досягнення мети. Саме частка виручки обслуговування ключового контингенту вантажовласників характеризує напрямки, які відображають відхилення системи від розрахункового тренду.

У створенні спеціалізованого сегменту національної морської транспортної індустрії повинні бути розвинені технології, що враховують як основні особливості вантажопотоків, так і тенденцію переходу до використання універсальних технологій. В основі регулювання технічної політики має лежати ціноутворення, що забезпечує комерційні завдання і стимулюючу орієнтацію судновласницьких структур на досягнення переваг техніко економічного стану флоту при граничній економічності.

Вирішення цієї проблеми передбачає проведення жорсткої інвестиційної політики, реалізація положень якої забезпечить стійкість судноплавства на основі зростання споживчої цінності перевезень. При цьому необхідно враховувати об'єктивність положення, що «... інвестиційний ризик варіюється в різних країнах в залежності від політичних, правових і економічних умов» [2, с.

163]. Не можна мінімізувати цей ризик шляхом обмеження інвестиційної діяльності, бо в цьому випадку утворюються більш значущі економічні втрати через неконкурентоспроможність і недовироблення.

Список використаної літератури:

1. Dykstra Don. L. Commercial Management in Shipping / Don. L. Dykstra. – London UK: Nautical Institute, 2005. – 496 p.

2. Эванс Ф.Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в частных компаниях / Ф. Ч. Эванс, Д. М. Бишоп; пер. с англ. А. Шматова. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 332 с.

3. Долан Р. Дж. Эффективное ценообразование / Р. Дж. Долан, Г. Саймон – М. Экзамен, 2005. – 416 с.

4. Внедрение сбалансированной системы показателей / пер. с нем. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.

Шайхатдінов А.З.
канд. іст. наук, доцент
Понуровський С.В.
курсант IV курсу ЕСЕУ
АМІ НУ «ОМА»

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ МОРЯКІВ В УКРАЇНІ

Проблема працевлаштування моряків в Україні, з'явилася після того як наша країна в роки незалежності поступово почала втрачати флот, що залишився від Азовського і Чорноморського морських пароплавств. З огляду на практично повну відсутність ринку праці для моряків на українському флоті, нашим морякам довелося шукати себе на іншому просторі, тим більше в Україні почали відкриватися представництва іноземних судноплавних компаній, та агентства, які співпрацюють з компаніями і займаються пошуком кадрів. Одночасно з цим в українських вищих морських навчальних закладах, почали впроваджуватися програми, відповідно до яких вони могли випускати кваліфікованих фахівців, здатних скласти конкуренцію вже на світовому ринку праці. Українські моряки були по достоїнству оцінені як добрі фахівці в світовій судноплавній практиці, однак згодом іноземним судновласникам стало зрозуміло, що в ряді випадків, професіоналізм наших мореплавців межує з вадами в поведінковій сфері, особливо стосовно дисципліни і ставлення до спиртних напоїв. Ось в такій якості в очах роботодавців, наші моряки підійшли

до переломного моменту в світовій практиці підбору членів екіпажів на торгові судна.

Мета роботи: Узагальнення актуальних аспектів проблеми працевлаштування моряків в Україні, аналіз поточної ситуації та перспективи.

Тенденція до економії була в судноплавній галузі завжди, судновласники намагаються платити менше, і хочуть при цьому заробляти більше. Їх бажання просте і головне - абсолютно зрозуміле. Однак з існуючими тенденціями зростання цін на рідке паливо, введення нових екологічних норм і обмежень, приписів щодо встановлення на судна нового, дорогого обладнання, всі ці моменти серйозно почали бити по кишені судновласників, і в цілому заробляти стало складніше. У різних ситуаціях це позначалося на галузі по різному. Хтось з менеджерів компаній, намагається купувати більш дешеві і менш якісні аналоги деталей суднових механізмів, хтось економить на пальному, закуповуючи більш дешеве і менш якісне паливо, і так в кожному випадку, в більшій чи меншій мірі, відбувається з судновим постачанням і обслуговуванням, тренди на це формуються в залежності від ситуації та політики компанії. Природно, що досить скоро ця тенденція добралася і до питання про наймання працівників, покликаних обслуговувати морські перевезення.

У світі існує багато країн, які займаються на державному рівні підготовкою плавскладу, так склалося, що ряд країн (Китай, Філіппіни, Індія, Танзанія і т.д.) почали поступово надавати велику кількість нових кадрів на ринок морського праці, характерною особливістю яких було велика дисциплінованість, менша вимогливість до заробітної плати, але при цьому і менша компетентність. Природно тенденція заміни більш дорогих, але якісних послуг, на менш дорогі і менш якісні, поширилася і на питання про наймання працівників на судна. Проте такий підхід не був особливо успішний, і в розглянутому питанні, нестача кваліфікації не дозволила відразу хвилі нових дешевих працівників, дестабілізувати ситуацію на ринку праці, яка з огляду на це не так сильно відбилася на українцях.

Однак помітні зміни все ж відбулися, на деяких напрямках відбувся розподіл ролей таким чином, що більш дешева робоча сила, витіснила більш кваліфікований рядовий склад - українців, росіян, поляків, греків і т.д. Офіцерські і особливо посади вищого командного складу, залишилися за більш навченими нашими моряками. Деякі компанії досі, вважають за краще наших моряків, проте з часом, системи з підготовки моряків в Китаї і Філіппінах, і в ряді інших країн, почали посилюватися, і готувати більш сильних фахівців, ніж раніше. Так що баланс на вагах пріоритетів знову почав стрімко зміщуватися в їхній бік.

Іншим фактором ускладнення працевлаштування українських моряків, є велика кількість дипломованих фахівців, і на противагу їх кількості, як на зло, вихід на світовий ринок працевлаштування, все більше починає нагадувати пляшкове горлечко. В основній своїй масі, компанії, що здійснюють набір кадрів в Україні, взяли для себе за правило, якщо і брати українців, то бажано кращих представників свого ремесла, або принаймні мають різною мірою великий досвід роботи. Тому ми бачимо, що ті, хто до цього моменту мав можливість вийти на ринок кадрів і закріпитися, зараз як і раніше мають великий спектр можливостей, так як вони знаходяться по той бік «пляшкового горлечка».

Зовсім інша ситуація відкрилася в повному своєму масштабі перед курсантами та випускниками морських навчальних закладів. На сьогоднішній день, вищі навчальні заклади в Україні, не можуть забезпечити їм практику на суднах далекого плавання, а практика в портах на суднах портового флоту, не є істотною в питанні отримання практичного досвіду і стажу, для виконання вимог конвенції ПДНВ і відповідно успішного завершення освіти. Під час навчання, курсанти шукають можливість влаштуватися на практику самостійно, але і в цьому починанні, їх чекає не мало труднощів. Перший раз влаштовуватися завжди нелегко, а без досвіду роботи, влаштуватися в іноземну судноплавну компанію, можна при виконанні ряду вимог. Візьмуть не всіх, в різних ситуаціях по різному, в основному це зусилля і сумлінна праця, але іноді і просто везіння.

На сучасному етапі, наші моряки повинні бути все більш професійними і відповідальними, поважними і дисциплінованими, володіти англійською мовою, щоб їх взяли на роботу замість інших, або через якийсь час не сказали, що в його послугах судновласник більш не має потреби. Вихід із ситуації для індивідуальних випадків тільки такий, якщо звичайно в доступній для огляду перспективі ми не станемо сильною морською державою, і у нас не з'явиться великий торговельний флот, який можна буде повністю укомплектувати екіпажами з українців.

Окремим пунктом в даному питанні йде проблема, з якою періодично стикаються навіть досвідчені моряки в процесі пошуку роботи. Про судно кажуть, що якщо воно нікуди не йде, то воно не заробляє гроші, а тільки поглинає, ця теза в рівній мірі відноситься і до моряків, моряк на березі - це тільки витрати. Велика потреба всіма правдами й неправдами піти в рейс, породила з одного боку велику конкуренцію, а з іншого, знайшлися люди, які використовують ці потреби для злочинних дій. В Україні процвітають шахрайські схеми, коли група людей, видає себе за агентство з працевлаштування, бере з моряків гроші (іноді вельми не малі) за надання своїх

послуг, після отримання грошей дають безліч обіцянок і просто зникають. Після цього ошукані люди дізнаються, що умовна компанія «Роги і копита», ніколи не існувала юридично, або якщо і є така, то її справжні представництва, не знають нічого про існування підрозділу в тому місці, куди приходили ви. Зазвичай вони маскуються під справжні крюїнгові агентства, знімають приміщення, підробляють документацію і відмінно відіграють процедуру, але при цьому звичайно ніяких зобов'язань на себе всерйоз не покладають.

Неприємна ситуація з можливістю законного забезпечення трудової діяльності моряків проявляється ще ось у чому, за твердженням ВОКК (Всеукраїнського об'єднання крюїнгових компаній): «... основні ризики закладені в системі базової підготовки і подальшої кваліфікаційної перепідготовки моряків, можливості фальсифікації морських документів, в числі яких фіктивний плавценз. Якщо не вжити своєчасних заходів для відповідності міжнародним стандартам з підготовки та дипломування моряків, Україна дуже скоро втратить свої позиції на міжнародному ринку і в підсумку українських фахівців витіснять представники інших країн - Філіппін, Індії і т.д. ». [1]

На тлі подібних проблем, які в більшій чи меншій мірі існують давно, осібно стоїть зовсім нова проблема, і перспективи її розвитку в нашій країні і в усьому світі. Коронавірус дестабілізував всі сфери діяльності людини, в тому числі і морську галузь. Можливо саме судноплавство в меншій мірі, але в початковий період і іноді навіть зараз, трапляється так, що моряки просто не можуть піти в рейс, тому, що їх не можуть з тих чи інших причин доставити на судно, посадка на яке в 99% випадків, здійснюється закордоном іноді на іншому кінці земної кулі. У перспективі, якщо введуть паспорти вакцинації, то для нас з'явиться ще одна стаття вимог, в тому і так величезному списку, який зараз вже пред'являється українському моряку навіть жодного разу не бувалого в морі (або в деяких випадках, більш доречно вжити вираз - тим паче не бувалого в морі).

Під кінець хотілося б додати ще дьогтю в бочку, згадавши про актуальні проблеми особливого страждання в наш час якості освіти. Адже освіта відіграє чи не найпершу роль в питанні про можливість майбутнього працевлаштування. У цьому питанні знову посилаючись на український інформаційний сайт «Судноплавство» - «Базова підготовка морських кадрів в українських навчальних закладах сьогодні здійснюється відповідно до манільських поправок 2010 до Міжнародної конвенції з підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW 78), розповів ректор Національного університету «ОМА» Михайло Міюсов, виступаючи з доповіддю «Стан та перспективи підготовки і працевлаштування моряків». У

зв'язку з реформою в сфері освіти кваліфікація «фахівець» скасована, відповідно, на законодавчому рівні, необхідно вже сьогодні переглянути Положення про звання осіб командного складу морських суден. Відповідно до Закону про вищу освіту, сьогодні вже немає фахівця, але в Положенні написано, що посаду старшого механіка повинен зайняти фахівець або магістр, - уточнив проблему ректор. - Крім того, змінився перелік спеціальностей, тому, якщо слідувати букві закону і видавати дипломи відповідно до Положення, то видавати їх не можна.

Низька оплата праці викладачів - серйозна проблема, яка незабаром може стати загрозою для якісної підготовки майбутніх моряків, зазначив також Михайло Міюсов. Сьогодні середня зарплата в вищих навчальних закладах становить близько 280 доларів, в той час як, наприклад, в Морський академії компанії «Anglo-Eastern» в Індії викладач отримує 4000 доларів. Середній вік викладацького складу у вишах на сьогоднішній день переступив за «60», навів дані М. Міюсов, а це значить, що виникла реальна загроза того, що скоро не буде кому викладати. У НУ «ОМА» ця проблема частково вирішується завдяки тому, що близько 30 педагогів поєднують викладання і роботу в морі. Проте, на законодавчому рівні проблема практично нерозв'язана, підсумував ректор НУ «ОМА». Допомогти в ситуації, що склалася можуть хіба що крюїнги: якщо вони надаватимуть можливість викладачам виходити в море. » [1] - не потрібно бути сім п'ядей у чолі, щоб зрозуміти, до чого в перспективі може привести криза системи освіти.

Як підсумок ми маємо непросту картину, розбір всіх причин з метою знаходження рішення, з нашого боку, як результат може мати тільки настанови рекомендаційного характеру для майбутніх моряків, вони викладені раніше в тексті. Хочеться з цього приводу сказати тільки одне, що якщо незабаром, абсурд з цінами на оформлення морських документів не припиниться, і ряд проблем системного характеру не буде усунутий нашою державою, то Україна цілком в перспективі декількох років недорахується звання морської держави, хоча це і так гучний титул для нас, враховуючи, що ми не маємо навіть власного флоту.

Список використаної літератури:

1. Український морський ринок праці: - час консолідуватися! *Міжнародний морський журнал «Судноплавство»*. URL: https://sudohodstvo.org/ukrainian-sea-labor-market-time-to-consolidate/ (дата звернення: 01.03.2021).

Яворська А.Ф.
к.е.н., ст. викладач кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті
Національного університету «Одеська морська академія»

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Беручи до уваги глобалізацію світової економіки, транспорт як один з ключових чинників економіки є найважливішим інструментом інтеграційних процесів. Одним з ефективних інструментів формування лідируючих позицій України у світі повинен стати сформований конкурентоспроможний морегосподарський комплекс. Важливою складовою сталого розвитку української економіки виступає модернізація транспортної системи та реалізація її потужного транзитного потенціалу для забезпечення європейських торговоекономічних зв’язків. Головною передумовою розвитку національної економіки є оптимальне використання її потенціалу, що є важливим за умови ефективного використання відповідних галузевих потужностей. [1].

Важливою ланкою у формуванні конкурентоспроможного вітчизняного морегосподарського комплексу виступають такі стратегічні напрямки, як відтворення морської інфраструктури та ефективного мореплавства. Нажаль без ефективного державного управління неможливо реалізувати сталий розвиток морегосподарського комплексу України. Формування і подальше використання різних інвестиційних ресурсів наповнює новим додатковим змістом державне регулювання розвитку морегосподарського комплексу. Не слід забувати про пожвавлення інноваційно-інвестиційного середовища та процесів, які відбуваються всередині нього, насамперед пов'язано з осмисленням й розвитку позитивних тенденцій в національній економіці та окремо взятих її регіонів, а тому зі створенням перспектив для забезпечення сталого розвитку суб'єктів морського транспорту [2].

Організаційно-економічне забезпечення сталого розвитку морегосподарського комплексу відбувається у відповідності до конкретних економічних законів та пов'язане з дією механізму, елементи якого перебувають у взаємному зв'язку та становлять основу процесу розробки й впровадження управлінської стратегії у напрямку формування, накопичення і ефективного використання ресурсів для сприяння сталого розвитку досліджуваної галузі. Основні складові організаційно-економічного механізму

регулювання ресурсним забезпеченням морегосподарського комплексу наведені на рис. 1.

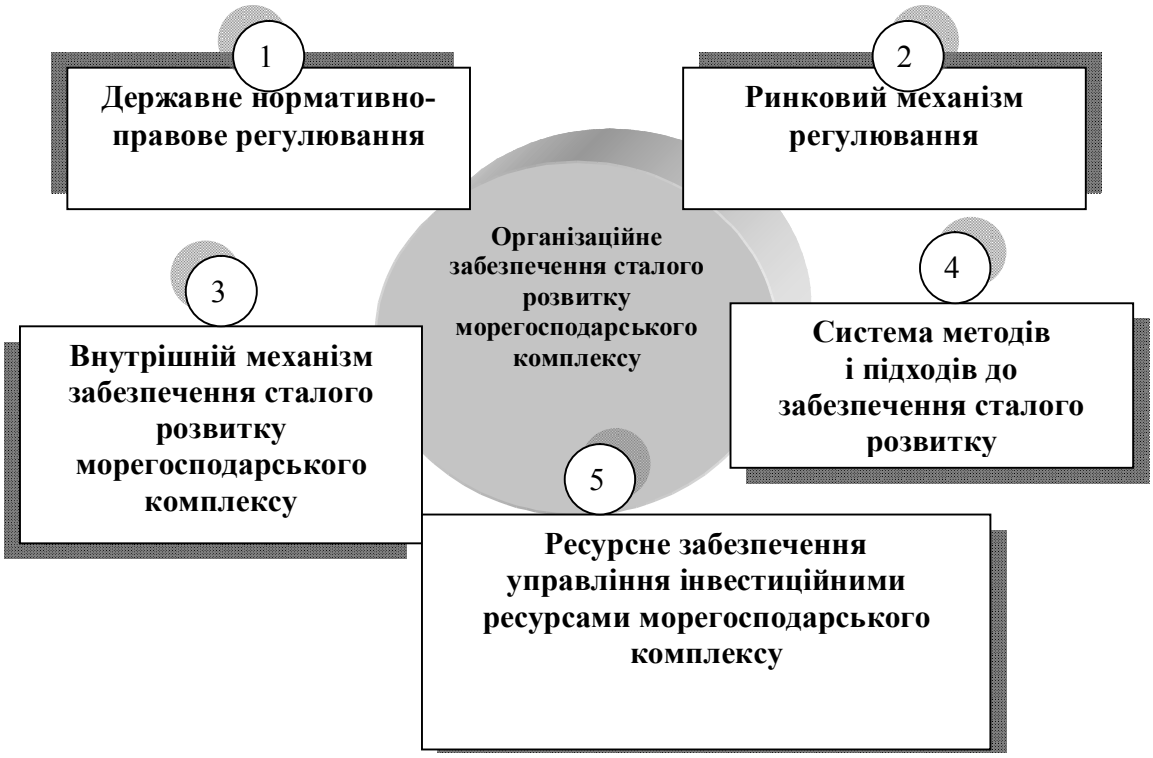


Рис. 1. Основні елементи організаційного забезпечення сталого розвитку морегосподарського комплексу

Джерело: систематизовано автором

На сьогоднішній день морегосподарський комплекс набуває великого значення в усьому репродуктивному процесі через використання вагомої частки інвестиційних та трудових ресурсів, сприяє подальшому поглибленню міжнародного розподілу праці, що є одним з чинників інтеграційних процесів, а також саме інтенсифікації інтеграційних процесів у глобальному господарстві. Морегосподарський комплекс знаходиться на одному з провідних місць в економічному розвитку країни. Стан і розвиток морегосподарського комплексу впливає на ефективність функціонування національної економіки в цілому, також є найважливішою умовою для євроінтеграції.

Мета і умови інтеграції у сфері морського бізнесу України визначають характер цього процесу й засоби його забезпечення. Інтеграція може розглядатися одночасно як процес і як стан об'єднання окремих учасників в єдину систему. Активізація участі України в процесах інтеграції, зокрема євроінтеграції, може принести додатково до бюджету України значні кошти. Крім того, цей напрям є чинником ефективності функціонування економічної системи країни, її конкурентоспроможності, сприятиме її трансформації та

інтеграції у світову економічну систему. У рамках розробки і реалізації інтеграційної стратегії України особливу увагу слід приділяти розвитку її морегосподарського комплексу [2].

Сталий розвиток морегосподарського комплексу доцільно розглядати як регіональну багаторівневу систему, та безумовну важливість у контексті дослідження становить досягнення синергетичного ефекту від створення регіональної багаторівневої системи, орієнтованої на забезпечення конкурентоспроможності морських транспортних послуг за рахунок поліпшення керованості і підвищення якості організації відповідного організаційно-економічного механізму.

Список використаної літератури:

1. Примачов М. Т., Дмитрієнко А. Ф. Управління змінами економічного потенціалу морського транспортного комплексу. *Вісник економіки транспорту і промисловості:* збірник науково-практичних статей. 2013. Вип. 43. Спецвипуск. С. 57-61.

2. Яворская А. Ф. Организационно-экономический механизм управления эффективностью развития судоходных компаний. Технології та інфраструктура транспорту: Міжнародна науково-технічна конференція (Харків, 14-16 травня 2018 р.): тези доповідей. Харків : УкрДУЗТ, 2018. С. 454-456.

3. Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., та ін. М 793 Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай, та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. - 442 с.

РОЗДІЛ ІІІ. ПРАВОВІ ТА УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.
здобувач вищої освіти ІІ курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРАВО ДЕРЖАВНОЇ ТА КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ: ПІДСТАВИ ВИНИКНЕННЯ ТА ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МАЙНА

Економіка відіграє велику роль у державі та суспільстві в цілому, а власність є однією з ключових економічних категорій. Вона являє собою історично сформовані суспільні відносини із приводу привласнення, що описують приналежність речі до того чи іншого суб'єкта, цим терміном визначають приналежність матеріальних і духовних цінностей певним особам. Нині актуальним залишається питання щодо формування єдиного наукового поняття державної та комунальної власності, їх видів та форм. Це обумовлено як загальною тенденцією до зростання економічної ролі державної та комунальної власності майже в усіх країнах світу, так і неоднозначністю їх тлумачення. Також це зумовлюється тим, що в сучасних умовах розвитку економіки саме державна та комунальна власність покликані служити забезпеченню цивільно-правових завдань і функцій держави, а в законодавстві України детальне врегулювання питань щодо державної та комунальної власності є недостатнім.

Конституцією України передбачена державна власність і власність територіальних громад села, селища, міста, тобто комунальна власність (статті 41 і 142) [1]. Державна власність - це економічна складова державного бюджету, що забезпечує населення окремими видами соціальних послуг на рівні загальноприйнятих міжнародних соціальних стандартів. Метою права державної власності є досягнення загального блага [2, с.48]. Держава є основним суб'єктом права державної власності, вона як власник через уповноважені органи управління визначає цілі діяльності суб'єктів господарювання, здійснює управління та контроль без втручання в операційну діяльність суб'єкта господарювання. Цей суб'єкт використовує право державної власності у відповідному секторі економіки через систему організаційно-господарських повноважень відповідних органів управління відносно суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на основі

права господарського відання або права оперативного управління. Взагалі, до об'єктів державної власності відносять майно, у тому числі грошові кошти, яке належить державі та має загальнодержавне значення, майно, що становить матеріальну основу суверенітету України.

У свою чергу, комунальна власність є основою для формування місцевих бюджетів і фундаментом для розвитку економіки в межах певної території, певної територіальної громади. Також достатньо важливим є те, що від формування комунальної власності залежить накопичення всього державного бюджету. Комунальна власність являє собою один із видів публічної власності, головним завданням якої є забезпечення життєдіяльності територіальної громади [3, с.101].

Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21 травня 1997 р. поряд із Конституцією став одним з основних джерел права комунальної власності: в ньому визначені економічні та фінансові засади місцевого самоврядування, коло суб'єктів та об'єктів комунальної власності, самостійність місцевих бюджетів тощо. Перш за все, вказаний Закон визначив право комунальної власності як право територіальної громади володіти, користуватися і розпоряджатися на свій розсуд і в своїх інтересах майном, що належить їй, як безпосередньо, так і через органи місцевого самоврядування.

В Україні сучасний процес децентралізації розпочато у 2014 р. з прийняттям Концепції реформи місцевого самоврядування та територіальної організації влади, Закону «Про співробітництво територіальних громад» 2014 р. та змін до Бюджетного і Податкового кодексів щодо фінансової децентралізації. Цей законотворчий процес в рамках реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади дозволив започаткувати формування нової інституції на базовому рівні – об'єднаних територіальних громад (ОТГ). А з 2015 року, з часу прийняття Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» розпочався новий етап становлення та розвитку комунальної власності. Комунальна власність в новостворених об'єднаних територіальних громадах покликана виконувати дві основні функції. Перша полягає в тому, що комунальна власність виступає основою економічної самостійності місцевого самоврядування, забезпечує управління. У свою чергу, місцеве самоврядування – це найбільш об'єктивно ближчий до населення рівень влади, який відображає його інтереси. Друга функція комунальної власності полягає в тому, що вона повинна виступати основним інструментом соціального захисту і підтримки населення певної території. Адже функціонування дитячих і загальноосвітніх установ, місцеві пільги при оплаті комунальних послуг, цільова підтримка малозабезпечених дозволяє підтримувати відповідні соціальні стандарти людей на даній території [3,с.102].

Таким чином, в процесі реформи децентралізації відбулись зміни адміністративного територіального устрою і, відповідно, наразі також змінюється система міжбюджетних відносин та фінансування соціальних об’єктів, що знаходяться у комунальній власності. Метою реформи місцевого самоврядування є, передусім, забезпечення його спроможності самостійно, за рахунок власних ресурсів, вирішувати питання місцевого значення. Ідеться про наділення територіальних громад більшими ресурсами та про мобілізацію їхніх внутрішніх резервів.

Отже, суб'єктом права комунальної власності є територіальна громада села чи добровільного об'єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, селища та міста. У вищезгаданому Законі «Про місцеве самоврядування» визначено, що правомочності щодо користування та розпорядження об'єктами спільної сумісної власності територіальних громад згідно із законодавством України здійснюють районні та обласні ради [4]. До об'єктів права комунальної власності відносять майно, необхідне для забезпечення економічного і соціального розвитку відповідної території. У комунальній власності знаходиться майно, передане з державної власності у власність області, району або інший адміністративно-територіальній одиниці.

Одним з найважливіших об’єктів права власності є земля. Наша країна відома всьому світові своїми родючими чорноземами, земля вважається багатством усього українського народу та держави. У світі останніх подій, включаючи відміну мораторія на продаж землі, актуальним є питання щодо права державної та комунальної власності на землю. Наразі в Україні проходить процесс земельної реформи. Метою реформи є забезпечення реалізації конституційних прав громадян на вільне розпоряджання своєю власністю; формування спроможних територіальних громад шляхом передачі в їх розпорядження сільськогосподарських земель державної власності як основного засобу виробництва та економічного розвитку територій; прозоре та ефективне управління земельними ресурсами [5,с.47].

Позиції вчених, керівників апарату держави та громадян України щодо скасування мораторію на продаж земельних ділянок в нашій країні є різними. Вважається, що негативними наслідками заборони на купівлю-продаж сільськогосподарських земель стали: негативне міграційне сальдо сільського населення; недоотримання власниками земель орендної плати за свої землі; виснаження ґрунтів; розвиток тіньової економіки та недоотримання доходів бюджету по всій країні. Звісно, Україна потребує уведення ринку землі, але кожен крок має бути виваженим і прорахованим, законодавство має бути чітким. Зрозуміло, що буде неправильним, якщо усі або значна більшість земель державної власності перейдуть у приватну власніть. Земля є дуже

важливим ресурсом для держави. Коли буде створюватися ринок землі, то він має бути цивілізованим.

Взагалі, державна власність виникає різними способами. При створенні соціалістичної власності головним способом була націоналізація засобів виробництва, надалі державна власність поповнювалася переважно внаслідок економічної діяльності, але досить велике значення мають і цивільно-правові угоди. Угоди у сфері внутрішнього і зовнішнього товарообігу забезпечують перехід в державну власність матеріальних благ від інших власників (недержавних підприємств і організацій, окремих громадян) [2,с.49]. Право державної власності виникає також за рахунок подарованого окремими громадянами майна, успадкованого майна, засобів від випуску лотерей, облігацій державної позики, цінних паперів, від податків. Підставою для набуття права комунальної власності є передача майна територіальним громадам безоплатно державою, іншими суб'єктами права власності, а також майнових прав, створення, придбання майна органами місцевого самоврядування в порядку, встановленому законом (ст.60 Закону України «Про місцеве самоврядування») [4].

Основною проблемою під час врегулювання відносин щодо права державної та комунальної власності є недостатність їхнього чітко-визначеного нормативно-правового регулювання. Розглядаючи законодавчий аспект комунальної власності, необхідно відмітити, що законодавчий простір України не містить окремого закону, який регламентує право комунальної власності. Існуюча законодавча база не повністю вирішує проблеми чіткого розмежування державної і комунальної власності, тому прийняття окремого закону, який регулював би відносини власності в нашій країні, було б гарним поштовхом до їхнього впорядкування і модернізації.

Список використаної літератури:

1. Конституція України : Закон від 28.06.1996 №254к/96-ВР.
URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр

2. Кушнерук Д.В. Правова природа та особливості права державної власності. Право та державне управління. Випуск № 2. Т. 1. 2019. С.44-48.

3. Гірняк В.О. До питання про правову природу комунальної власності. Часопис Київського університету права. 2017. № 3. С. 100-104

4. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон від 21.05.1997 №280/97-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16#Text

5. Настіна О.І. Передача земель державної власності у власність територіальних громад як підстава виникнення права комунальної власності на землю в Україні. «Право. Людина. Довкілля.» 2019. Вип. 3. С. 42-49.

Барило В.Р.
здобувача вищої освіти 33 групи
Юридичного фахового коледжу
Національного університету «Одеська юридична академія»
Науковий керівник: ***Тімофєєва Л.Ю.***
к.ю.н., асистент кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМИ СТАТЕВОЇ СВОБОДИ ТА СТАТЕВОЇ НЕДОТОРКАНОСТІ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

Відповідно до ст. 3 Конституції України людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [1, ст. 3]. У ст. 29 Основного Закону країни зазначено, що кожна людина має право на свободу та особисту недоторканість. У комплексі невід'ємних прав і свобод людини і громадянина важливе місце займає статева свобода, а всебічне забезпечення статевої недоторканості вважається виміром цивілізаційної зрілості суспільства, його здатності створити умови для гармонійного розвитку підростаючого покоління.

Кримінальні правопорушення проти статевої свободи та статевої недоторканості особи становлять собою велику суспільну небезпеку, характеризуються виключною аморальністю та цинічністю дій винних.

Проблемам щодо відповідальності за кримінальні правопорушення проти статевої свободи та статевої недоторканості присвятили свої роботи І. О. Бандурка, В. І. Борисов, Л. П. Брич, О. О. Дудоров, Г. С. Крайник, В. В. Кузнецов, А. С. Лукаш, Г. Я. Мартинишин, Д. П. Москаль, А. В. Савченко, М. В. Сийплокі, М. І. Хавронюк, О. В. Харитонова, О. М. Храмцов, П. В. Хряпінський, С. В. Чмут та інші науковці.

Статева свобода і статева недоторканість особи виступають родовим об'єктом кримінальних правопорушень, норми про відповідальність за які об'єднані в розділ IV Особливої частини чинного КК України [2].

Найбільш дискусійними залишаються питання щодо визначення понять «статева свобода» та «статева недоторканість», встановлення їх співвідношення між собою, обґрунтування доцільності визнання кожного з цих феноменів об'єктом злочину.

Під статевою свободою слід розуміти право дорослої і психічно нормальної особи самостійно обирати собі партнера для статевих зносин і не допускати у сфері таких зносин будь-якого примусу.

Статева недоторканість – це абсолютна заборона вступати у сексуальні контакти з особою, яка не є носієм статевої свободи, всупереч справжньому волевиявленню такої особи або ігноруючи його.

Кримінальні правопорушення проти статевої свободи та статевої недоторканості особи нерідко поєднуються з іншими злочинними посяганнями на особу - умисними вбивствами, тілесними ушкодженнями, викраденнями людини тощо.

Об'єктивна сторона статевих злочинів характеризується активною поведінкою винної особи - це фізичні та (або) інтелектуальні дії сексуальної спрямованості. За законодавчою конструкцією досліджувані злочини здебільшого побудовано як формальні склади.

Суб'єктом статевих кримінальних правопорушень є осудна особа, яка досягла 14-річного (статті 152, 153 КК) або 16-річного віку (статті 154-156 КК). У переважній більшості випадків суб'єкт є спеціальним.

Із суб'єктивної сторони всі кримінальні правопорушення проти статевої свободи та статевої недоторканості особи характеризуються прямим умислом.

Розглядаючи практику ЄСПЛ, цікавим здається рішення у справі «S. W. проти Сполученого Королівства» від 22 листопада 1995 р. де зазначається, що зґвалтування настільки очевидно принижує людську гідність, що стосунки ґвалтівника і жертви для засудження за цей злочин значення не мають. Відмова від неприйнятної ідеї подружнього імунітету проти судового переслідування за зґвалтування своєї дружини відповідає не лише цивілізованій концепції шлюбу, а й меті Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, суттю якої є повага до гідності і свободи людини [3, с.8].

Згідно зі ст. 43 Стамбульської конвенції відповідальність за передбачені нею правопорушення має наставати незалежно від характеру відносин між жертвою і правопорушником. А в рішенні від 9 червня 2009 р., постановленому у справі «Опуз проти Туреччини», ЄСПЛ наголосив на тому, що насильство в сім'ї є не приватною чи сімейною справою, а питанням, що зачіпає суспільні інтереси, що, своєю чергою, вимагає ефективних дій з боку держави.

Аналізуючи зарубіжне законодавство, доходимо висновку, що якщо для держав європейської цивілізації є звичайними положення про статеву свободу як об'єкт посягання статевих злочинів, то для мусульманських держав «статева свобода» досі є неможлива як об'єкт кримінально-правової \охорони з релігійних причин. Зокрема, під час обговорення КК Туреччини 2004 року його автори під тиском консервативних шарів суспільства змушені були відмовитися від визначення статевих злочинів як «злочинів проти сексуальної свободи», оскільки для багатьох громадян Туреччини поняття «сексуальна свобода» усе ще нерозривно пов'язано із сексуальною розбещеністю[4].

Загальним законодавством Великої Британії визначається, що більшість статевих злочинів, зокрема зґвалтування та розбещення неповнолітніх, належить до категорії статевих злочинів відповідно до Закону «Про статеві злочини»[5].

Зокрема, суб'єктом примушування до статевого акту може бути тільки чоловік і повинно це відбуватися у спосіб погрози, залякування або обману чоловіка або жінки для їхнього вступу в сексуальні відносини з винним або з ким-небудь та в будь-якому місці (скажімо, й за межами Великобританії).

З наведеного вбачається, що зґвалтування в Англії можливо винятково чоловіком стосовно жінки або іншого чоловіка, тобто, на відміну від вітчизняного законодавства, жінка не може бути звинувачена у зґвалтуванні.

Доволі цікава ситуація з криміналізацією статевих злочинів склалася також у Франції, де вказані злочини віднесено до групи злочинних посягань на фізичну й психічну недоторканість людини.

Зокрема, у ст. 222-22 КК Франції подано загальне визначення сексуальної агресії як «будь-якого сексуального посягання, учиненого в спосіб насильства, примусу, загрози або обману».

До того ж лише зґвалтування віднесено до категорії злочинів, а інші дві групи – до проступків.

Під зґвалтуванням у французькому законодавстві розуміється будь-який акт сексуального проникнення будь-якого роду, учинений стосовно іншої людини в спосіб насильства, примусу, загрози або обману (ст. 222-23КК) [6]. Доходимо висновку, що це досить близьке за значенням поняття до визначення зґвалтування в КК України.

Ураховуючи все вищевикладене, можемо зробити наступні висновки:

Спільні риси у кримінальному законодавстві України та зарубіжних країн: а) криміналізація у кожній порівнюваній країні найнебезпечніших злочинів сексуального характеру, при цьому потерпілими можуть бути особи як чоловічої, так і жіночої статі; б) встановлення чітких строків і меж покарання за злочини сексуального характеру.

Відмінні: а) відсутність, як правило, окремих норм про "насильницьке задоволення статевої пристрасті неприродним способом"; б) різні кількісно-якісні показники цих злочинів; в) відчутний вплив кримінально-правової доктрини та судової практики на визначення питань про кримінальну відповідальність за такі злочини.

Список використаної літератури:

1. Конституція України [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. – № 30. – с. 141.

Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80

2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III.

3. Дудоров О.О. Злочини проти статевої свободи та статевої недоторканості особи (основні положення кримінально-правової характеристики) : практ. порадник / О.О. Дудоров; МВС України, Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. – Сєвєродонецьк : РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2018. – 92 с

4. Телленбах С. О новом уголовном кодексе Турции. Уголовное право. 2006.

5. Половые преступления в английском уголовном праве. URL : http://librisum.com/forug/zarug14.htm

6. Sex Crimes. URL: http://criminal.findlaw.com/criminal-charges/sexcrimes.html

Бельо Л.Ю.
старший викладач кафедри загальноправових дисциплін Національного університету «Одеська морська академія»

ДОГОВІРНЕ ПРАВО ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА ПРАВОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Розростання та поширення сфери договірних відносин супроводжує розвиток ринкових відносин. Питання визначення природи договірного права, його ролі, місця і значення є сьогодні одним із дискусійних питань. Існують твердження, що договірне право є монопольним інститутом цивільного права; що договірне право є комплексним правовим інститутом, та такий який має міжгалузеву природу. І з приводу кожного з тверджень існує достатня кількість аргументів в обґрунтування.

Договірне право як правовий інститут є механізмом регулювання важливих відносин, що складаються в кожній державі між суб'єктами права.

За часів адміністративно-розподільчої економіки договір являв собою непохитну конструкцію відповідно імперативних приписів. Однак в умовах ринкової економіки питання регулювання договірних правовідносин стає ще складнішим за своєю природою, оскільки має на меті не лише суворе дотримання правопорядку у сфері господарських правовідносин, але й забезпечення всебічного інтересу сторін договору. Одночасно, розвиток ринкових відносин супроводжується впровадженням у практику національних

суб'єктів господарювання нових для національної економіки форм договорів, які були відсутні за часів панування державної форми власності (договір концесії).

Існують різні визначення договірного права, але науковці практично завжди наголошують на тому, що договірне право – це система, яка грунтується на нормах цивільного права.

В цивільному законодавстві України норми договірного права містяться передусім у ЦК України: глава 16 правочини, регламентуються у загальних положеннях про зобов'язання (глави 47-53). Окремим видам договірних зобов'язань присвячені глави 54-77 розділу III Зобов'язальне право. Договірне право включає і ті норми загальних положень ЦК, які визначають правовий статус фізичних та юридичних осіб, інших суб'єктів цивільного права, положення про представництво, довіреність, строки, позовну давність тощо [2].

Договірне право розглядають як систему правових норм, розміщених у ЦК, інших актах законодавства та норм-вимог розміщених в інших джерелах права, які встановлюють: принципи договірних відносин, правила та порядок укладення договору, зміст договору, тобто права та обов'язки сторін, порядок виконання договірних зобов'язань правові наслідки неналежного виконання (невиконання) договірних зобов'язань та способи захисту порушених прав сторін договору [18].

Договірне право регулює різноманітні й динамічні відносини економічного обороту, цивільні права та обов'язки, які виникають у результаті цілеспрямованих, заснованих на домовленості, правомірних дій осіб та інших суб'єктів цивільного права. Цивільно-правові договори мають надзвичайно широку сферу застосування.

«Розвиток системи суспільних відносин, які було охоплено правовим впливом, зумовив «вихід» договірної конструкції за межі цивільного права та її перетворення на універсальний регулятор різноманітних суспільних відносин, зміст, характер і тенденції розвитку яких постійно зазнають змін. Загальноправове (міжгалузеве) значення договору неодноразово доводилося на сторінках дисертаційних досліджень, монографічної літератури, наукової періодики. Навіть окремі представники цивілістичної науки визнали за юридичну некоректність визнання договірного права монопольним інститутом цивільного права» [19].

В умовах дії ЦК та ГК дискусійним є питання відмежування цивільних правовідносин від відносин у сфері господарювання. Хоча у ст. 4 ГК вказується, що до предмету регулювання цього Кодексу не належать майнові відносини та особисті немайнові відносини, які регулюються ЦК, зокрема земельні, гірничі, водні, лісові, трудові, фінансові за участю суб'єктів

господарювання та ін., проте в ньому містяться правові норми, що регулюють деякі договори: поставки, контрактації, міни та ін. [1; 2].

Враховуючи викладене, доцільно підтримати позицію щодо визначення поняття та змісту договірного права через його структурні складові – норми, що містяться у актах цивільного законодавства та інших актах національного законодавства: «договірним правом є сукупність правових норм, розташованих в ЦК України, інших актах цивільного законодавства та інших актах законодавства України, які встановлюють: прямо чи опосередковано передумови та принципи договірних відносин; правила та порядок укладення договору; зміст договору, тобто права та обов'язки сторін; договірну правосуб'єктність сторін; порядок виконання договірних зобов'язань; правові наслідки неналежного виконання (невиконання) договірних зобов'язань та способи захисту порушених прав сторін договору» [9].

Необхідна величезна за масштабом робота, що буде спрямована, по-перше, на виявлення прогалин у господарському і цивільному законодавстві в частині інституту договірного права, опрацювання з метою їх усунення; по-друге, брати до уваги та використовувати стабільні європейські договірні норми, вирішувати договірні питання національної компетенції відповідно до них, переймати досвід тих країн, які найкращим чином регулюють свої договірні відносини.

Розвитку договірного права сприяє антимонопольне законодавство, законодавство про захист прав споживачів, державне регулювання ціноутворення, регулювання якості товарів, робіт і послуг.

Список використаної літератури:

1. Господарський кодекс України : Кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // [Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Законодавство України. – Режим доступу до док. : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15.

2. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // [Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Законодавство України. – Режим доступу до док. : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15

3. Марушева О.Г. Договірне право: конспект лекцій / О. Г. Марушева. – Харків : «Монограф» , 2016. – 107 с.

4. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія / В. С. Мілаш; Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Х.: ХНУМГ, 2014. – 227 с.

5. Бервено С. М. Проблеми договірного права України: Дис. доктора юрид. наук: 12.00.03 / Сергій Миколайович Бервено; Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Академії правових наук України. – К., 2006.

– 440 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://jurfak.univer.kharkov.ua/docs/aref-Berveno.pdf

Валуєва Л.В.
к.ю.н. доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»

ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

Європейці хочуть мати поряд економічно сильних сусідів тому підштовхують Україну до налагодження сучасної транспортної системи. До 2022 року у сфері транспорту Україна зобов'язалася імплементувати у своє законодавство низку європейських стандартів для гармонізації з існуючими в ЄС. Європейський Союз уважно спостерігає за розробкою інфраструктурних проектів в Україні і поточним прогресом у їх виконанні кожного року. Найголовнішими із перших повинні були прийняті законопроекти ***про залізничний і внутрішній водний транспорт, небезпечні вантажі та мультимодальні перевезення.***

Тож проаналізуємо теперішній стан імплементації у цих сферах.

Розпорядженням КМУ від 07 квітня 2021 р. № 321-р «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» було затверджено комплексний план дій з реформування інфраструктурних проектів, який є важливим для забезпечення підстав впровадження стандартів ЄС у галузі управління інфраструктурою.

Законопроект №1196-1 від 06.09.2019 "Про залізничний транспорт України" презентує нову модель ринку залізничних перевезень, аналогічну європейським системам. Передбачається, що доступ до інфраструктури залізничного транспорту надається перевізникам на недискримінаційній основі, умова доступу - наявність сертифікату безпеки та/або сертифікату авторизації. Нагляд за недискримінаційним доступом до інфраструктури загального користування здійснює Національна комісія регулювання в сфері транспорту (яка також регулює тариф на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування). Залізничні перевезення пасажирів в Україні щороку генерують до 15 млрд грн. збитків [1]. Основні проблеми, що потребують вирішення: підвищення пропускної спроможності мережі залізниць України; оновлення та модернізація основних фондів; технічне і технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн; недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність

державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам; недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг; необхідність реформування ПАТ «Укрзалізниця», побудови її діяльності і системи управління відповідно до принципів, закладених в директивах ЄС; виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні із регульованими Урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільних послуг суттєво обмежує можливості технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС [2].

Набрання чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» відбудеться 01.01.2022. Закон включає імплементаційні норми 5-х основних європейських директив та покликаний привести українське законодавство у відповідність до європейського. Відновлення ефективних внутрішніх водних шляхів є одним з першочергових зобов’язань України в рамках євроінтеграційних процесів для вступу в ЄС. Європейці підштовхують Україну до відродження річкового шляху Е-40, який з'єднав би Чорне та Балтійське моря через коридор Дніпро-Вісла. Використання внутрішніх водних шляхів у цьому напрямку допоможе значно заощадити витрати на перевезення. Вільний доступ іноземних суден в українські річкові порти сприятиме відновленню судноплавства і забезпечить збільшення об'єму перевезень внутрішніми водними шляхами; підійме надходження до бюджету від сплати єдиного річкового збору з судна, знизить навантаження на автошляхи, зменшить кількість викидів шкідливих речовин в повітря.

На сьогодні перевезення небезпечних вантажів територією України здійснюються відповідно до вимог законів України «Про перевезення небезпечних вантажів» та «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)». Також діють Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, Порядок проведення спеціального навчання працівників суб’єктів перевезення небезпечних вантажів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285, Порядок і правила проведення обов’язкового страхування відповідальності суб’єктів перевезення небезпечних вантажів, затверджені постановою Кабінету Міністрів

України від 01.06.2002 № 733, Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, Порядок видачі та оформлення свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів, Порядок погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів. затверджені наказом МВС України від 04.08.2018 № 656 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів», Державний СТандарт України (ДСТУ), Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) та інші.

Перевізники узгоджують з Національною поліцією дорожнє перевезення небезпечних вантажів, які належать до вантажів підвищеної небезпеки згідно із наказом МВС України від 4.08. 2018 р. № 656. Свідоцтво про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів свідчить про те, що вказаний транспортний засіб відповідає вимогам ДОПНВ.

Перевезення небезпечних вантажів вимагають від компаній і їх керівників всебічного і безперервного контролю процесу. Ідеальним рішенням у даній галузі є відеореєстратори з потоковою передачею даних. Такі пристрої дають можливість об'єктивного і безперервного контролю всіх подій, пов'язаних з транспортуванням небезпечних вантажів. Система призначена для підвищення безпеки пасажирських і вантажних перевезень, отримання докладної інформації про дорожню обстановку, аналізу різного роду спірних ситуацій. Аналогічні системи сьогодні впроваджуються провідними транспортними компаніями. Системи відеоспостереження на транспорті дозволяють зберігати зображення поточної ситуації на дорозі і в салоні транспортного засобу, а також здійснювати передачу відео і звуку на віддалений сервер за допомогою 3G-мереж. При встановленні в транспорті відеореєстратор підключається до бортової мережі. Для мінімізації обсягу збережених даних запис із камер може включатися за фактом запуску двигуна, не вимагаючи жодних дій від водія [3].

5 березня 2021року Верховна Рада прийняла у першому читанні законопроєкт №4258 «Про мультимодальні перевезення». Він вдосконалює існуючу законодавчу базу та запроваджує правові механізми для ширшого використання мультимодальних/контейнерних вантажних перевезень у транспортній системі України. Це, у свою чергу, сприятиме захисту навколишнього середовища через переорієнтацію значної частини перевезень з автошляхів на річку та інші екологічні види доставки, а також значно оптимізує час і витрати шляхом впровадження єдиного договору мультимодального перевезення [4].

Отже, проаналізувавши стан справ з імплементацією європейських стандартів у сфері транспорту дійшли висновку, що є значні зрушення в цій

сфері, найслабкішою ланкою поки що залишається залізничний транспорт.

Список використаної літератури:

1. Новий закон про залізничний транспорт - п’ять років очікувань. 30 сентября 2020. URL: https://cfts.org.ua/blogs/noviy_zakon_pro_zaliznichniy_transport_pyat_rokiv_ochikuvan_560 (дата звернення: 22.04.2021)
2. Інформація про Українські залізниці. URL: https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html (дата звернення: 22.04.2021)
3. Перевезення небезпечних вантажів: вимоги до транспортних засобів. 16.01.2020. URL: https://www.mdoffice.com.ua/ru/aSNewsDic.getNews?dat=16012020&num_c=719419 (дата звернення: 22.04.2021)
4. Верховна Рада підтримала розвиток мультимодальних перевезень в Україні, - Владислав Криклій. 5 Березня 2021. URL: https://mtu.gov.ua/news/32665.html (дата звернення: 22.04.2021)

Глуган В.С.
студентка ІІІ курсу Юридичного фахового коледжу
Національного університету «Одеська юридична академія»
Науковий керівник:
Тімофєєва Л.Ю.
доцент кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ДЕЯКІ ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ З МОТИВІВ НЕНАВИСТІ

Кримінальні правопорушення з мотивів ненависті визначаються як правопорушення, які змотивовані упередженим ставленням нападника до жертви, яка належить до певної соціальної групи або раси. Кримінальний кодекс України дає визначення цього виду кримінальних правопорушень у ст.161, а саме, «умисні дії, спрямовані на розпалювання національної, расової чи релігійної ворожнечі та ненависті, на приниження національної честі та гідності, або образа почуттів громадян у зв'язку з їхніми релігійними переконаннями, а також пряме чи непряме обмеження прав або встановлення прямих чи непрямих привілеїв громадян за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, інвалідності, етнічного та

соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками», також цей вид кримінальних правопорушень класифікується як обставини, які обтяжують покарання, це зазначається у ч.3 ст. 67 КК України, а саме у «вчинення злочину на ґрунті расової, національної чи релігійної ворожнечі або розбрату»[1]. Але згідно зі ст. 21 Конституції України, «усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах. Права і свободи є невідчужуваними і непорушними». Як зазначається також у ст. 24 Основного Закону, «не може бути привілеїв чи обмежень за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного чи соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками» [2]. Тому актуальність теми криється у відмінності цього виду кримінальних правопорушень від інших злочинних діянь, визначень їх особливостей та ознак.

Н.Ю. Цвіркун дає чітке визначення кримінальних правопорушень з мотивів ненависті , а саме як екстремальна форма упередженого ставлення, оскільки жертва зазнає напад через свою приналежність до певної групи. Однією з особливостей даного виду кримінальних правопорушень є те, що воно складається з двох основних елементів, таких як діяння, що містить склад правопорушення, який передбачено чинним кримінальним законодавством України, та упередженого ставлення особи яка вчинила правопорушення, тобто мотив яким керується суб'єкт при скоєнні кримінального правопорушення. Тим самим злочинець прагне принизити честь і гідність жертви через її етнічне походження, мову, національність, віросповідання [3, с. 36].

Кримінальні правопорушення з мотивів ненависті сигналізують про відторгнення цілих громад, а також потенційною причиною конфліктів, оскільки можуть викликати стрімкий ріст злочинів і підвищення рівня застосованого насильства. Одним з варіантів зупинення циклу насильства є створення в суспільстві умови, що існує чітке розуміння самої суті кримінальних правопорушень з мотивів ненависті, і для прориву цього явища приймаються рішучі заходи [3, с. 42].

Ще одним важливим показником актуальності проблеми кримінальних правопорушень з мотивів ненависті є те, що будь-яка людина може стати жертвою, проте найчастіше ними стають представники меншин.

Даний вид кримінальних правопорушень також характеризується спрямованістю до знищення майна, яке належить будь-якій громаді або пов'язаних з нею, прикладом може бути напад на культові будівлі [4, с. 163].

Ознаки наявності упередження - це один або кілька фактів, які свідчать про те, що кримінальне правопорушення, можливо, було скоєно на підставі упередження. Ці ознаки дають об'єктивні критерії, за наявності яких, можна

судити про ймовірні мотиви, також наявності упередження є інструментом для початкового розпізнавання можливих кримінальних правопорушень з мотивів ненависті. Тому на мою думку, поліцейським та прокурорам слід використовувати ці критерії для прийняття рішень про те, чи потрібно далі розслідувати мотиви злочинця, якщо так, то яким чином. Взагалі, в більшості випадків, необхідності в доведенні мотиву будь-якого кримінального правопорушення немає. При цьому, оскільки мотив являє собою складне явище і існують обмеження щодо того, які саме докази можна використовувати для його доведення, справи, що стосуються злочинів на ґрунті ненависті, вимагають від поліцейських, суддів та прокурорів особливого підходу [5, с. 167]. Бажаним результатом кримінального правосуддя є доведення мотиву упередження і домогтися збільшення покарання злочинцю. Важливе значення має відновлення - по можливості в найбільш повному обсязі - прав потерпілих, а також можливе відшкодування нанесених збитків. Тому у зв'язку з цим, величезне значення має забезпечення комунікації між владою і потерпілими та їхніми громадами з питань поточних і завершених процесів.

Громадянське суспільство відіграє незмінну роль в поширенні інформації про кримінальні правопорушення з мотивів ненависті, а саме підтримка потерпілих и боротьба за прийняття владою більш ефективних заходів реагування. Цінну інформацію про поширеність і наслідки кримінальних правопорушень надає моніторинг, здійснюваний громадянським суспільством [3, с. 48]. Ефективним методом боротьби з кримінальними правопорушеннями з мотивів ненависті є те, що відповідні органи влади можуть співпрацювати з організаціями громадянського суспільства з метою підвищення ефективності виявлення, реєстрації та моніторингу кримінальних правопорушень або інцидентів на ґрунті ненависті, а також надання безпосередньої підтримки тим сторонам, які надають допомогу жертвам таких злочинів.

Список використаної літератури:

1. Кримінальний кодекс України від 6 квітня 2001 р.-№16.-ст.101.

2. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України . – 1996. – № 30. – ст. 141.

3. Злочини на грунті ненависті: попередження та реагування / Електронний ресурс: www.osce.org/uk/node/180336 download . – 36-48 с.

4. Дорош Л.В. Мотив расової, національної чи релігійної нетерпимості як кваліфікуюча ознака злочинів проти життя і здоров'я особи / Л.В. Дорош // Проблеми законності: Академ. збірн. наук пр. / Відп. ред. В.Я. Таціц: Х.: Нац. ун-т «ЮАУ», 2011. – Вип. 114. – 257 с. – 163-173.

5. Розслідування злочинів, вчинених на ґрунті нетерпимості. Навчально-практичний посібник / колектив авторів. Київ, 2012. – 167 с.

Допіра А.В.
здобувач вищої освіти ІІ курсу ННІ МП та М
Науковий керівник: Бельо Л. Ю., старший викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ: ОСОБЛИВОСТІ ТА ЗНАЧЕННЯ

Норми цивільного права містять широкий арсенал засобів впливу на поведінку фізичних осіб та організацій через їхні інтереси і за допомогою інтересів. Одним із таких засобів впливу на майнові інтереси осіб є застосування до правопорушника цивільно-правової відповідальності.

Хоча цивільно-правова відповідальність не є центральним інститутом галузі цивільного права, вона є однією з гарантій захисту прав і свобод суб'єктів цивільно-правових відносин. Саме цивільно-правова відповідальність певною мірою забезпечує реалізацію суб'єктами цивільноправових відносин їхніх прав та обов'язків. Якщо ж суб'єкти цивільно-правових відносин за власним бажанням не виконують покладені на них законом, договором обов'язки, цивільно-правова відповідальність є, засобом, за допомогою якого забезпечується примусове виконання такого роду зобов'язань.

Тому актуальним завданням сучасної юридичної науки є змістовний і всебічний аналіз цивільно-правової відповідальності.

Цивільно-правова відповідальність є різновидом юридичної відповідальності і їй притаманні усі її ознаки. Як галузевий вид юридичної відповідальності цивільно-правова відповідальність – це форма державного примусу, що пов'язана із застосуванням санкцій майнового характеру, спрямованих на відновлення порушених прав і стимулювання нормальних економічних відносин юридично рівноправних учасників цивільного обороту.

Наразі в цивільному законодавстві України немає дефініції поняття цивільно-правова відповідальність.

Це пояснюється тим, що "цивільно-правова відповідальність" є абстрактною науковою категорією, на якій базуються різні конструкції та інститути цивільного права. Давня дискусія правників стосовно поняття цивільно-правової відповідальності триває й сьогодні. Наявність у юридичній літературі великої кількості точок зору обумовлюється використанням терміна

"відповідальність" з різною метою, що випливає із сутності цієї правової категорії.

Цивільно-правова відповідальність має істотні відмінності від інших видів юридичної відповідальності.

По-перше, цивільно-правова відповідальність носить майновий характер, навіть у випадку порушення особистих немайнових прав особи або завдання моральної шкоди, з порушника стягується грошова компенсація.

По-друге, в інституті цивільно-правової відповідальності існує презумпція винуватості правопорушника: заподіяння шкоди визнається протиправним і тягне за собою обов'язок відшкодувати шкоду, якщо сторона не доведе, що він діяв правомірно. Особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини (або незалежно від вини), якщо це передбачено договором або законом.

По-третє, в інституті цивільно-правової відповідальності існує можливість перевищення розміру відповідальності у порівнянні з розміром заподіяної шкоди або збитків, саме в такий спосіб втілюється одна зі специфічних ознак цивільної відповідальності у вигляді додаткових обтяжень у майновій сфері правопорушника.

У цивільних (приватних) правовідносинах, на відміну від публічно-правових, відповідальність перестає бути просто покаранням. Обумовлено це автономією волі, покладеної в основу цивільно-правового регулювання. Відповідно, найважливішою рисою цивільно-правової відповідальності є автономія волі її суб'єктів. Кредитор має право залучити боржника до відповідальності, але має право і не залучати, приймаючи на себе всі майнові наслідки цього. А боржник має право вимагати від кредитора усунення необґрунтованого (зайвого) приниження його автономії волі, набуваючи початковий рівний з усіма статус після переживання заходів відповідальності.

Тільки в рамках цивільного права індивід отримує реальну можливість найбільшою мірою проявити автономію своєї волі по відношенню до одвічної машини свавілля – держави. Тільки у цивільному праві держава може нести відповідальність перед людиною.

Єдність категорії цивільно-правової відповідальності не виключає існування певних її різновидів, що обумовлюється широтою кола цивільних правовідносин. Класифікація здійснюється за різними критеріями, що мають юридичне значення.

Проаналізувавши цивільне законодавство, доцільно класифікувати цивільно-правову відповідальність за інститутами цивільного права: інститутом договірних зобов'язань та інститутом не договірних зобов'язань.

Також існує класифікація цивільно-правової відповідальності за обсягом. Вона не передбачена цивільним законодавством, а сформульована вченими. Дана класифікація розкриває значення цивільно-правової відповідальності, її орієнтованість на захист прав та інтересів суб'єктів цивільних правовідносин, адже збільшення або зменшення розміру компенсації здійснюється в залежності від майнового стану правопорушника, поведінки учасників, здійснення правочину під впливом обману або насильства.

При множинності суб'єктного складу у разі порушення зобов'язання має місце часткова, солідарна або субсидіарна відповідальність. При цьому вид відповідальності залежить від її розподілу між співборжниками. Можливість кредитора заявити вимоги про відшкодування шкоди одночасно всі співборжникам чи одному з них у повному обсязі сприяє належній охороні прав потерпілого.

Сутність інституту цивільно-правової відповідальності, як і будь-якого іншого правового інституту виявляється у його функціях.

Існує багато класифікації функцій цивільно-правової відповідальності. Як вважає І.С. Канзафарова: цивільно-правова відповідальність виконує гарантійно-забезпечувальну, компенсаційну, штрафну, виховну, інформаційну та контрольну функції, при цьому, «спеціальними юридичними функціями є лише перші три, останні ж є соціальними функціями».[2, с.34]

На нашу думку, оскільки цивільно-правова відповідальність є інститутом цивільного права, в ній реалізуються загальні функції цивільного права, а саме: компенсаційна, превентивна, штрафна(каральна), виховна, регулятивна.

Мета цивільно-правової відповідальності полягає у відновленні порушених суб'єктивних цивільних прав, а у разі неможливості такого відновлення - у компенсації (грошовій або майновій) негативних наслідків правопорушення.

Специфічність цивільної відповідальності полягає саме у реалізації компенсаторної відновлювальної функції. Вона, з одного боку, відображає основну мету застосування заходів цивільно-правової відповідальності, а з другого, - встановлює еквівалентність розміру заподіяної правопорушенням шкоди та розміру відповідальності.

На нашу думку, відновлення порушеного права або компенсація завданої шкоди є головним напрямом і функціональною особливістю цивільно-правової відповідальності. Усі інші функції є факультативними.

Список використаної літератури:

1. Зелена В. І. Функції юридичної відповідальності в приватному праві. Юридичний вісник. 2014. № 3 (32). С. 90-94.

2. Канзафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні. автореф. дис. на здобуття наук. ступ. докт. юрид. наук. Київ, 2010. 36 с.

3. Скрипник Р. В. Сутність та зміст цивільно-правової відповідальності. Тенденції і перспективи розвитку інститутів права та держави. Київ-Тернопіль: ТНЕУ, 2018. С. 77-78.

4. Церковна О. В. Особливості механізму реалізації функцій цивільно-правової відповідальності. Південноукраїнський правничий часопис. 2014. № 2. С. 69-71.

Ізбаш О.О.
к.ю.н., доцент, доцент кафедри
загальноправових дисциплін
Національного Університету «Одеська морська академія»

НЕВЗАЄМОЗАМІННИЙ ТОКЕН І ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ

На початку березня в Брукліні публічно спалили картину Morons (White) відомого вуличного художника Бенксі. Картину спалив представник блокчейн-компанії Injective Protocol, який особисто купив її за $ 95 тис. Знищене творіння Бенксі конвертували в токен, який був тут же виставлено на аукціон і проданий в чотири рази дорожче - за 228,69 ETH (більше $ 380 тис.).

Акт спалення картини Бенксі став одним з перших відомих випадків перетворення фізично існуючого об'єкта мистецтва в nonfungible tokens або NFT - тобто унікальний або невзаємозамінний токен, що підтверджує право власності на цифровий актив.

Закон і мистецтво часто речі, що доповнюють один одного, особливо зараз, з появою технології блокчейна, що може грати ключову роль в таких питаннях, як доказ походження, а так само створення правових рамок пайового володіння творами мистецтва.

І з цією метою першопроходець в області смарт-контрактів, OpenLaw, тільки що запустив систему, на основі блокчейн, для допомоги художникам в безпечному контролі й отриманні прибутку від інтелектуальної власності, що, без сумніву, буде цікаво багатьом юристам, а не тільки тим, хто займається мистецтвом.

Технологія блокчейн широко пов'язана з обміном взаємозамінними цифровими активами, від платіжних систем, таких як Zcash (ZEC) і Libra, до платформ, таких як Ethereum і Substrate, з використанням так званих

взаємозамінних (fungible) токенов. Предмет, що є замінним, взаємозамінний з іншим ідентичним предметом.

Однак невзаємозамінні токени («nonfungible tokens» або «NFT») не мають подібної властивості. Хоча ця особливість може здатися непрактичною, особливо з урахуванням торгової корисності токенів, вона дуже бажана, якщо метою є захист вартості активу. З цієї причини NFT-токени зробили революцію у володінні предметами мистецтва та праві інтелектуальної власності. Одна з причин, по якій блокчейни настільки потужні, полягає в тому, що вони дозволяють нам визначати і забезпечувати дотримання меж і прав власності без залежності від централізованої, застарілої державної системи обліку.

Ці можливості дають надію на відкриття нових ділових можливостей для художників і працівників медіаіндустрії, де поширення вільно доступних цифрових копій підриває здатність власників контенту монетизувати і поширювати творчі роботи, за винятком часто спотворених моделей реклами.

Нові стандарти NFT в поєднанні з інструментами, створеними OpenLaw, будуть підтримувати поширення ліцензійних угод, заснованих на розумних контрактах, ліцензійних платежів та інших угод з управління і монетизації створення робіт. З OpenLaw і NFT сторони отримують можливість маркувати виняткові та невиключні права інтелектуальної власності поряд з іншими правами власності та гарантувати, що ці права криптографично пов'язані з одним або кількома юридично обов'язковими угодами.

Після завантаження в IPFS художник може створити необмежену кількість ліцензійних прав, включаючи видачу токенізірованних невиключних ліцензій і частин пайового володіння для даного твору мистецтва. Власність і права власності, що представлені токеном NFT, можуть включати в себе різні класи власності, ліцензійні права та права на перепродаж роялті в оригінальному творі мистецтва.

Інструменти OpenLaw відкривають нові можливості для пайового володіння творами мистецтва. Наприклад, якщо художник вирішує продати частку володіння в своєму цифровому творі мистецтва, при цьому кожна дрібна частка становить 1% володіння, він тепер може це зробити. Прив'язуючи смарт-контракти до токену, художник може забезпечити постійне отримання роялті (тобто 10% від ціни продажу) кожен раз, коли токенізована ліцензія передається іншому покупцеві.

Використовуючи комбінацію коду та розумного контракту, що підтримує NFT, художники отримують можливість отримувати роялті при перепродажі відповідно до вимог Європейського Союзу (відповідно до Директиви ЄС 2001/84/ЕС) та Сполученого Королівства (відповідно до Положення про право інтелектуальної власності художників 2006 року).

NFT також використовується для представлення ліцензійних прав. Прикріплюючи метадані до токену та посилаючись на метадані в положеннях і умовах для кожної ліцензії в створеній угоді OpenLaw, токени можуть представляти невиключні ліцензійні права, що можна вільно продавати, купувати і перепродавати, як і будь-які інші криптографічні активи.

Починається нове майбутнє цифрового мистецтва, яке обіцяє допомогти зменшити викривлення першої інтернет-хвилі і забезпечити більшу компенсацію для художників по всьому світу. За допомогою OpenLaw і NFT творці контенту мають більше можливостей, що, в свою чергу, повинні допомогти створити більш справедливий і не просто творчий ландшафт в дусі Web 3.0.

Список використаної літератури:

1. Закон Украины «Об авторском праве и смежных правах» от 23.12.93 г.: [Электронный ресурс]: Верховная Рада Украины/Законодательство Украины. – Электрон. дан. – Режим доступа: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3792-12

2. Лиханова Елена. Что такое NFT? Криптоискусство в вопросах и ответах: [Электронный ресурс]: / Е. Лиханова. – Электрон. ст. – Режим доступа к статье: https://rb.ru/story/nft-wat/

3. Протокол: [Электронный ресурс]: Юрид. интернет-ресурс/Протокол. – Электрон. журн. – Режим доступа к журн.: https://protocol.ua/ru/realii_hhi_veka_zashchita_avtorskih_prav_s_pomoshchyu_ai_to_be_continued/, свободный. – Загл. с экрана. – яз. рус.

Клєщенко А.Л.
здобувач вищої освіти ІІІ-го курсу юридичного фахового коледжу
Національного Університету «Одеська юридична академія»
Науковий керівник:
Тімофєєва Л.Ю.
к.ю.н., доцент кафедри кримінального права
Національного Університету «Одеська юридична академія»

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТУ НОВОГО КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Статтею 3 Конституції України від 28 червня 1996 р., закріплено положення про людину, життя, здоров'я, честь і гідність, недоторканість та безпека якої визнаються найвищою соціальною цінністю [1, ст. 3]. Держава має певні зобов’язання перед людиною, які в тому числі полягають і в

удосконаленні законодавства, приведенні його у відповідність до норм чинного міжнародного законодавства, у зв'язку із викликами сучасності та потребами демократичного суспільства.

Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. [2] (далі – КК України) – не виключення і є таким, що підлягає удосконаленню, шляхом його переробки. Підставою для істотної зміни чинного КК України є вищевикладений керівний принцип як кримінального права, так і права в цілому.

Реформування КК України сьогодні є необхідним за низкою важливих причин. Такою причиною насамперед є те, що КК України знаходиться в критичному стані, постійно зазнає численних змін і доповнень, що фактично руйнує стабільність кримінального права, хоча вона і гарантується державою. Варто також зазначити і за конкуренцію та колізії норм чинного КК України, що є істотним недоліком та перепоною при правозастосуванні. Окрім цього, існує необхідність доповнення та роз'яснення законодавцем деяких понять, що істотно впливають на кваліфікацію вчиненого особою діяння.

Відповідно до Указу Президента України №584/2019 від 07.08.2019 було утворено Комісію з питань правової реформи, основним завданням якої є сприяння подальшому розвитку правової системи України на основі конституційних принципів верховенства права, пріоритетності прав і свобод людини і громадянина з урахуванням міжнародних зобов'язань України [3]. Частиною цієї Комісії стала робоча група з питань розвитку кримінального права, до складу якої увійшли одні з кращих представників провідних юридичних шкіл України. На групу покладено низку завдань, одним з яких є підготовка пропозицій стосовно змін до законодавства України про кримінальну відповідальність. Діяльність цієї групи підтримується Консультативною Місією Європейського Союзу в Україні.

Причому за мету своєї діяльності робоча група має не просто внесення деяких конкретизуючих змін до закону про кримінальну відповідальність, а написання кодексу «з чистого аркушу». Запропонована, нова для України та відома для більшості іноземних держав, структура проекту кодексу, в основі поділу якого лежить нумерація статей, подібна до того, яка вона у Кримінальному кодексі Франції [5]. Статті об'єднуються у розділи, які у свою чергу є структурними елементами книг.

Починаючи аналіз проекту КК України [4], одразу вбачається простота та ясність викладених кримінально-правових норм. Дуже важливим для реалізації принципу юридичної визначеності є також те, що на самому початку проекту міститься перелік необхідних термінів, що вживаються у тих чи інших статтях, причому обтяжуючі та пом'якшуючі обставини для конкретної категорії

злочинів та термінологія, притаманна певним видам злочинів, тепер представлені на початку кожного розділу

Найбільших змін зазнали правила визначення заподіяної вчиненням кримінального правопорушення шкоди. Відтак, шкода має вирізнятися за десятьма ступенями в залежності від тяжкості. І загалом пропонується «відійти» від класифікації кримінальних правопорушень та диференціювати кримінальну відповідальність. Таким чином, кожна стаття не передбачатиме відповідної санкції за вчинене особою діяння, а ніби із заборонної норми «трансформується» у норму-дефініцію, яка закріплює за особою вчинення відповідного діяння певного ступеня тяжкості. Крім цього, обтяжуючі та пом'якшуючі обставини несуть за собою підвищення або зниження ступеня тяжкості кримінального правопорушення.

Виникає питання про те, що ж зробили із санкціями? Для зручності користування суб'єктами правозастосування цим кодексом, санкції винесені в окремий розділ, що входить до складу книги про покарання, а визначення кримінальної відповідальності має відбуватися відповідно до ступеня вчиненого діяння. Для наочності, в проекті наведена таблиця, за допомогою якої чітко видно, що кожній санкції кореспондує певний ступінь тяжкості злочину.

Система покарань у проекті нового КК України постала більш розширеною та зрозумілою, так, пропонується залишити лише штраф, ув'язнення та довічне ув'язнення. Виокремлено суспільно-корисні роботи, пробацію, пробаційний арешт, електронний моніторинг, компенсацію, реституцію, конфіскацію, обмежувальні заходи. Крім цього, також задля дотримання принципу справедливості, згідно із «новим кодексом», за проступок передбачатиметься не покарання, а певне стягнення, присуд тощо, що буде передбачено Кодексом про проступки.

Цікавими є також нововведені п'ять великих груп злочинів: проти прав людини, проти суспільства, проти власності, фінансів і господарської діяльності, проти держави, проти основ міжнародного права та міжнародного правопорядку. Як вбачається, в основі класифікації закладений певний «розширений» об'єкт посягання.

Крім цього, пропонується дещо ускладнити процедуру внесення змін до «нового кодексу». Таким чином, стаття 1.1.3 проекту КК України, закріплює презумпцію знання та стабільність Кримінального кодексу [4]. В ній йдеться про те, що зміни мають вноситися не частіше одного разу протягом календарного року, крім випадків скасування злочинності діяння або поліпшення правового статусу особи, яка вчинила злочин. Така позиція розробників позитивно впливатиме як на становище окремої особи, так і

суспільства в цілому, у разі прийняття цього кодексу, тому що це є проявом стабільності закону про кримінальну відповідальність.

Підсумовуючи, можна зазначити, що робоча група вже зробила вагомий внесок на шляху реформування кримінального законодавства. Робота над «новим кодексом» ще не завершена і його текст перебуває в постійній динаміці, щодо удосконалення цього проекту.

Список використаної літератури:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 №№254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, с. 141.

2. Кримінальний кодекс України: Кодекс України, Кодекс, Закон від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст. 131.

3. Указ Президента України №584/2019 від 07.08.2019 [Електронний ресурс] / 2019 – Режим доступу до ресурсу: https://www.president.gov.ua/documents/5842019-28949.

4. Проект нового Кримінального кодексу України [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2021/01/18/kontrolnyj-proekt-kk-17-01-2021.pdf.

5. Кримінальний кодекс Французької Республіки [Електронний ресурс]. – 1992. – Режим доступу до ресурсу: https://yurist-online.org/publ/zarubezhnoe_zakonodatelstvo_zarubizhne_zakonodavstvo/kriminalnij_kodeks_franciji_ugolovnyj_kodeks_francii/12-1-0-82.

Ковбан А. В.
к.ю.н., доцент, доцент кафедри
загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»

ЩОДО КОНСТИТУЦІЙНО-ПРАВОВОЇ РЕГУЛЯЦІЇ НАПРЯМКІВ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Інформаційні технології відкривають нові можливості для діяльності держави в різних напрямках: права людини, суверенітет, національна безпека. Основою для розвитку і взаємодії нових форм повинні стати конституційні норми.

Аналіз впливу інформаційних технологій на права людини і розвиток демократії вимагає попереднього обліку двох аспектів. Перший аспект

обумовлений еволюційним проміжком часу, який розділяє досягнення технічного прогресу і їх юридичне оформлення. Адаптація національних та міжнародних стандартів щодо досягнень науки і техніки сприймається як занадто повільна в рішенні питань конституційно-правового регулювання сучасних технологічних інновацій. І другий аспект відображає тенденції інформаційного розвитку на міжнародному та національному рівнях, та пов'язаний з глобальним виміром сучасних технологічних явищ.

У світлі цих двох підходів розглянемо два ключових питання: розвиток традиційних прав людини і демократії в світі технологічних інновацій та формування нових напрямків прав людини, які визначаються як покоління інформаційних прав.

Одна з найважливіших характеристик конституційного ладу, що закріплена в ст. 1 Конституції України – демократична держава [1]. Саме поняття «демократія» передбачає, що влада здійснюється її громадянами і ґрунтується на системі політичних прав: право на свободу думки і слова; право отримувати і поширювати інформацію; право на об'єднання, включаючи право створювати професійні спілки для захисту своїх інтересів; право збиратися мирно; право брати участь в управлінні державними справами як безпосередньо, так і через своїх представників; право обирати і бути обраними до органів державної влади і органи місцевого самоврядування, брати участь в референдумах; право брати участь у здійсненні правосуддя і рівний доступ до державної служби; право звертатися особисто, а також направляти індивідуальні та колективні звернення до державних органів і органи місцевого самоврядування.

Сучасні інформаційно-комунікаційні та онлайн-технології дозволяють по-новому інтерпретувати основні права людини, актуалізують проблеми захисту права на гідність людини, можливості отримувати і поширювати інформацію; права на недоторканність приватного, особистого і сімейного життя; права на таємницю листування, телефонних переговорів, поштових, телеграфних та інших повідомлень.

Реалізація права на свободу думки і слова розглядається як головний засіб, що дозволяє людям обмінюватися ідеями та думками, брати участь у функціонуванні держави та впливати на її внутрішню та зовнішню політику та сприймати політику через призму демократій та демократичних змін. З'явилося нове поняття «електронна демократія», «е-демократія», «digital-демократія», під якими мають на увазі нову форму демократії, при якій громадяни беруть участь в процесі державного управління за допомогою інформаційних технологій. До її елементів можна віднести: інтернет-голосування громадян, опитування, за результатом якого влада приймає певне рішення регіонального,

місцевого або державного рівня; впровадження інформаційних технологій в політичні процеси, в систему виборів; мережева комунікація громадян і представників влади; електронний збір підписів (петиції) тощо.

Держава з впровадженням інформаційних технологій в діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування отримує нові можливості для інформування своїх громадян про свої проекти і рішеннях, врахування думки населення з ключових питань та підвищує ефективність та відкритість роботи органів влади та довіру до них. Як приклад змін стану сучасної електронної демократії можна навести офіційні сайти і застосунки «Дія», «Дій вдома», «Чисте місто» [2-3] тощо.

Можна виокремити наступні тенденцій розвитку електронної демократії в Україні. По-перше, даний напрямок знаходиться на початковій стадії розвитку. По-друге, проекти, які реалізуються сьогодні в «пілотному» режимі, доступні для політично активних громадян, які зацікавлені у розвитку електронної демократії та бажають брати участь в цих процесах. Інформаційні технології не тільки створили нові способи реалізації системи прав людини, але сприяють появі таких прав і свобод, які ще вимагають конституційного закріплення і подальшого регулювання з боку органів публічної влади.

Список використаної літератури:

1. Конституція України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141) // Верховна Рада України / База даних «Законодавство України» / Документи. - URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення: 24.05.2021).

2. Державні послуги онлайн. - URL: https://diia.gov.ua/ (дата звернення: 24.05.2021).

3. Як працює застосунок «Дій вдома». - URL: https://www.kmu.gov.ua/news/yak-pracyuye-zastosunok-dij-vdoma (дата звернення: 24.05.2021).

Коротиш С.О.
здобувач вищої освіти І курсу ННІМП та М НУ «ОМА»
Науковий керівник: Валуєва Л.В., к.ю.н. доцент
кафедри загальноправових дисциплін НУ «ОМА»

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ ПРОКУРОРСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ В США ТА УКРАЇНІ

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що запровадження прокурорського самоврядування на відміну від США в Україні є новацією, і відповідно, привертає увагу щодо розвитку його функціонування на практиці. Створення органів прокурорського самоврядування обумовлює потребу вивчення їх ролі у забезпеченні незалежності прокурорів, оскільки саме цей інститут визнається науковцями як винятково важливий для «зміцнення незалежності прокурорів, захисту від втручання в їх діяльність.

На сьогодні поняття «самоврядування» розуміють як тип соціального управління, за якого суб'єкт і об'єкт управління збігаються, тобто люди самі управляють своїми справами, спільно приймають рішення та діють з метою їх реалізації. При цьому самоврядування як одна із форм організації людського співіснування ґрунтується на принципах свободи, рівності та безпосередньої участі в управлінні [1, с. 12]. Для того, щоб зміцнити реальне становлення незалежності прокурорів під час виконання ними службових обов'язків, (що сприятиме підвищенню ефективності прокурорської діяльності щодо захисту прав і свобод людини, загальних інтересів суспільства та держави) в більшості європейських країнах світу діють органи прокурорського самоврядування.

У Сполучених Штатах Америки на рівні відносин між штатами діяльність атторнейської служби з метою досягнення максимального рівня співробітництва координується National Association of Attorneys General. Національна асоціація генеральних прокурорів (NAAG) - це безпартійний національний форум для 56 генеральних прокурорів штатів і територій та їх співробітників. NAAG надає членам спільноти можливість спільно вирішувати питання, важливі для їх роботи, і ресурси для підтримки генеральних прокурорів у захисті верховенства закону і Конституції Сполучених Штатів. На відміну від України, де прокурорське самоврядування здійснюється через всеукраїнську конференцію і раду прокурорів, американська асоціація здійснює свої повноваження через виконавчий комітет, який складається з 12 представників(трьох призначає президент, чотири є офіцерами, один представник від NAAG Mission Foundation(діяльність організації спрямована на

фінансування програм даної асоціації) і ще чотирьох представники від регіонів).

Крім того, NAAG надає високоякісне неупереджене навчання, дослідження і ресурси для генеральних прокурорів штатів і територій через свій навчальний і дослідницький підрозділ, Національний інститут підготовки і досліджень генеральних прокурорів (NAGTRI). Національний інститут підготовки і досліджень генеральних прокурорів (NAGTRI) - це навчальний і дослідницький підрозділ NAAG, що забезпечує високоякісне, неупереджене і інноваційне навчання, дослідження і ресурси для генеральних прокурорів штатів і територій. NAGTRI, створений в 2007 році, є провідним національним центром навчання і досліджень в сфері державного права, правоохоронних органів і прокуратури. NAGTRI покладається на відгуки та рекомендації Консультативної ради NAGTRIB (склад Консультативної ради NAGTRI входять координатори навчання, виконавчий персонал і інші генеральні прокурори з усіх 56 офісів генеральних прокурорів.), Щоб гарантувати, що він продовжує реагувати на потреби громади генеральних прокурорів.

Варто зауважити, що і в Україні є певна організація у вигляді Тренінгового центра прокурорів, який є державною установою і здійснює підвищення кваліфікації прокурорів.

В порівнянні з періодичністю скликання всеукраїнської конференції один раз на два роки, Національна асоціація генеральних аторнеїв США є постійно діючим органом самоврядування. NAAG зазвичай проводить три зустрічі в рік: Форум капіталу NAAG, Симпозіум Генерального прокурора і Президентський саміт. Регіони також можуть проводити зустрічі щороку, якщо вони того побажають. У число відвідувачів входять діючі та колишні генеральні прокурори, генеральний прокурор, приватно практикуючі юристи, місцеві, державні і федеральні політики, наукові кола та різні представники громадськості [2, с. 35].

Тим самим, було б доцільно створити і в Україні Національну асоціацію прокурорів, як постійно діючий найвищий орган прокурорського самоврядування, у якої були б значно ширші повноваження, аніж у всеукраїнської конференції прокурорів

Отже, можна стверджувати, що у правовій системі США існує дуже багато здобутків для запозичення нами позитивного зарубіжного досвіду.

Список використаної літератури:

1. Маслова О. Прокурорське самоврядування як гарантія незалежності прокурора. Вісник Національної академії прокуратури України № 3(45)- 2016, С. 12-18.

2. Струневич О. П. Досвід діяльності прокуратури у США. Науково-дослідний інститут публічної політики і соціальних наук. - 2020. – С. 34-36.

Кравченко М.О.
студентка ІІІ-го курсу
юридичного фахового коледжу НУ «ОЮА»
Науковий керівник: Тімофєєва Л.Ю.
к.ю.н., асистент кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»

КОРУПЦІЙНІ ЗЛОЧИНИ ЗА ВІТЧИЗНЯНИМ ТА ЗАРУБІЖНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

У наш час світ зіткнувся з такою проблемою, як корупція. За статистикою в поле зору правоохоронців потрапляє лише 1-5 % кримінальних правопорушень корупційної спрямованості, інші залишаються безкарними. Отже, що таке корупція та на скільки це небезпечно?

Оскільки ця проблема є однією з основних загроз національної безпеки, корупція є предметом досліджень багатьох вчених різних галузей у науці. Увагу цьому феномену присвятили свої роботи Д. Михайленко, О. Кальман, В. Коваленко, С. Клімова, М. Мельник, А. Виговська та інші вітчизняні науковці. Серед зарубіжних науковців, які приділяли цьому питанню увагу, можна виокремити Г. Гарісона, Р. Клітґарда, Дж. Поупа та С. РоузЕкерман. Утім, українські та зарубіжні науковці досліджували природу корупції та шляхи боротьби з цим явищем в контексті громадського правопорядку.

У статті 1 Закону України «Про запобігання корупції» зазначається що, корупція – це зловживання службовою особою наданих повноважень або можливостей пов’язаних з повноваженнями, з ціллю одержання неправомірної вигоди чи прийняття обіцянки вигоди для себе чи інших осіб або надання неправомірної вигоди особі, на яку поширюється дія Закону «Про запобігання корупції».

Слід зазначити, що законодавство оперує двома схожими термінологічно поняттями: «Корупційне правопорушення» це діяння, що містить ознаки корупції та «Правопорушення, пов’язане з корупцією» - діяння, що не містить ознак корупції [1].

На сьогоднішній час корупційними злочинами, згідно з КК України, вважаються кримінальні правопорушення, передбачені ст. 191, 262, 308, 312, 313, 320, 357, 410, якщо їх вчинили при зловживанні службовим становищем, а

також кримінальні правопорушення, передбачені ст. 210, 354, 364, 364-1, 365-2, 368 – 369-2 цього Кодексу [2].

Зараз боротьба із корупційними злочинами стає все необхіднішою для розвитку українського суспільства. Підтвердження цьому можна знайти у офіційній статистиці Міністерства внутрішніх справ України за 2015-2020 рр.

Так, всього корупційних злочинів було виявлено: у 2015 р. - 10112, з яких 942 - отримання хабара; у 2016 р. - 8587, що майже на 15,1 % менше ніж у попередньому році, з яких 840 - отримання хабара; у 2017 р. – 11451, що майже на 33,4 % більше ніж у 2016 році, з яких 744 - отримання хабара; у 2018 р. - 14904, що на 30,2 % більше, ніж у 2017 році, з яких 368 - отримання хабара; у 2019 р. - 11696, що майже на 21,5 % менше, ніж у 2018 р., з яких 506 - отримання хабара; у 2020 р. - 15403, що на 31,7 % більше, ніж за 2019 р., з яких 308 - отримання хабара. Отже, спираючись на дані цієї статистики, зазначу, що динаміка даного виду злочинів зростає [3].

Цікавим є той факт, що за розглядуваний період з 2015 по 2020 рік злочинів, передбачених ст. 370 КК України, а саме прецедентів провокації хабара, не було зареєстровано. На думку дослідників, проблема знаходиться у недосконалості норми, вона потребує вдосконалення.

Питання корупції досить старе, багато дослідників присвятили цій темі чи не мало робіт досліджуючи це питання з усіх боків. Слід зазначити, що з моменту незалежності України й до сьогоднішніх днів, все що стосується корупційних правопорушень є вкрай актуальними й важливими, та потребують негайного вирішення.

Корупція – це інтернаціональна проблема. Як зазначав Лучано Віоланте на конференції, яка відбулася у 1997 р., корупція є в усіх країнах, це не залежить від політичного устрою чи економічного рівня [4].

У рейтингу сприйняття корупції серед усіх країн світу (Corruption Perceptions Index) у 2018 році Україна посіла 126 місце з-поміж 183 країн. Цю сходинку із показником 32 бали з нами розділяє Ліберія, Малі та Малавія, які виявилися більш корумпованими, ніж, наприклад, Молдова, Пакистан, В’єтнам та низка інших економічно слабких країн.

Серед практики Європейського суду з прав людини можна виокремити прецедент, у справі «Платіні проти Швейцарії» (рішення від 11 лютого 2020 р.) щодо корупційного скандалу пов’язаного з видатним футболістом, колишнім президентом УЄФА та віце-президента ФІФА Мішеля Платіні.

Цей прецедент стався у 2015 р., у ФІФА було відкрито дисциплінарне провадження стосовно отримання Платіні додаткової зарплатні розміром у 2 млн швейцарських франків у 2011 році. В результаті Платіні було заборонено займатися будь-якою професійною діяльністю у сфері футболу протягом 8

років та накладено на нього штраф у розмірі 80 тис. швейцарських франків. У подальшому через оскарження рішення ФІФА Спортивний арбітражний суд (*далі —CAC*) зменшив строк призупинення діяльності до 4 років та розмір штрафу до 60 тис. швейцарських франків. Федеральний суд Швейцарії залишив у силі це рішення САС. Мішель Платіні звернувся в ЄСПЛ щодо порушення свободи здійснення професійної діяльності, що начебто суперечить ст. 8 Конвенції. Однак ЄСПЛ відхилив скаргу заявника як явно необґрунтовану [5].

Отже, підводячи підсумки вивченого питання можу зазначити, що у законодавстві є два терміни пов'язаних з корупцією «корупційні правопорушення» це діяння передбачає наявність ознак корупції, яке вчиняється особою, на яку поширюється дія Закону України «Про запобігання корупції», за яку встановлюється відповідальність та «правопорушення, пов'язане з корупцією» це діяння не передбачає ознаки корупції, проте порушує вимоги, які встановлені Законом України «Про запобігання корупції» та теж тягне за собою відповідальність. Корупційними злочинами визнаються ті, які зазначені у Конвенції проти корупції 31 жовтня 2003 р. прийнята ООН.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про запобігання корупції» 14.10.2014 р. № 1700-VII зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1700-18#top

2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/print1360793945345724

3. Статистика МВС, звіти про стан протидії корупції [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mvs.gov.ua/uk/activity/statistika

4. Безкарність та недієве правосуддя тримають Україну на корупційному дні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ti-ukraine.org/news/bezkarnist-ta-nediieve-pravosuddiatrymaiut-ukrainu-na-koruptsiinomu-dni/ – Назва з екрана

5. 5 рішень ЄСПЛ 2020 року, на які варто звернути увагу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://yur-gazeta.com/publications/practice/sudova-praktika/5-rishen-espl-2020-roku-na-yaki-varto-zvernuti-uvagu.html. – Назва з екрана

Матвєєвський О.В.
старший викладач кафедри загальноправових дисциплін
Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ СТАНДАРТІВ СВІТОВОЇ ПРАКТИКИ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ

Беззаперечним є те, що висновок експерта є важливим, а в ряді випадків - основоположним джерелом доказів у досудовому й у судовому процесі. При цьому всі вчені одностайні в думці, що судова експертиза хоча й є результатом взаємодії природних, технічних і гуманітарних наук, являється також одним з розділів криміналістики і, отже, відноситься до юридичних наук.

Як зазначає відомий білоруський вчений Нефьодов С.Н. у своїх роботах сучасні досягнення науки і технології все більш широко впроваджуються в практику судової експертизи та істотно розширюють її можливості. Якщо раніше експертиза виконувала допоміжні функції в розслідуванні злочинів і в доведенні в суді, то тепер вона починає відігравати вирішальну роль, часом визначаючи хід розслідування і надаючи найбільш вагомі докази в суді. Ці обставини визначають підвищення вимог до достовірності і оперативності експертизи.

У той же час змінюється сутність самої експертизи. Від професії, заснованої на індивідуальному досвіді і знаннях експерта, вона перетворюється на діяльність, в якій визначальну роль відіграють технічне забезпечення і розвиненість інфраструктури лабораторії, наукова обґрунтованість використовуваних методів, в тому числі широке використання математичного апарату.

Це тягне за собою реформування системи судово-експертної діяльності, основними цілями якого є підвищення достовірності результатів досліджень і виключення фактору потенційної упередженості експерта, що забезпечує більш високу довіру до результатів експертизи у всіх сторін процесу.

Лідируючі позиції в проведенні реформування займають США і Європейський Союз. Так в лютому 2009 року в США був опублікований докладну доповідь «Зміцнення судово-експертної науки в США: шлях вперед». Дана доповідь отримала широкий відгук не тільки в США, але і в інших країнах світу. Рекомендації і заходи, які в ній висвітлені надали і продовжують робити істотний вплив на вдосконалення системи судової експертизи у всьому світі. Розвиток судової експертизи в ЄС проходить відповідно до «Рішення Ради Європейського союзу про бачення Судової експертизи в Європа-2020 включно

зі створенням Європейського простору судової експертизи і розвитку судово-експертної інфраструктури в Європі», прийнятому на засіданні з питань юстиції та внутрішніх справ (3135th Justice and Home Affairs Council meeting Brussels, 13 and 14 December 2011).

По суті відбувається формування нової парадигми судової експертизи. У цьому процесі можна виділити два тісно пов'язаних між собою напрямки.

1. Впровадження в практику судової експертизи загальноприйнятих принципів і методів стандартизації і метрології, а також систем управління якістю в судово-експертних лабораторіях.

2. Використання логічно-коректної форми, кількісних критеріїв і їх вербальних еквівалентів, при інтерпретації та подання результатів експертизи, а також методів, заснованих на кількісних параметрах і статистичних моделях, при формуванні висновків експерта і оцінці сукупності доказів.

В Україні досить активно проводяться роботи по першому напрямку шляхом підготовки відповідних навчальних і методичних посібників для суддів, слідчих і експертів, включення необхідних тем і предметів у навчальні програми і плани їх підготовки (перепідготовки) і підвищення кваліфікації, розробки нормативних документів по стандартизації вербальних формулювань і правил прийняття рішень.

Але саме цей напрямок діяльності унеможливлює можливість проводити в рамках судової експертизи наукові дослідження, зменшує роль експерта, як наукового дослідника до рівня допоміжного механізму приладової бази. Експертна діяльність формалізується і може настати час коли експертні дослідження будуть виконувати не особи з досвідом і науковими знаннями, а звичайні техніки чи лаборанти обов’язком яких є знання, що до правил функціонування приладової бази та вміння інтерпретувати отриманні данні.

Виходячи з вищевикладеного слід зазначити, що з одного боку національна судова експертиза не може існувати ізольовано та не буде активно виконувати свої функції забезпечення правоохоронної діяльності поза інтеграцією з міжнародною спільнотою тому що необхідним є міжнародне співробітництво експертних установ з метою обміну досвідом, врахування сучасних досягнень науки і техніки, виключення дублювання науково-методичного забезпечення. А з іншого боку необхідно окреслити межі за якими наука судової експертизи перетворюється у звичайну механічну технологію, в якій нема місця для наукової думки.

Список використаної літератури:

1. Нефедов, С.Н. Байесовский подход к оценке доказательств и стандартизация вербальных формулировок выводов эксперта / С.Н. Нефедов // Проблемы

укрепления законности и правопорядка: наука, практика, тенденции: сб. науч. тр. / НПЦ проблем укрепления законности и правопорядка Генеральной прокуратуры Респ. Беларусь.– Минск: РИПО, 2015. – Вып. 8. – С. 187–195.
2. Нефедов, С.Н. Стандартизация методического обеспечения судебно-экспертной деятельности / С.Н. Нефедов // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы: сб. науч. тр. / НПЦ Гос. ком. судеб. экспертиз Респ. Беларусь. – Минск: Право и экономика, 2016. – Вып. 1/39. – С. 61–72.
3. Стаття «Особливості судово-експертної діяльності в Україні та США», Лакуста О.М., 2018р.,https://dsum.edu.ua/upload/doc/konf_27.02.2018_3.pdf;
4. Стаття «Запровадження європейського досвіду до судово-експертної діяльності експертної служби МВС України», Лопата О.А., 2018р.,https://dsum.edu.ua/upload/doc/konf_27.02.2018_3.pdf

Маймескул У.М.
студентка ІІІ-го курсу юридичного фахового коледжу
Національного університету «Одеська юридична академія»
Науковий керівник: Тімофєєва Л.Ю., к.ю.н.,
доцент кафедри кримінального права

КОРУПЦІЙНІ КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ І КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З КОРУПЦІЄЮ

Всупереч поширеній думці про те, що корупція – це ознака сучасної України, слід зазначити, що скоріш вона є наслідком соціалістичної системи господарювання і радянської бюрократичної системи, характерними рисами яких були дефіцит товарів і послуг, тіньове підприємництво, протекціонізм. [3, с. 779]

КК не обмежує корупційні к.пр. лише одержанням неправомірної вигоди і водночас прямо не виділяє корупційні к.пр. із к.пр. проти порядку здійснення службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг. [3, с.780] Для з'ясування того, які саме з них є корупційними, слід звернутися до визначення корупційних правопорушень, яке міститься у ст. 1 Закону «Про засади запобігання і протидії корупції». Отже, діяння визнається корупційним правопорушенням, якщо воно:

1) є умисним;

2) містить ознаки корупції;

3) вчинене певним суб'єктом – особою, зазначеною у ст. 4 цього Закону [4] (йдеться про такі п'ять категорій осіб: особи, уповноважені на виконання

функцій держави або місцевого самоврядування; прирівняні до них особи; особи, які постійно або тимчасово обіймають посади, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих чи адміністративно-господарських обов'язків, та особи, спеціально уповноважені на виконання таких обов'язків у юридичних особах приватного права; посадові особи та працівники юридичних осіб; фізичні особи – у разі одержання від них зазначеними вище особами або за участю цих осіб іншими особами неправомірної вигоди);

4) за нього законом установлена юридична відповідальність певного виду, зокрема кримінальна. Три з цих ознак не потребують особливих роз'яснень. Для відповіді на питання про те, чи містить діяння ознаки корупції, необхідно здійснити аналіз поняття «корупція», яке також міститься у ст. 1 згаданого Закону. Такий аналіз дає можливість встановити наявність трьох форм корупції [3, с. 780-781]

Розглядаючи справу про корупційні правопорушення та введення в дію антикорупційних законів, КС у своєму Рішенні від 6 жовтня 2010 р. № 21-рп/2010 прямо вказав на необхідність врахування того, що термін «корупція» означає «використання особою наданих їй службових повноважень та пов'язаних з цим можливостей з метою одержання неправомірної вигоди або прийняття обіцянки/пропозиції такої вигоди для себе чи інших осіб». [3, с. 781]

Виходячи з цих твердень, корупційними є (або за певних умов можуть бути визнані) к.пр., передбачені:

1) ст.ст. 364, 364-1, 365-2 КК – оскільки вони полягають у використанні службових повноважень та відповідних можливостей з метою одержання неправомірної вигоди;

2) ст.ст. 368, 368-3, 368-4, 369 і 369-2 КК – оскільки вони полягають в одержанні неправомірної вигоди (чи прийнятті її пропозиції/обіцянки) або її наданні (пропозиції/обіцянці), поєднаному з використанням службових повноважень та відповідних можливостей;

3) іншими статтями КК, якщо ці к.пр. вчинені службовою особою з використанням службових повноважень та відповідних можливостей та з метою одержання неправомірної вигоди для самої себе чи іншої фізичної або юридичної особи. [3.с. 785].

Поняття неправомірної вигоди міститься у ст. 1 Закону «Про засади запобігання і протидії корупції» [4] і в примітках до ст.ст. 364-1, 368-2 КК. Це – грошові кошти або інше майно, переваги, пільги, послуги, нематеріальні активи, які обіцяють, пропонують, надають або одержують без законних на те підстав. [3, с. 786]

До 2013 р. у ст.ст. 368, 369 і 370 КК використовувалось поняття «хабар»[5]. Оскільки, як зазначалось у п. 4 постанови ПВС від 26 квітня 2002 р.

№ 5 «Про судову практику у справах про хабарництво», одержання хабара є корисливим злочином, то під хабаром розумілась незаконна винагорода матеріального характеру, тобто предмет хабара мав виключно матеріальний характер (гроші, цінні папери, рухоме і нерухоме майно тощо). Іншими словами, суд завжди повинен був обрахувати його розмір, виражений у гривнях. У чинному КК визначено, що неправомірна вигода може мати нематеріальний характер [3, с. 790].

Ефективним засобом протидії корупції можуть бути перевірки потенційних корупціонерів «на стійкість», які проводяться у багатьох державах світу в межах здійснення оперативно-розшукової діяльності [3,с. 791]. Натомість в Україні передбачена кримінальна відповідальність за провокацію підкупу [5]. У цьому зв'язку важливо розрізняти між собою поняття «провокація» і «контрольоване вчинення» (до речі, вони стосуються не лише корупції, а й правопорушень, пов'язаних з наркотиками, сутенерством тощо).

Кримінальна конвенція про боротьбу з корупцією від 27 січня 1999 р. передбачає в ст. 23, що кожна сторона повинна вжити необхідних законодавчих та інших заходів, в тому числі таких, що дозволяють застосування спеціальних методів розслідування, для полегшення збору доказів. У пояснювальному звіті Конвенції вказується, що «спеціальні методи розслідування» можуть включати: використання таємних агентів, прослуховування телефонних розмов, перехоплення телекомунікацій і доступу до комп'ютерних систем. [3,с. 791]

У розробленому проекті Закону «Про державне бюро розслідувань» (п. 11 «Прикінцевих і перехідних положень»), внесеному на розгляд ВР 10 квітня 2014 р. за № 3042, запропоновано доповнити ст. 370 КК приміткою такого змісту: «Примітка. Не вважаються провокацією підкупу: 1) виявлення службовою особою спеціально уповноваженого суб'єкта у сфері протидії корупції вже існуючого в особи наміру надати чи одержати неправомірну вигоду і створення нею можливостей для реалізації такого наміру, якщо відсутні ознаки підбурювання чи примушування до таких дій з метою наступного викриття у наданні чи одержанні неправомірної вигоди; 2) проведення відповідно до закону на доброчесність особи – суб'єкта відповідальності за корупційні правопорушення» [3,с. 791-792].

З метою належного захисту «викривачів» корупції також необхідно доповнити ст. 172 КК новою частиною, в якій встановити посилену відповідальність за: незаконне звільнення з роботи чи примушування до звільнення за власною ініціативою; притягнення до дисциплінарної відповідальності; застосування керівником або роботодавцем інших негативних заходів впливу (незаконне переведення, атестація, зміна умов праці) щодо

працівника – у зв'язку з його службовою чи громадською антикорупційною діяльністю [3,с. 792].

Отже, актуальність проблеми щодо забезпечення протидії корупції постає гостро та потребує вирішення. Думки на цю тему різні та головне щоб вона обговорювалась і була прийнята до уваги українським законодавством.

Список використаної літератури:

1. Андрушко П.П., Стрижевська А.А. Злочини у сфері службової діяльності: кримінально-правова характеристика: Навч. посібн. – К.: Юрисконсульт, 2006. – 342 с.

2. Хавронюк М.І. Науково-практичний коментар до Закону України «Про засади запобігання і протидії корупції». – К.: Атіка, 2011. – 424 с.

3. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. Кримінальне право: Навчальний посібник / За заг. ред. М.І. Хавронюка. – К.: Ваіте, 2014. – 944 с.

4. Закон України « Про запобігання корупції» 2014, № 49, ст.2056.

5. Кримінальний кодекс України 2001, № 25-26, ст.131.

Михайлова Д.А.
здобувач вищої освіти V курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Савич О. С., к.ю.н.,
доцент кафедри морського права

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РЕЄСТРАЦІЇ ПРОГУЛЯНКОВИХ ЯХТ ПІД ПРАПОРОМ УКРАЇНИ

Відомо, що придбання такого майнового об'єкта як прогулянкова яхта має супроводжуватися рядом певних формальностей, таких як оформлення договору купівлі-продажу, оформлення договору страхування та авжеж, реєстрації яхти як умови придбання національної приналежності та права плавання під прапором певної держави.

Необхідно зауважити, що в міжнародному морському праві відсутні правові норми, що прямо вказують на необхідність реєстрації яхти. Тобто суто теоретично яхта може бути незареєстрованою в жодному судовому реєстрі та не мати державної приналежності. Однак, відсутність державного прапора на мачті сигналізує про те, що жодна держава не признає та не здійснює контроль стосовно даного судна [5]. Фактично, таке судно буде знаходитися поза законного регулювання згідно статей 90-92 Конвенції ООН з морського права 1982 року [4].

Зокрема, в Україні Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачається відповідальність за випуск у плавання маломірних суден, не зареєстрованих в установленому порядку (ч.2 ст.116-1) [2].

Отже, робимо висновок, що реєстрація яхти, як згідно міжнародним так і національним нормам – є обов'язковою.

Питання реєстрації суден в Україні регламентуються Кодексом торгового мореплавання України (КТМ України), Порядком ведення Державного реєстру України і Суднової книги України, затвердженого Постановою КМУ від 26.09.1997 № 1069, та іншими нормативно-правовими актами.

Згідно вищевказаних нормативно-правових актів, яхти, місткістю менше 80 реєстрових тон і оснащені двигуном потужністю менш як 55 кВт (75 к.с.), реєструються у Судновій книзі, а яхти, оснащені більш потужними двигунами, і більшої місткості підлягають реєстрації в Державному реєстрі [3].

Однак, все частіше судновласники – резиденти України звертаються за послугою реєстрації своєї яхти до іноземних суднових реєстрів, через те, що законодавство України є нестабільним, а прапор для реєстрації вважається «незручним».

Склалася думка, що юрисдикція України вважається непривабливою для реєстрації яхт та суден взагалі.

По-перше, державний судновий реєстр України є закритим реєстром. Тобто у разі якщо власником яхти виступає нерезидент (фізична або юридична особа), можливість зареєструвати яхту в Україні прямо виключена (ч. 3 ст. 32 КТМ України). А отже це є перешкодою для реєстрації суден в Україні для іноземців [1].

По-друге, порядок реєстрації суден є досить складним та не відповідає сучасним стандартам. Для реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України необхідно власноруч надати значний пакет документів (в оригіналі) до Морської адміністрації, а весь процес займає близько місяця на відміну від багатьох держав, де така процедура може здійснюватися в онлайн-режимі та займати 2-3 робочих дні. Протягом цього часу судно не має права працювати, оскільки для появи в реєстрі, необхідно також отримати виключення з попереднього реєстру, якщо яхта була зареєстрована попередньо в іншій державі.

По-третє, в Україні не ведеться системної роботи в міжнародному правовому полі, не оновлюються та не імплементуються міжнародні конвенції та поправки до них, що у свою чергу робить Україну абсолютно непривабливою юрисдикцією. Досі не прийняті навіть такі базові конвенції, як Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю моряків,

Конвенція про баластних води та опади, Конвенція про готовність і реагування на забруднення моря нафтою і хімречовинами [6].

Однак Державний судновий реєстр України має й певні переваги. Наприклад на відміну від таких «зручних» юрисдикцій як Панама, де строк постійної реєстрації складає 2 роки та Джерсі, де строк – 10 років, в Україні реєстрація є одноразовою та довічною. Стосовно реєстраційного збору, то в Україні тарифна ставка для маломірних суден значно менша, вона становить від 782 грн за реєстрацію в Судновій книзі, та від 3129 грн у Судновому реєстрі, у той час коли у Панамі стягується фіксована плата обсягом 1 500 USD, а у Джерсі – 5 620 USD.

Отже, якщо прийняти великий ряд нормативно-правових змін, таких як створення міжнародного реєстру, пом'якшення умов для отримання права плавання під прапором України, розробка і впровадження нового дистанційного порядку реєстрації суден тощо, в України з’явиться шанс на отримання українським прапором привабливості для судновласників та котирування на ринку торгового мореплавства. А поки що судновласники змушені шукати більш зручної та сприятливої юрисдикції.

Список використаної літератури:

1. Кодекс торгового мореплавства від 23 травня 1995 № 176/95-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 № 8074-10. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text

3. Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, Постанова Кабінету міністрів України від 26 вересні 1997 № 1069. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-%D0%BF#Text

4. Конвенція Організації Об’єднаних Націй з морського права від 1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

5. Мельников Н.В., Ницевич А.А., Воеводина И.А., Ряшенцева К.В. Яхтинг Путеводитель: научно-практическое издание. Одесса: Феникс, 2015. 60 с.

6. Ніякий І. Судов под украинским флагом практически не осталось: что делать. URL: https://biz.liga.net/ekonomika/transport/opinion/sudov-pod-ukrainskim-flagom-prakticheski-ne-ostalos-chto-delat

Скоробагатько А.В.
д.ю н., доцент, завідувач кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»

ПИТАННЯ СПЕЦІАЛЬНОГО ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ

Аналіз основних етапів реформи пенсійної системи в Україні (1991, 2003, 2011 та 2017 рр.) підтверджує, що найбільших змін зазнали пенсії, які призначалися за нормами спеціальних законів. З нашої точки зору, докорінні зміни мали відбутися, адже після здобуття Україною незалежності спеціальне пенсійне забезпечення створювалося безсистемно з порушенням принципів функціонування загальної пенсійної системи, носило дискримінаційний характер і взагалі не сприймалося більшістю суспільства.

Процес модернізації спеціального пенсійного забезпечення реально розпочався у 2011 р., а з 1червня 2015 р. такі пенсії залишилися тільки для військовослужбовців, суддів і науковців. З часом, внесені у 2017 р. зміни у пенсійне законодавство практично скасували такий вид пенсій, але слід зауважити, що за певних умов спеціальні пенсії призначаються й на сьогоднішній день. Аналіз наукових публікацій показує, що сьогодні серед вчених відсутня єдність в поглядах на зміни у спеціальному пенсійному забезпеченні, деякі вчені вважають дії щодо звуження таких пенсійних виплат справедливими, а інші такими, що ґрунтуються на хибному розумінні вимог соціальної справедливості.

На наше переконання, внесені зміни до пенсійного законодавства, у тому числі і в норми, що регулюють умови призначення спеціальних пенсій, були внесені без системного обґрунтування, тому не закінчили реформу пенсійної системи, а тільки частково послабили існуючі проблеми. Пенсійна система не стала прозорою, законодавцем не вироблено єдиного підходу нарахування пенсій, а навпаки відбулося погіршення умов призначення пенсій для значної кількості громадян і, що суттєво, запропоновані зміни не ліквідували нерівність прав громадян на спеціальне пенсійне забезпечення за професійною ознакою. До того ж, такі законодавчі зміни, як вірно відзначають В.Л. Костюк, В.П. Мельник, є вразливими з точки зору їх відповідності нормам Конституції України (ст.ст. 1, 3, 22, 46, 48 тощо) [1, с. 251].

Підтримуючи загалом дії держави, щодо усунення необґрунтованої диференціації у пенсійному забезпеченні, вважаємо необхідним на сучасному етапі для окремих категорій осіб в межах страхової професійної пенсійної системи зберегти пенсійне забезпечення з більш високими гарантіями,

обумовленими специфікою їх трудової функції, ступенем їх відповідальності, певними обмеженнями конституційних прав і свобод. Вирішення у такий спосіб цього питання відповідатиме світовій практиці, адже у багатьох країнах існують окремі програми соціального забезпечення працівників державної служби, як додаткова компенсація за виконання певних видів роботи, що передбачають надзвичайно високу відповідальність, особливі умови праці та обмеження можливості додаткової зайнятості [2, с. 281]. У цьому сенсі також заслуговує уваги думка, що скасування встановлених пенсій за спеціальними законами може мати місце лише за умови одночасного внесення змін до інших актів законодавства, які забезпечать престижність роботи у сфері державного управління і компенсують скасування спеціальних пенсій [3, с. 322].

Ми переконані, що держава повинна, при подальшому реформуванні пенсійного законодавства, враховувати особливості праці тих осіб, які виконують державно значимі функції і залишити для окремих категорій чиновників більш високі стандарти пенсійного забезпечення, але відмінності у порівнянні з загальним пенсійним забезпеченням повинні бути розумними. Беззаперечно заслуговує підтримки точка зору, що зміст спеціальних пенсійних норм має містити більш високі соціальні гарантії, але не бути дискримінаційним у порівнянні із загальною пенсійною системою [4, с. 512].

Вважаємо доцільним на сучасному етапі прийняти Закон України «Про страхове професійне пенсійне забезпечення» в якому закріпити окремий блок для службовців силових структур і осіб, які виконують державно значимі функції з подальшим перенесенням його до Пенсійного кодексу України. Необхідно визначити однакові умови пенсійного забезпечення для військовослужбовців, поліцейських, суддів, працівників прокуратури. Однакові вимоги мають бути до визначення страхового стажу (вислуги років) і для нарахування розміру пенсії. Для розрахунку професійних пенсій доцільно застосувати порядок визначений для працівників поліції. Максимальний розмір пенсії доречно визначити до 75 % від заробітної плати, але не більше 15 прожиткових мінімумів для непрацездатних осіб.

Також у Законі України «Про страхове професійне пенсійне забезпечення» слід звернути увагу на необхідність уніфікації умов, що стосуються механізму обрахунку заробітку для призначення спеціальних страхових пенсій**,** на наш погляд, визначення заробітку для нарахування пенсій має здійснюватися на умовах визначених Законом України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування».

Окремо зупинимося на баченні пенсійного забезпечення наукових працівників. Ми завжди виходили з позиції, що розвиток науки неможливий без створення належних умов реалізації творчого потенціалу наукових кадрів. Це

вимагає ,насамперед, належного правового забезпечення трудових та пенсійних прав наукових працівників, що дозволить не тільки підвищити рівень та ефективність науково-дослідних розробок, а й сприятиме стабільності трудових відносин у сфері науки та дасть змогу припинити інтенсивну плинність високоінтелектуальних наукових кадрів у зарубіжні країни [5, с. 4]. Варто згадати, що пенсійне забезпечення наукових (науково-педагогічних) працівників здійснювалося за нормами спеціального пенсійного законодавства починаючи з 1925 р., після прийняття 11 листопада 1925 р. постанови ВУЦВК і РНК «Про пенсійне забезпечення викладачів вищих шкільних закладів і робітничих факультетів, а також наукових працівників» [6]. І тільки Законом України від 3 жовтня 2017 р. відмінено спеціальне пенсійне забезпечення для цієї категорії осіб. На сьогоднішній день, відповідно до ст. 37 Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність», пенсії науковцям призначаються на загальних підставах, відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування.

Рішення, щодо зміни умов пенсійного забезпечення науковців вважаємо помилковим. З нашої точки зору, доцільно було б зберегти за працівниками науки спеціальні пенсії і призначати їх за умови досягнення особами 62 років та наявності страхового стажу 35 років, у тому числі спеціального страхового стажу 25 років. Розмір пенсії визначати на рівні 60% від заробітної плати та передбачити її збільшення, але не більше ніж до 75% від заробітної плати. За кожний рік страхового стажу (понад 35 років) пенсія працівникам науки має збільшується на 1% мінімального розміру пенсії за віком, передбаченого абзацом першим ст. 28 Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування». Наявний у наукового працівника понаднормовий страховий стаж не може бути обмежений. Дану пропозицію вже зараз можна реалізувати шляхом внесення відповідних змін до ст. 37 Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність з подальшим відображенням у Законі України «Про страхове професійне пенсійне забезпечення», а після прийняття Пенсійного кодексу України, варто виділити в ньому окремий підрозділ для цього виду пенсій.

Список використаної літератури:

1. Костюк В.Л., Мельник В.П. Професійні пенсії: проблеми виклики та перспективи. *Сучасні проблеми трудового та пенсійного законодавства*: матеріали IV Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Харків, 27 листопада 2015 р.) / за заг. ред. К.Ю. Мельника / МВС України, Харк. нац. ун-т внутр. справ. Харків: ХНУВС, 2015. С. 248-252.

2. Сташків Б.І. Право соціального забезпечення. Особлива частина: навч. посіб. Чернігів: ПАТ «ПВК «Десна», 2018. 1092 с..
3. Корнєва П.М. Погляд на скасування спеціальних пенсій в Україні крізь призму справедливості. *Сучасні проблеми трудового та пенсійного законодавства:* матеріали IV Всеукраїнської наук.-практ. Конф. (м. Харків, 27 листопада 2015 р.) / за заг. Ред. К.Ю.Мельника / МВС України, Харк. нац. Ун-т внутр. справ. Харків: ХНУВС, 2015. С. 320-323.
4. Шумило М.М. Реформування пенсійної системи України: нові виклики – старі проблеми. *Актуальні проблеми трудового права і права соціального забезпечення*: тези доп. та наук. повідомл. учасн. V Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 27-28 вересня 2013 р.). / за ред. В.В. Жернакова. Харків: Право, 2013. С. 509-513.
5. Скоробагатько А.В. Правове регулювання пенсійного забезпечення наукових працівників: дис. … канд. юрид. наук. : 12.00.05. Київ: 2005. 188 с.
6. Про пенсійне забезпечення викладачів вищих шкільних закладів і робітничих факультетів, а також наукових працівників. Постанова ВУЦВК і РНК від 11.11.1925 р. ЗУ УСРР. 1925. № 88-89. Арт. 507

Степанов С.В.
к.ю.н. доцент,
доцент кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ БОРЖНИКІВ У ВИКОНАВЧОМУ ПРОВАДЖЕННІ

Проблеми виконавчого провадження зачіпають інтереси будь-якої судової системи та системи державної влади, які вкрай потребують якісного та своєчасного виконання рішень судів та відповідних органів державної влади. Перш за все відсутність налагодженої системи виконання судових рішень ставлять під сумнів ефективність діяльності судів, оскільки виконавче провадження та судове рішення мають нерозривний зв'язок.

Практика виконавчого провадження в Україні підтверджує, що більше третини виконавчих документів не виконуються в повному обсязі або частково з тих чи інших обставин.

Ці обставини пов’язані із недосконалим механізмом правового регулювання виконавчої діяльності, з небажанням боржника підкоритись вимогам стягувача, а також із існуючими бар’єрами, які ставлять боржника у несправедливе становище.

Всі ці обставини у зв'язку та окремо впливають на печальну статистику, яка у глобальному сенсі заважає Україні підтримувати імідж правової соціальної держави не тільки в межах країни, але і в очах країн сусідів, які через свої інституції виказують свою стурбованість.

Якщо не приймати до уваги недосконалість законодавства про діяльність виконавчої служби та можливості боржника по ухиленню від сплати боргу, хочеться звернути увагу на додаткові бар'єри, які залишились та були створені для будь-якого боржника після прийняття у новій редакції Закону України «Про виконавче провадження» у 2016 році (далі - Закон)[1].

По-перше, відповідно до ст. 26 Закону виконавець відкриває виконавче провадження на підставі виконавчого документа тільки за заявою стягувача або його представника. При цьому боржник, який погоджується з рішенням суду та бажає сплатити заборгованість не має законодавчої змоги відкрити виконавче провадження та змушений очікувати на дії стягувача.

При цьому стягувач майже не обмежений строками для звернення до виконання та може з тих чи інших підстав не звертатись до виконавчої служби на протязі загальних трьох років з дати отримання виконавчого листа, а по стягненню аліментів, взагалі протягом усього часу, на який присуджені платежі (ч.3 ст.12 закону).

Безперечно це ставить боржника не тільки у неприємний стан постійного очікування неминучого стягнення боргу, але і в певних випадках ця заборгованість кожен день, місяць та рік може постійно зростати, тому боржник змушений накопичувати цю сумму та тримати її у резервному фонді «до вимоги».

По-друге, раніше діючим Законом України «Про виконавче провадження» від 1999 року боржнику надсилалась постанова про відкриття виконавчого провадження та надавався строк до семи днів на добровільне її виконання, після спливу якого починалось примусове виконання рішення із стягненням з боржника виконавчого збору і витрат, пов'язаних з організацією та проведенням виконавчих дій [2] у розмірі десять відсотків від суми заборгованості.

Сьогодні, навіть при наявності Автоматизованої системи виконавчого провадження, куди вносяться всі боржники після відкриття виконавчого провадження боржник не може уникнути сплати виконавчого збору, оскільки примусове виконання починається одразу з прийняттям постанови про відкриття виконавчого провадження.

При цьому боржник не має ніяких важелів для впливу на недобросовісного стягувача для отримання інформації про його банківські реквізити та на виконавчу службу для перерахування заборгованості.

За таких умов добросовісний боржник стикається із ситуацією, яка вимагає від нього додаткових затрат, які можуть бути або у формі постійно зростаючого боргу (в тому числі і збору за виконання), який може бути використаний стягувачем як інструмент впливу на боржника, або боргу який накладається у фіксованій сумі, що повністю демотивує боржника співпрацювати з виконавцем та своєчасно сплати борг і мотивує саботувати виконання на якомога довший строк, оскільки існуючий порядок безперечно порушує загальноправові принципи рівності та справедливості і потребує змін.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про виконавче провадження» від 02.06.2016 р. № № 1404-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text
2. Закон України «Про виконавче провадження» від 21.04.1999 р. № 606-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/606-14/print [Втратив чинність]

Тарантаєва О.О.
здобувач вищої освіти II курсу ННІМП та М
Національного університету «Одеська морська академія»
Науковий керівник: Бельо Л.Ю., старший викладач
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ОСОБИСТИХ НЕМАЙНОВИХ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ

Актуальність теми дослідження зумовлена тим, що в сучасних умовах розбудови в Україні правової соціальної держави та здійсненням реформи цивільного законодавства проблема захисту особистих немайнових прав та інтересів є однією з найбільш важливих у сучасній цивілістиці. З визнанням того, що особисті немайнові права та інтереси фізичної особи належать до предмета цивільного права, актуальним постає питання їх визначення й належного правового механізму захисту таких прав та інтересів.

Захист особистих немайнових прав та інтересів охоплює собою передбачені законом міри і порядок захисту порушених прав та інтересів чи усунення реальної загрози їх порушення. Право на захист виникає у особи в разі порушення її особистого немайнового права та інтересу.

Під формою захисту особистих немайнових прав та інтересів слід розуміти передбачену законодавством систему взаємоузгоджених дій уповноважених на

те органів або самої особи, чиї права порушуються, спрямованих на поновлення таких прав, припинення правопорушення та забезпечення відшкодування завданих ним збитків.

Виділяють дві форми захисту особистих немайнових прав та інтересів: юрисдикційна та неюрисдикційна [1, с.192]. Суть юрисдикційної форми полягає в тому, що особа, право якої порушено, оспорюється чи не визнається, звертається за захистом до державного чи іншого компетентного органу, який уповноважений приймати необхідні міри для відновлення порушеного права або припинення правопорушення.

В свою чергу, неюрисдикційна форма захисту – це захист цивільних прав уповноваженою особою без звернення до компетентних державних органів. На особливу увагу заслуговує питання місця й ролі самозахисту в цивільному праві України. Саме право на самозахист і є особливістю цивільно-правового захисту особистих немайнових прав та інтересів. Особа може застосовувати у разі порушення її особистих немайеових прав та інтересів різні засоби протидії, які не заборонені законом та не суперечать моральним засадам суспільства.

Під способом захисту розуміють закріплені законом або договором допустимі дії або бездіяльність (або їх сукупність), спрямовані на попередження, припинення порушення права, а також на його відновлення. Способи захисту цивільних прав поділяються на загальні та спеціальні.

Загальні способи зазначені в ст. 16 Цивільного кодексу України. Але чи можемо ми всі ці способи застосовувати для захисту особистого немайнового права та інтересу? Тут виникає і ще одна особливість цивільно-правового захисту особистого немайнового права та інтересу. Ми можемо застосовувати тільки такі загальні способи як визнання права; визнання правочину недійсним; припинення дії, яка порушує право; відновлення становища, яке існувало до порушення; зміна правовідношення; припинення правовідношення; відшкодування моральної (немайнової) шкоди; визнання незаконними рішення, дій чи бездіяльності органу державної влади, органу влади Автономної Республіки Крим або органу місцевого самоврядування.

Ще однією особливістю захисту особистого немайнового права та інтересу в цивільному праві є те, що законодавець прямо вказує на спеціальні способи захисту особистих немайнових прав, а саме: поновлення порушеного особистого немайнового права (ст. 276 ЦК України); спростування неправдивої інформації та суміжні способи захисту (ст. 277 ЦК України); заборону поширення інформації, якою порушуються особисті немайнові права (ст. 278 ЦК України).

В Україні є багато органів і суб’єктів, які наділені повноваженнями щодо захисту особистих немайнових прав та інтересів осіб. Це і судові органи

України, виділяють також третейський суд (арбітраж), Конституційний суд України, Європейський суд з прав людини, Президент України, органи державної влади, органи влади Автономної Республіки Крим і органи місцевого самоврядування, Уповноважений з прав людини Верховної Ради України.

Саме суд вважається найефективнішим органом захисту особистих немайнових прав та інтересів. Адже юрисдикція судів поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі; особі досить скласти в письмовій формі позовну заяву для звернення до суду, щоб захистити свої особисті немайнові права та інтереси; вироки, ухвали, рішення і постанови суду, що набули чинності є обов'язкові до виконання на всій території України. Також за згодою сторін цивільні та господарські спори можуть розглядатися судами, які не є органами правосуддя. Так, третейські суди захищають особисті немайнові права та охоронювані законом інтереси шляхом всебічного розгляду та вирішення спорів відповідно до закону.

Кожен має право після використання всіх національних засобів юридичного захисту звертатися за захистом своїх прав і свобод до відповідних міжнародних судових установ чи до відповідних органів міжнародних організацій, членом або учасником яких є Україна. Так, особа може звернутися до Європейського суду з прав людини за захистом свого особистого немайнового права та інтересу.

Захист особистих немайнових прав та інтересів здійснюється відповідно до статті 17 ЦК України Президентом Укрїни, органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим або органами місцевого самоврядування.

Варто виділити ще одну особливість захисту особистих немайнових прав та інтересів. Президент України як суб'єкт захисту особистих немайнових прав та інтересів може створювати лише норми права, водночас створення норми цивільного права жодним чином не свідчить про автоматичний захист особистих немайнових прав та інтересів за рахунок цієї норми. Так, Президент України є гарантом додержання прав і свобод людини і громадянина, він забезпечує захист особистих немайнових прав та інтересів осіб, створює різні механізми контролю з дотримання цих прав, а також сприяє їх реалізації. Виконує всі ті обов'язки з захисту особистих немайнових прав та інтересів осіб, які входять до його повноважень. Але Президент України не вправі застосувати будь-який із передбачених статтею 16 ЦК України способів захисту, а також не має повноважень на застосування вузькоспеціальних способів захисту, на зразок спростування неправдивої інформації та суміжні способи захисту особистих немайнових прав (ст. 277 ЦК України). Тому Президент України має

лише опосередковане відношення до захисту особистих немайнових прав та інтересів [2, с. 68].

Діяльність органів державної влади, органів влади АРК і місцевого самоврядуваняя, результатом якої є захист цивільних прав, є реалізацією повноважень таких органів, встановлених відповідним нормативним актом. Ці повноваження не є суб'єктивними правами: вказані органи не вправі здійснювати їх вільно, на власний розсуд. Відповідний орган має свободу вибору поведінки виключно в межах його повноважень і тому зобов'язаний застосувати належний механізм у разі надходження звернення про правопорушення або виявлення такого порушення.

Список використаної літератури:

1. Кійко Т. М. Форми захисту особистих немайнових прав батьків. Право і безпека. 2013. № 1. С. 190–194.

2. Янчук А. В. Учасники захисту цивільних прав Підприємництво, господарство і право. 2016. № 3. С. 65-70.

3. Антонюк О. І. Заходи самозахисту цивільних прав та інтересів. Підприємництво, господарство і право. 2003. № 6. С. 23–28.

4. Кузнецова Н. С. Стан і тенденції розвитку цивілістичної науки в Україні // Право України, 2014. – № 6. С. 10.

5. Павловська Н. В. Теорія та практика захисту моральних благ цивільним законодавством України: автореф. дис.… канд. юрид. наук : 12.00.03/ Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 15 с.

Тімофєєва Л.Ю.
адвокат, к.ю.н., доцент кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ТЛУМАЧЕННЯ ПРАВА НА ПОВАГУ ПРИВАТНОГО ЖИТТЯ В КОНТЕКСТІ ЯКОСТІ ЖИТТЯ ТА РЕФОРМУВАННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

У ст. 8 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод від 04 листопада 1950 р. (далі – Конвенція) передбачено право на повагу до свого приватного і сімейного життя, до свого житла і кореспонденції.

Окремі кримінально-правові аспекти, пов'язані із тлумаченням права на приватність у практиці ЄСПЛ досліджували: В.О. Навроцький, М.І. Хавронюк, В.О. Туляков, І.І. Присяжнюк, О.М. Готін, І.О. Зінченко, С.Я. Лихова, О.П. Горпинюк. Разом з тим, у зв'язку із реформуванням кримінального

законодавства України виникають нові аспекти застосування практики ЄСПЛ, зокрема ст. 8.

В проекті нового КК [1] пропонується закріпити окремий розділ 4.7. «Злочини проти приватності та соціально-економічних прав». В ньому, зокрема пропонується передбачити кримінальну відповідальність за незаконні дії щодо інформації про особисте чи сімейне життя (ст. 4.7.3); порушення недоторканності житла чи іншого володіння (ст. 4.7.4); незаконне позбавлення житла (ст. 4.7.5) та ін. Вищезазначені статті відображують більше сучасних проблем, пов'язаних з посяганнями на приватність та більше відповідають положенням Конвенції та практиці ЄСПЛ, в тому числі ст. 8. Звісно, що виокремлення окремого розділу та відповідних статей заслуговують на підтримку.

Практика ЄСПЛ щодо порушень ст. 8 достатньо широка, зокрема в кримінально-правовому контексті. Разом з тим, також слід вказати на розвиток деяких аспектів цієї статті та взаємозв'язку з іншими статтями Конвенції.

У ст. 2 Конвенції закріплено право на життя. КК України передбачає кримінальну відповідальність за умисне спричинення смерті іншій людині (ст. 115 КК), необережне спричинення смерті (ст. 119 КК) та ін. За кримінальним законодавством України не передбачена смертна кара.

Однак від цієї заборони є відступ відповідний принципам кримінального права, зокрема пов'язані із забезпеченням права на повагу приватного життя. Особа не підлягає кримінальній відповідальності за позбавлення життя іншої людини, якщо завдала їй смерть у процесі необхідної оборони, якщо на особу нападала група осіб, якщо нападали *у помешканні особи* та з використанням зброї (ч. 5 ст. 36 КК України). Окрім іншого, цим положенням підкреслюється значення недоторканості житла та суспільної небезпечності посягань у житлі особи.

Крім того, розуміння права на повагу приватного життя (ст. 8 Конвенції) впливає на розуміння якості життя. Право на життя в контексті Конвенції розуміється не тільки як закріплена нормами внутрішнього законодавства та міжнародно-правовими актами можливість певної поведінки людини, спрямована на забезпечення недоторканності свого життя та свободи розпоряджатися ним (вузьке розуміння), але також як свобода людини безпосередньо реалізовувати можливості, які існують у неї внаслідок приналежності до виду Homo Sapience, та задовольняти необхідні біологічні, соціальні, духовні, економічні та інші потреби невіддільні від людини, об'єктивно зумовлені досягненням рівня розвитку людства (широке розуміння) [4, с. 10]. В цьому розумінні порушення окремих аспектів права на повагу

приватного життя унеможливлюють саме по собі достойне та «людське» життя людини, відповідне розвитку суспільства.

В судовій практиці є неоднозначні підходи до вирішення окремих аспектів права на життя. Зокрема, вони стосувалися: моментів виникнення та припинення життя людини, цінності життя людини на кожній стадії її розвитку, гідності людської особистості.

Згідно рішення ЄСПЛ у справі *Evans v. the United Kingdom* (7 березня 2006 р.) [2] право на життя має ґрунтуватися на науково встановлених фактах про визначення початку життя людини, яке знаходиться в компетенції кожної окремої держави [3, с. 170-173]. При розгляді права ембріона на життя відповідно до ст. 2 Конвенції ЄСПЛ звертає увагу на відсутність в Європі «консенсусу з приводу правового статусу зародку людини». А тому Європейський суд «не встановлює, чи є дитина в утробі матері особою в значенні, яке надається цьому поняттю ст. 2 Конвенції, чи ні». Водночас і ст. 8 не може тлумачитись як така, що надає право на аборт. А тому життя ненародженої дитини розглядалося Європейським судом як фактор, що обмежує право матері на її приватне життя [5]. Однак право на життя в контексті ст. 2 Конвенції, безумовно, є важливішим, аніж право на недоторканність приватного життя в контексті ст. 8, а тому при визначенні балансу інтересів якнайперше має захищатися життя людини без будь-яких дискримінаційних обмежень (незалежно від стадії розвитку людини, стану її здоров'я та інших обставин) відповідно до ст. 14. ЄСПЛ також визначив необхідність врахування оцінки балансу інтересів при вирішенні справи щодо ненародженої дитини. А також, що законодавча заборона абортів на національному рівні за наявності певних підстав не порушує Конвенцію [6, 7, 8].

Потребує підтримки пропозиція криміналізації посягання на «плод» в утробі матері в проекті нового КК (текст станом на 29.03.21). Запропоновано притягати до кримінальної відповідальності особу, яка заподіяла смерть плоду людини після початку 22 тижня вагітності (ст. 4.1.2).

У справі Лакатуш (Lăcătuş) проти Швейцарії (заява № 14065/15) від 19 січня 2021 р. встановлено, що місто Женева порушила ст. 8 ЄКПЛ права молодої жінки, оштрафувавши та врешті-решт ув'язнивши її за жебрацтво. ЄСПЛ зазначив, що «приватне життя» згідно зі ст. 8 є широким поняттям без вичерпного визначення, і посилався на поняття людської гідності, зазначивши, що гідність порушується, коли люди позбавляються необхідних засобів до існування. При зважуванні інтересів, Суд встановив, що заявниця знаходилась в «ситуації явної вразливості» як особа, яка була бідною, неписьменною та абсолютно без доходу. Як результат, вона «мала право мати змогу висловити

своє горе та намагатися задовольнити свої потреби шляхом жебрацтва». (Кримінальна) санкція, накладена на заявницю, була серйозною, і оскільки вона перебувала у вразливому становищі, перетворення її штрафу у позбавлення волі – що, посилило б її страждання та вразливість – було в основному автоматичним. Хоча боротьба з торгівлею людьми та експлуатацією дітей була важливою, Суд сумнівався, «чи є покарання жертв цих мереж ефективним заходом проти цього явища», зазначивши, що криміналізація жебрацтва може зробити жертв примусового жебрацтва ще більш вразливими [9].

Розглядаючи аргумент держави щодо захисту прав перехожих та власників бізнесу, Суд постановив, що «мотивація зробити бідність менш помітною в місті та залучення інвестицій» не є законною мотивацією заходів, які обмежують людські потреби. Також не було переконливо продемонстровано відсутність менш обмежувальних засобів. В результаті Суд встановив, що держава-відповідач перевищила свою свободу розсуду та порушила статтю 8 ЄКПЛ.

Ця справа є прикладом дискримінації бідності. Незважаючи на проголошену Конституцією «рівність», люди не є рівними у правах та у доступі до правосуддя. Нерівність проявляється у віці, статі, соціальному статусі, місці проживання та ін. Зокрема, бідні менше впливають на законотворчу, а тим більше правозастосовну діяльність. Проблема жебрацтва є також актуальною і для України.

Висновки. Конвенція динамічна, вона змінюється під впливом розвитку суспільства, її положення видозмінюються в процесі розвитку та набувають нових сенсів. Зокрема ЄСПЛ визнає порушення ст. 8 (права на повагу приватного життя) у тих контекстах, в яких раніше не визнавав. Зокрема, це стосується тлумачення ст. 8 Конвенції в контексті права на достойне життя, права на жебрацтво (на «бідність») в контексті права на висловлення, на можливість звернення до людей із своїм горем та привернення уваги до такої ситуації (Лакатуш проти Швейцарії).

Розвиток зазначених положень потребує аналізу та врахування при розробці нового КК. Разом з тим, тут необхідно бути обережними із додержанням балансу між інтересами людини та безпекою суспільства та держави. Баланс між свободою та безпекою. Важливо, щоб права, передбачені в Конвенції залишались фундаментальними та не переходили в інтереси та потреби людини, які значно ширші. Крім того, говорячи про важливість практики ЄСПЛ для кримінального законодавства та його реформування необхідно також враховувати національні особливості держави.

Список використаної літератури:

1. Проект тексту нового Кримінального кодексу України станом на 29.03.2021 р. Сайт Робочої групи з питань розвитку кримінального права. URL: https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code. (Дата звернення: 24.05.2021).

2. Case of Evans v. the United Kingdom. URL: http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-80046

3. Островська Б. В. Право на життя в контексті Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод та науково-технічного прогресу в біомедицині. Часопис Київського університету права. 2017/1. С. 170-173.

4. Ягунов Д.В. Практика Європейського суду з прав людини (прецеденти та коментарі з питань кримінального судочинства) / за ред. та зі вступ. словом Й.Л. Бронза. Одеса : Фенікс, 2010. 285 с.

5. The Personal Scope of the Right to Life Under Article 2 (1) of the European Convention on Human Rights After the Judgment in A, B and C v. Ireland // German Law Journal. – 2012. – № 13. – P. 783–792. URL: https://static1.squarespace.com/static/56330ad3e4b0733dcc0c8495/t/56b29d1dc2ea5190d7b2fccd/1454546205842/GLJ_Vol_13_No_06_Kirchner.pdf

6. Convention for the Protection of Human Rights and Dignity of the Human Being with regard to the Application of Biology and Medicine: Convention on Human Rights and Biomedicine (Oviedo, 4.IV.1997), No. 164 URL: https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/164

7. Case of Parillo v. Italy. URL: http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-157263

8. Report of the Commission on Assisted Human Reproduction. Lenus, The Irish Health Repository, URL: http://www.lenus.ie/hse/bitstream/10147/46684/1/1740.pdf

9. Corina Heri. Beg your Pardon!: Criminalisation of Poverty and the Human Right to Beg in Lăcătuş v. Switzerland. February 10, 2021 URL: https://strasbourgobservers.com/2021/02/10/beg-your-pardon-criminalisation-of-poverty-and-the-human-right-to-beg-in-lacatus-v-switzerland/

РОЗДІЛ IV. ГУМАНІТАРНА ОСВІТА ДЛЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Доннікова І.А.
д.філос.н., доцент, завідувачка кафедри філософії
Національного університету «Одеська морська академія»

«SOFT SKILLS» ВИКЛАДАЧА СУЧАСНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Зазвичай, коли йдеться про формування «soft skills», мається на увазі набуття певних навичок саме здобувачами освіти. Але необхідно усвідомити, що розвивати «гнучкі навички» студентів здатні тільки ті викладачі, які самі ними володіють і до того ж «знають, вміють, розуміють», *як* їх сформувати. Власне така позиція й відповідає студентоцентрованій освіти, в якій здобувач є суб'єктом, що навчається сам і навчає (формує, розвиває, стимулює) викладача. Отже, порушуючи питання про «soft skills» викладача, окреслимо кілька основних положень.

По-перше, слід виходити з того, що в сучасній освіті переосмислюється не тільки місія університету, але й місія викладача, оскільки він перестає бути вчителем у звичному розумінні. Викладач – це *людина,* яка помагає навчатися іншим, постійно навчаючись сама. Актуалізуються особистісні якості викладача (які, власне, і визначають його «soft skills»). Важливою для сучасного університету є та обставина, що в аудиторію (в тому числі у віртуальну) заходить не викладач, а людина. Наскільки вона є зрілою особистістю, готовою до саморозвитку, самоосвіти, здатною отримувати задоволення від професії – ці фактори в значній мірі визначають «якість освітнього результату». Сучасна освіта – це, перш за все, комунікація особистостей, «обмін» особистісними навичками. При цьому, якщо викладач є більш обізнаною у певній дисципліни особистістю, він може поступатися студентам в певних знаннях і вміннях в інших сферах життєдіяльності. Але саме це має мотивувати його до постійного навчання – і як професіонала, і як особистість. Тому сучасний викладач, на нашу, думку поєднує особистісні якості вченого – наставника – менеджера – технолога та ін., головної з яких є прагнення і здатність до самореалізації.

По-друге, слід враховувати, що в сучасному університеті постійно підвищується рівень технологічності навчання (в вузькому і в широкому сенсі слова), тому питання «як розвивати «soft skills»?» набуває особливої актуальності. Йдеться про освітні технології, які постійно оновлюються, отже і формування «soft skills» в значній мірі залежить від того, наскільки викладачі їх опановують. Під освітніми технологіями ми розуміємо весь набір засобів трансляції й генерації знання, включаючи різноманітні методики навчання. В

цьому контексті ключовою компетентністю (метакомпетентністю) сучасного викладача, на нашу думку, слід визначити здатність навчатися протягом всього життя. Самоосвіта протягом всього життя – це так звана «м'яка технологія» для «гнучких навичок». Слід додати, що саме в цьому контексті актуалізується психологічна складова освіти (або психологічна освіта і освіченість як студентів, так і викладачів). Для того, щоб стимулювати викладача до самоосвіти, іноді потрібно докласти більше зусиль, ніж до мотивування студентів, тому психологічний супровід дає можливість виявити власні внутрішні перешкоди, що заважають самореалізації, розкрити творчі можливості особистості. Саме в цьому напрямку на базі кафедри філософії НУ «ОМА» працює «Школа-лабораторія психологічного супроводу особистісно-професійного зростання», створена в рамках міжвузівського наукового проєкту [1, с. 144]. Отже, психологічний самоменеджмент є ще однією важливою «гнучкою навичкою», яка дає можливість трансформувати інформаційні ресурси в ресурси особистісної самореалізації, а психологічна культура стає невід'ємною складовою індивідуальної культури викладача сучасного університету.

По-третє, необхідно зауважити, що зміст освіти і навчання змінюється на екзистенційному рівні, тобто освіченість не слід сприймати як формальну ознаку фахівця, вона стає смисловою складовою життя людини. В зв'язку з цим необхідно переходити до так званої «позитивної освіти», яка не примушує до навчання, а посилює почуття задоволення і щастя через набуття нових знань. Дієслова «мушу» або «повинен вчитися» поступаються місцем «хочу», «мрію», «прагну до знань», «люблю навчатися». Слід нагадати, що слово «викладач» містить сенс «віддавати» (іншим) і «віддаватися» (самому) тій справі, яку робиш, що і означає бути щасливим в професії. Саме такий викладач здатен, на нашу думку, до справжнього просвітництва – дарувати світ і світло іншим. Тому до переліку загальних компетентностей викладачів, визначених стандартом на групу професій «Викладачі закладів вищої освіти» [2], додамо ще одну метакомпетентність – вміння бути щасливим.

Підсумовуючи, зазначимо, що принцип навчання «роби, як я» не втрачає своєї актуальності та практичної значущості, якщо студенти співпрацюють з викладачем-професіоналом і щасливою людиною. Для них слідування цьому принципу є першим кроком на власному шляху до мрії та щастя.

Список використаної літератури:

1. Створювальна сила знання: монографія. Книга перша / авт. кол.; відп. ред.: І. А. Доннікова, Н. В. Кривцова. Одеса: Фенікс, 2020. 250 с.

2. Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства від 23.03.2021 № 610. – Електронний ресурс: https://mon.gov.ua/ua/news/zatverdzheno-standart-na-grupu-profesij-vikladachi-zakladiv-vishoyi-osviti.

Єфтєні Н.М.
к.політ.н., доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»

ОСОБЛИВОСТІ І МОДЕЛІ ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕГОВОРІВ В КОНФЛІКТІ

В сучасному суспільстві конфлікти являються невід'ємним елементом його функціонування. Безперечний інтерес викликає дослідження особливостей динаміки конфлікту, наслідків для кожного учасника конфлікту і соціальної системи в цілому. Нагальною потребою в українському суспільстві є конфліктологічні знання і компетентність, які дозволять аналізувати конфліктні ситуації, здійснювати контроль і управління конфліктом.

Важливою компетентністю сучасного фахівця є уміння вирішувати конфліктні ситуації в колективі, які можуть призвести до порушення соціальних відносин та емоційного дисбалансу, зниження ефективності праці. Обираючи ухилення як одну з стратегій виходу з конфлікту, опоненти частіше не вирішують проблему, а відтерміновують її завершення чи сприяють подальшому загостренню відносин. Часто ухилення від конфлікту одного з учасників сприймається як заперечення самого факту конфлікту, небажання взаємодіяти чи прагнення уникнути відповідальності.

Якщо вчасно не вирішити проблему, не виявити дійсні причини і цілі кожного учасника конфлікту, в подальшому це призведе до повторних хронічних конфліктів.

Для конструктивного завершення конфлікту найбільш вдалими є переговори, які направлені на пошук взаємовигідних рішень. Переговори в конфлікті – це організований процес вирішення конфлікту, в якому кожний учасник конфлікту є рівноправним, активно приймає участь в обговоренні, висуває вимоги та відстоює власні інтереси. Переговори за необхідності передбачають залучення посередника з метою досягнення домовленостей. Успішному протіканню переговорів сприяють знання закономірностей динаміки конфлікту, вміння вчасно виявляти причини конфліктів, їх прогнозувати і попереджувати, а також конструктивно вирішувати. Динаміка конфлікту передбачає певні етапи його розвитку для яких характерні свої

особливості взаємодії. Не на всіх етапах конфлікту переговори можливі, деколи вони можуть навпаки спричинити ескалацію конфлікту, загострити конфліктне протистояння. При підготовці до переговорів потрібно враховувати соціокультурні особливості учасників, їх індивідуально-психологічні властивості, особливості та умови їх проведення.

Переговорний процес проходить чотири етапи. Підготовчий етап є найважливішим, оскільки передбачає збір інформації про конфлікт, його учасників, їх мотиви і налаштованість, варіанти вирішення і подальші їх наслідки тощо. Безпосередньо самі переговори включають початок переговорів і пошук рішення. На даному етапі оцінюється ситуація, відбувається обмін інформацією, вивчається кожний варіант рішення і позиції усіх учасників конфлікту. Завершення переговорів зазвичай пов'язане з досягненням домовленостей і підписанням договору, встановленням контролю за дотриманням підписаних домовленостей. Якщо учасники переговорів не досягли результату, то на даному етапі піднімається питання щодо перенесення обговорення проблеми у визначений термін.

Американські вчені Р.Фішер та У.Юрі виділяють наступні моделі переговорів – жорсткі, м'які і принципові. Жорстка модель переговорів передбачає сприйняття учасників переговорів як суперників, метою кожного з яких є передусім перемога, відстоювання власної позиції і недовіра до кожного учасника. В жорсткому підході високою є ймовірність застосування насилля і тиску для домінування в конфлікті. В м'якій моделі переговорів учасники конфлікту сприймають один одного як друзі, що є передумовою довірливих відкритих контактів, сприйняття позиції протилежної сторони, готовності до зміни власної позиції в переговорному процесі та пошуку спільного рішення, яке всі підтримають. В м'якій моделі учасники конфлікту демонструють готовність до поступок навіть всупереч своїм інтересам для подальшого збереження відносин. Принципова модель переговорів має раціональний характер, ґрунтується на використанні достовірних фактів, справедливих аргументах, внаслідок чого обирається об'єктивний вибір найкращого альтернативного варіанту. При цьому довіра не є основною умовою і учасники можуть бути виключені з обговорення, а головною є доказова база.

Важливу роль відіграє культура спілкування, яка передбачає певні моделі поведінки і правила спілкування, які визнаються і підтримуються в суспільстві чи певному соціальному середовищі. До них можна віднести універсальні правила комунікації в міжособистісних комунікаціях, соціальні заборони чи дозвіл на певні форми поведінки. Важливою умовою успішних переговорів є обмін інформацією з метою досягнення взаєморозуміння і злагоди.[1].

Важливу роль відіграє культура спілкування, яка передбачає певні моделі поведінки і правила спілкування, які визнаються і підтримуються в суспільстві чи певному соціальному середовищі. До них можна віднести універсальні правила комунікації в міжособистісних комунікаціях, соціальні заборони чи дозвіл на певні форми поведінки. Важливою умовою успішних переговорів є обмін інформацією з метою досягнення взаєморозуміння і злагоди.

Не існує єдиної універсальної моделі переговорного процесу. В структурі кожного конфлікту є учасники конфлікту та їх мотиви, об'єкт і предмет, причини, конфлікту, соціальне середовище. Визначаючи стратегію поведінки і виходу з конфлікту доцільно враховувати наскільки важливим є результат і наслідки конфлікту, в тому числі збереження взаємовідносин. Кожна модель може бути вдалою з урахуванням умов протікання конфлікту, факторів конфліктної ситуації і направленості учасників конфлікту.

Список використаної літератури:

1. Фішер Р., Юрі В. Шлях до ТАК. Як вести переговори, не здаючи позицій. Київ : Основи, 220 с.

Миненков Г.Я.
д. гум. н., профессор,
профессор академического департамента социальных наук
Европейского гуманитарного университета
(Вильнюс, Литва)

ОБРАЗОВАНИЕ ДЛЯ НЕИЗВЕСТНОГО БУДУЩЕГО И ПРОБЛЕМА КОМПЕТЕНЦИЙ

Современное общество переживает глубокие и радикальные изменения, аналоги которым трудно найти в прошлом и результаты и последствия которых весьма трудно предвидеть. Назовем только ключевые тенденции: завершение проекта просвещения и вступление общества в ситуацию, которая описывается термином "социальная неопределенность", что означает невозможность аргументировнаного предсказания даже ближайшего будущего, не говоря уже об отдаленном; глобализация и космополитизация социальной жизни, охватывающие практически все формы повседневности; формирование общества знания, основным субъектом которого все более оказываются так называемые "работники знания" (knowledge workers); становление общества риска и кризис культуры экспертизы, поскольку знание более не определяется авторитетом экспертов в силу их делегитимации; развитие систем мобильности,

в том числе образовательной; широкое распространение информационных технологий и дигитализация всех сторон социальной жизни.

Обобщить эти и другие особенности современного общества можно с помощью концепта “текучей современности” (liquid modernity) З. Баумана [см. подр.: 1]. Если для классической модернити характерны свойства “твердости”, устойчивости, тяжести, пространственной закрепленности, то особенности современных социальных процессов аналогичны свойствам жидкостей, которые текут, просачиваются, обтекают, растворяют, всегда готовы к изменению формы, легко перемещаются, производят впечатление легкости, и при этом для них ключевое значение имеет не пространство, а время. Социальные паттерны и конфигурации, как и принадлежность к тем или иным сообществам, больше не предзаданы и не самоочевидны. Жизненной стратегией становятся максимальная гибкость и подвижность, включая и гибкость понятий и представлений.

Очевидно, что все эти процессы ставят серию сложных вопросов перед системой образования. Сформулируем только ключевые: Каким должно быть образование для этого мира неопределенности и радикальных изменений? Какими должны быть учебные планы, чтобы отвечать этим изменениям, готовить к ним студентов? Что означают в этой связи популярные применительно к образованию термины: учить учиться, гибкость, адаптивность, уверенность в себе и т. д. Ответы на данные вопросы далеко не очевидны. Переживаемая ныне человечеством ситуация пандемии COVID-19 делает поиск таких ответов еще более безотлагательным, поскольку очевидно, что возврата к прежнему социальному состоянию уже не будет.

Если говорить обобщенно, то сегодня мы наблюдаем столкновение двух подходов к образованию. С одной стороны, речь идет о классическом подходе, когда образование трактуется как достижение некого законченного, заранее описанного и предписанного результата, а критерием образованности считается наличие достаточно глубоких и обширных профессиональных знаний. В основе подобной ориентации лежит убеждение (как правило, ничем не доказанное), что за всем внешним разнообразием человеческого опыта скрыты неизменность устройства мира и вечность его законов. С другой стороны, можно выделить современный подход к образованию, когда оно трактуется как процесс, совпадающий со всей жизнью индивида, а всякий результат образовательной деятельности оказывается лишь промежуточным и конвенциональным, критерием же образованности выступает приобретение компетенций для жизни в непрерывно меняющемся, принципиально неизвестном и непредсказуемом мире. Заметим при этом, что на словах почти все признают важность второго

подхода, но реально, в конкретных образовательных практиках, очень часто следуют принципам первого, что психологически вполне понятно.

В этой связи большой интерес представляет концепция “обучения для неизвестного будущего”, предложенная известным британским исследователем современного университета Р. Барнеттом [см. подр.: 4]. Конечно, будущее всегда неизвестно, но все же прежде оно неким образом просматривалось, по крайней мере, при планировании жизни одного поколения. Сегодня горизонты бытия радикально меняются на протяжении жизни одного человека, отсюда использование при описании социальной ситуации таких терминов, как хаос, риск, текучесть, хрупкость, фрагментация и т. п. Обучение предполагает, что предметы учебного плана ориентированы на формирование определенных навыков и компетенций. Однако какие компетенции нам нужны, чтобы подготовиться жить в ситуации неизвестности и сверхсложности, что предполагает столкновение несовместимых интерпретаций? Отвечая на этот вопрос, важно понять, подчеркивает Барнетт, что обучение для неизвестного будущего должно быть осмыслено не только и не столько на языке знаний или навыков, сколько на языке человеческих качеств и диспозиций, в чем и заключается онтологический поворот в образовании. Речь прежде всего идет о том, как индивиды понимают самих себя, свою идентичность, свое бытие в мире, или свои онтологические диспозиции.

Иными словами, “обучение для неизвестного будущего” должно справиться, согласно Барнетту, с двумя формами неопределенности. Во-первых, с неопределенностью, которая вытекает из умножения элементов мира, что делает его радикально непознаваемым, т. е. даже при самых скромных запросах во всех направлениях расширяется наше невежество. Во-вторых, с неопределенностью, которая вытекает из личностных смыслов, поскольку мы даже не можем надеяться на удовлетворительное описание этого мира, не говоря уже о том, чтобы с уверенностью действовать в нем. Мир дестабилизирован, и личность не в состоянии установить стабильные с ним отношения. Это вытекает из сверхсложности, характерной для нынешней социальной жизни, когда любые описания мира выглядят противоречивыми, а наше положение в нем всегда оказывается хрупким и предельно рискованным.

Именно поэтому теории образовательной деятельности все более обращаются к вопросам формирования компетенций как центральному звену современных образовательных практик. Знания как таковые в сегодняшнем обществе очень быстро меняются и обновляются, устаревая зачастую до того, как выпускник получит диплом о профессиональном образовании. Компетенции же могут только развиваться и укрепляться, создавая основу для быстрого и своевременного освоения новых профессиональных навыков и

способов деятельности. В этом контексте очевидно, почему ключевая роль среди компетенций принадлежит так называемым гибким навыкам (soft skills), под которыми имеется в виду комплекс взаимосвязанных с человеческими качествами и диспозициями неспециализированных, надпрофессиональных навыков, обеспечивающих высокую эффективность деятельности и приспосабливаемости в том числе в неизвестной и постоянно меняющейся среде, или к ситуации социальной неопределенности и риска [2].

Перечни таких навыков, или ключевых компетенций, предлагаются самые различные. Полагаю, что вслед за Бейтсом [см. подр.: 5] мы могли бы обобщить их совокупность следующим образом (предполагая, что каждый из перечисленных элементов может быть детализирован):

– коммуникативные навыки различного рода с особым акцентом на навыках коммуникации в социальных сетях;

– способность учиться самостоятельно: принятие на себя ответственности за поиск необходимых знаний;

– этика и ответственность, что особенно необходимо для построения отношений доверия в силу вовлечения в глобальные и космополитические сети;

– навыки командной работы и гибкости, причем особенно важно уметь сотрудничать с коллегами, клиентами и партнерами виртуально и на расстоянии;

– навыки мышления: критическое мышление, решение проблем, креативность, оригинальность, разработка стратегий;

– дигитальные навыки, поскольку сегодня большинство видов деятельности зависит от использования технологий;

– навыки управления знаниями: как находить, оценивать, анализировать, применять и распространять информацию в определенном контексте.

Эффективные методики формирования подобных компетенций предлагает, как представляется, модель либерального образования, активно сегодня возрождаемая и ориентированная на широкую общегуманитарную подготовку студентов, конечно, не догматически организованную. Речь идет о развитии права на мышление, идущего навстречу воображению и интуиции, что расширяет и усложняет индивидуальные умы и в то же время позволяет обществам и их институтам оставаться открытыми для перемен, находить свое место в ситуации текучести [см. подр.: 3].

Список использованной литературы:

1. Бауман, З. Текучая современность. СПб.: Питер, 2008.

2. Ермаков Д. С. Персонализированная модель образования: развитие гибких навыков. Образовательная политика. 2020. № 1. С. 104–112.

3. Миненков Г. Либеральное образование для глобального гражданства: на примере Европейского гуманитарного университета. Sociālo Zinātņu Vēstnesis. 2019. № 1 (28). С. 7–23.

4. Barnett R. Learning for Unknown Future. Higher Education Research and Development. 2004. Vol. 23. No. 3. Pp. 65–87.

5. Bates A. W. Teaching in a Digital Age: Guidelines for Designing Teaching and Learning. Vancouver: BCcampus, 2015.

Павлова О.С.
к.філос.н., доцент, доцент кафедри філософії
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРОБЛЕМА ОПТИМАЛЬНОГО КОМПОНУВАННЯ ПЕРЕЛІКУ SOFT SKILLS ФАХІВЦЯ З МОРСЬКОГО ПРАВА ЗА ДВОСТУПЕНЕВОЮ СИСТЕМОЮ ОСВІТИ

Я би хотіла звернути Вашу увагу на проблему оптимального компонування переліку soft skills фахівця з морського права за двоступеневою системою «бакалавр-магістр» з урахуванням дистанційної або змішаної форм навчання. Матеріалом до роздумів за даною темою було порівняння переліку компетентностей випускників рівнів бакалавр-магістр спеціальності «Право» (081) з наголосом на формуванні когнітивних та метакогнітивних навичок здобувачів освіти. Загальний огляд феномену компетентності як соціально-педагогічного явища з аналізом окремих практичних аспектів діагностики освітніх результатів формування компетентностей у вишах було проведено нами в статті «Якість освітнього результату та проблема його діагностики» в кафедральній монографії «Створювальна сила знання» (2020) [6]. Ще раз акцентуємо увагу, на попередніх висновках, що були зроблені: «В межах компетентністного підходу на першому місті є не загальна інформованість здобувача освіти, а конкретні професійно орієнтовані вміння, «оздоблені» набором загальних універсальних компетентностей. Тому, система якісного навчання має забезпечити не лише надійну професійно-знаннєву основу майбутнього фахівця певної галузі, але й становлення своєрідної особистості, налаштованої на саморозвиток і навчання «протягом життя», яка має конкурентний попит на ринку праці. Це безсумнівний плюс освітньої новації, яка зараз активно адаптується до вітчизняних освітніх практик» [6, С.114].

На підставі власного досвіду зазначимо, що більш ефективно освітній процес проходить за умови, коли студенти від самого початку курсу обізнані в запланованих освітніх результатах та технологіях їх досягнення. Тому у

сьогоденні в процесі викладання, більшою часткою – дистанційного, посилено аналітичну складову навчального процесу, навчальну взаємодію «студент – викладач», спрямовану на формування запланованої компетентності, усвідомленого сприйняття студентами результатів навчання та постійного моніторингу підсумкових результатів курсу. На підставі цього здобувачі освіти краще працюють за індивідуальною згодою на досягнення якісних показників засвоєння курсу. Це і є, на наш погляд, прикладом реалізації принципів «студентоцентрованого навчання».

Для висвітлення можливостей курсу «Логіки» для юристів з розвитку когнітивної та метакогнітивної компетентностей, по-перше, надаю Вашій увазі цікавий перелік. Це перелік 15 Top skills of 2025, що були сформульовані дослідженнями ВЕФ за останні місяці пандемії. «According to the World Economic Forum's report "The Future of Jobs," by 2020, the top ten soft skills for employers will include: 1)The ability to solve complex problems; 2) Critical thinking; 3)Creativity; 4) People management skills; 5) Interpersonal skills; 6) Emotional intelligence; 7)The ability to draw conclusions and make decisions; 8) Customer focus; 9)Negotiation skills; 10)The ability to learn new things easily and quickly. According to the World Economic Forum's report "The Future of Jobs," by 2025, the top ten soft skills for employers will include: 1) Analytical thinking and innovation; 2)Active learning and learning strategies; 3)Complex problem-solving; 4) Critical thinking and analysis; 5)Creativity, originality and initiative; 6) Leadership and social influence; 7)Technology use, monitoring and control; 8) Technology design and programming» [5].

Як бачимо, п`ятірку «лідерів» серед «м'яких навичок» найближчого майбутнього складають soft skills, що формуються на підставі розвитку метакогнітивних здібностей, а саме: аналітичне мислення та здатність до інновацій; навчання на підставі активного, стратегічно сформованого зусилля; комплексне рішення проблем; критичне мислення та аналіз (на четвертому місці, проти першого в період до 2020 року); креативність, оригінальність, ініціативність. Запит на наявність «м'яких компетентностей» від 15 тисяч компаній-лідерів сучасного бізнесу, головних роботодавців світу, що вивчало ВЕФ під час пандемії, у порівнянні з переліком ВЕФ «Top skills of 2020», дозволяє констатувати факт зміни запиту на ринку праці на наявність soft skills, у бік посилення необхідності розширення лінійки soft skills та посилення її метакогнітивної складової у «постковідному» світі [5].

По-друге, проаналізуємо перелік компетентностей випускника спеціальності 081 Право, рівень – бакалавр, Стандарт від 12.12.2018 р. та перелік компетентностей випускника спеціальності 081 Право, рівень – магістр, Стандарт від 17.08.2020 р. [2]. Звернемо особливу увагу на soft skills, що

пов`язані з формуванням когнітивних та метакогнітивних навичок майбутніх правників. Зі Стандартів ми бачимо що: для бакалаврів три загальні ЗК 1, 3,7 (з 15-ті) та дві фахові (СК 13,16) компетентності, а саме: ЗК1. Здатність до абстрактного мислення, аналізу та синтезу. ЗК7. Здатність вчитися і оволодівати сучасними знаннями. ЗК8. Здатність бути критичним і самокритичним. СК13. Здатність до критичного та системного аналізу правових явищ і застосування набутих знань у професійній діяльності. СК16. Здатність до логічного, критичного і системного аналізу документів, розуміння їх правового характеру і значення. - напряму демонструють необхідність розвитку когнітивних та метакогнітивних навичок у випускників. Для магістрів – ще більше, – чотири (ЗК 1,3,6,7) з десяти та дві фахові компетентності (СК 11, 13), а саме: ЗК1. Здатність до абстрактного мислення, аналізу та синтезу. ЗК3. Здатність до пошуку, оброблення та аналізу інформації з різних джерел. ЗК6. Здатність генерувати нові ідеї (креативність). ЗК7. Здатність приймати обґрунтовані рішення. СК11. Здатність критично оцінювати ефективність представництва і захисту прав, свобод та інтересів клієнтів. СК13. Здатність доносити до фахівців і нефахівців у сфері права інформацію, ідеї, зміст проблем та характер оптимальних рішень з належною аргументацією. - безпосередньо вказують на необхідність розвитку саме цих навичок! Але ж, помітимо що опосередковано інші загальні компетентності також стимулюють набір розумових здібностей здобувачів освіти.

Але ж проблема визначення поняття та сутності метакогнітивної компетентності як однієї з основних компетентностей переліку soft skills фахівця з морського права, зберігає свою актуальність [1,3,4,7,9,10]. Доречі, нагадаємо, що загальні підходи когнітивістики були сформульовані в другій половині ХХ століття в роботах Ж.Піаже, на підставі висновків Л.С. Виготського. Наприклад, зараз з розвитком кібербулінгу, цікавість у фахівців освітньої сфери США до робіт Л.Виготського надзвичайно зросла! З початку ХХІ століття розвиток освітньої практики з адаптування компетентнісного підходу стимулює процес активного формування концепції метакогнітивних навичок, що була закладена у роботах Дж. Флавелла, Брауна, Шро та інші [1]. Концепція метакогнітивних навичок (Х.Стейнер, Ст.Фут) розглядається як основа для формування критичного стилю мислення сучасного здобувача освіти [10]. А розвинена когнітивність – як здатність сприймати та ефективно обробляти інформацію та перетворювати її у знання.

Але ж у відомому документі «Налаштування освітніх структур в Європі Tuning» від 2000 року дається первісна класифікація компетентностей двох типів: загальні та спеціальні (фахові) [8]. В свою чергу загальні розділені на три підгрупи: інструментальні, міжособистісні та системні. Здатність до аналізу та

синтезу, а також вміння працювати з інформацією віднесено до інструментальної компетентності. В іншій класифікації, що була запропонована в роботах російської дослідниці І.Зимньої поняття інструментальної компетентності уточнено як когнітивно-інструментальна компетентність. Більш детальний аналіз концепції І.Зимньої ми робили у монографічному дослідженні [6]. Зазначимо, що розбіжність класифікацій компетентностей посилює теоретичну складність та невизначеність поняття «метакогнітивна компетентність».

Враховуючи все вищезазначене, зробимо висновки. По-перше, є явне посилення метакогнітивної складової компетентнісного набору фахівців, що матимуть конкурентні переваги на ринку праці. Про цей феномен свідчить порівняння переліків компетентностей фахових стандартів правників та аналіз перспективних висновків ВЕФ відносно змін ключових soft skills в «постковідному» світі до 2025 року. Виявлені факти фіксують понятійну неповноту термінів «мета когнітивна компетентність», «інструментальна компетентність», «когнітивно-інструментальна компетентність» та потребують проведення подальшого теоретичного аналізу сенсу та ролі метакогнітивної компетентності у формуванні фахового профілю компетентностей майбутніх юристів з морського права.

По-друге, саме «Логіка» є найбільш важливою та унікальною дисципліною для свідомого розвитку когнітивних та метакогнітивних здібностей майбутніми юристами за допомогою викладача. Одне з головних завдань викладача «Логіки» як навчальної дисципліни для фахівців з морського права, ми бачимо у стимулюванні можливості *засвоєння бакалаврами* механізмів свідомого накопичення інтелектуального досвіду та *розвиток уміння* вже самостійно використовувати *ними на магістерському рівні* інструменти свідомого стимулювання когнітивних та метакогнітивних здібностей, що поступово згодом перетворюються у майбутній розвинений *соціальний інтелект професіонала-правника*.

Як при зміщенні наголосів в освітніх цілях курсу та впровадженні дистанційних форм навчання змінюється робота викладача «Логіки» з методичної точки зору? Для розробки методичних рекомендацій треба врахувати перспективи дистанційного та змішаного навчання у викладанні «Логіки», більш детально плануємо розглянути це питання на круглому столі під назвою «Створювальне знання: теоретико-методологічні та практичні аспекти» у червні 2021 року, тому що проблема дуже складна. З власного досвіду та з аналізу напрацювань дослідників харківської наукової школи (Т.І.Доцевич, К.Е.Седих, В.А.Лавріненко та інші) можливо прийти до висновку, що ефективним методичним прийомом в процесі викладання є розділення та

відокремлення методів розвитку когнітивної та метакогнітивної компетентностей здобувачів освіти. Саме через такий методичний прийом можливо реалізувати принцип свідомого досягнення результатів навчання здобувачами освіти, який відповідає вимогам студентоцентрованого навчання.

Список використаної літератури:

1. Батаева Е.В. Когнитивные и метакогнитивные способности обучающихся в контексте смарт-образования. Образование и наука. 2019; 21(4):36-59. https://doi.org/10.17853/1994-5639-2019-4-36-59

2. Галузевий стандарт вищої освіти України. Освітньо-професійна програма бакалавра галузі знань 08 – право спеціальності 081 – право Режим доступу: https://mon.gov.ua/storage/app/media/vishcha-osvita/zatverdzeni%20standarty/12/21/081-pravo-bakalavr.pdf (Дата звернення 15.04.21)

3. Гираш, Дж. (2014). Метапознание и обучение. В В. А. Бенасси, С. Э. Оверсон и С. М. Хакала (ред.). Применение науки об обучении в образовании: включение психологической науки в учебную программу. Режим доступу: http://teachpsych.org/ebooks/asle2014/index.php (Дата звернення 10.04.21)

4. Доцевич Т. І. Структура метакогнітивної компетентності викладачів вищої школи / Т. І. Доцевич // Вісник Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. Психологія. - 2015. - Вип. 50. - С. 60-68. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhnpu_psykhol_2015_50_10. (Дата звернення 10.04.21)

5. Матеріали сайту ВЕФ: режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf; https://www.muchskills.com/blog/skills-employers-looking-for-till-2025 (Дата звернення 15.04.21)

6. Павлова О.С. Якість освітнього результату та проблема його діагностики / Створювальна сила знання : монографія. Книга перша / авт. кол., відп. ред. І.А. Доннікова, Н.В. Кривцова. – Одеса: Фенікс, 2020.- 250 с. (С.101-127)

7. Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах : зб. наук. пр. / редкол.: Т.І. Сущенко (голов. ред.) та ін. – Запоріжжя. – 2009. – Вип. 5 (58). – 564 с.

8. Проект «Настройка образовательных структур в Европе» Режим доступу:

https://www.unideusto.org/tuningeu/images/stories/documents/General_brochure_Russian_version.pdf (Дата звернення 16.04.21)

9. Радчук Г. К. Аксіопсихологія вищої школи. Монографія / Г. К. Радчук. – Тернопіль : ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2014. – 380 с.

10. Таннер, К.Д. (2012). Содействие метапознанию студентов. *CBE Life Sciences Education,* 11 (2), 113-120.

Поживатенко А.Є.
магістр філософії
Науковий керівник: Доннікова І.А. д.філос.н,
завідувач кафедри філософії
Національного університету «Одеська морська академія»

ПРИНЦИП ФАСИЛІТАЦІЇ ЯК МЕТОД РОЗВИТКУ «SOFT SKILLS»

Сучасна освіта вимагає зробити якісний перехід викладання від здобуття знань до розвитку особистості, отож здобувач освіти стає не її тільки об'єктом, а й активним учасником освітнього процесу. Тому методики викладання спрямовані на плідну спільну роботу Вчителя та Учня через вдалу комунікацію, яка, в свою чергу, залежить від уміння донести свою точку зору та почути точку зору іншого. Високий рівень комунікації та здібності до самоорганізації є базовими навичками «soft skills». Ми впевнені що ці інтерперсональні навички необхідно розвивати на усіх етапах процесу навчання. Проте, це потребує змін ролі викладача. У сучасному інформаційному світі він є більш досвідченним керівником, який може діяти через бесіду. Визначивши вектор руху думки свого учня і за допомогою спеціальних «інструментів» він розвиває ці ідеї до більш високого культурного рівня. Отже, така навчальна розмова, покликана коригувати і розвивати світогляд здобувача освіти. Розглянемо, один із дієвих, на наш погляд, методів продуктивної бесіди — *метод фасилітації.* Фасилітація — це спосіб недирективної педагогічної підтримки, де учень, так само як і вчитель, є саморегулюючою особистістю, і тому результат навчальної діяльності залежить від них обох [1].

Звернемо увагу, що саме філософія, з її критичним і завжди питальним підходом до явищ дійсності є способом розвитку навичок толерантної, або екологічної комунікації. Мистецтво діалогу є невід'ємною частиною філософської традиції, яке вимагає уникати упередженості щодо опозиційних точок зору про предмет філософського обговорення. Існує прекрасне негласне правило — «поважай чужі помилки як свої власні», тому треба пам'ятати, що кожна ідея, її формування та вміння обґрунтовувати — є актом творчості,

складним та багатогранним процесом, що потребує певних вмінь. Навички творчого мислення розвиваються в атмосфері свободи і можливості робити щонебудь за власним бажанням, самостійно, без примусу [2]. Основною метою методу фасилітації є створення атмосфери довіри та розкриття потенціалу до творчої праці. Цю спільну роботу ми можемо назвати - фасилітативна діяльність, та виділити її характеристики:

а) обопільне управління;

б) отримання індивідуальних результатів, так як висновки і сприйняття у кожного свої;

в) отримання спільних або розподілених результатів і, як наслідок зміни ставлення один до одного на більш толерантне.

Буде справедливо відзначити, що при використанні методу фасилітації, неможливо підготуватися до проведення заняття в традиційному сенсі слова. Для того, щоб продуктивно використовувати цей метод, замало прочитати необхідний предметний і методичний матеріал, а потім грамотно викласти його. Вчитель - фасилітатор повинен бути готовий працювати в умовах невизначеності, коли здавалося б процесом управляти неможливо. Крім того, на більш складних етапах фасилітатор будує план навчальної роботи не один, а разом з учнями. При цьому дуже важливо не зробити їх залежними від себе як від професіонала або експерта. Навпаки, треба спромогтися викликати у них бажання самостійно освоювати новий предмет, вміти ставити і формулювати завдання, вирішувати та перевіряти їх. У зв'язку з цим вчитель - фасилітатор схильний займати подвійну позицію. З одного боку, залишаючись викладачем, він продовжує вести учнів за собою, з іншого боку, він всіляко сприяє тому, щоб його вихованці самі визначалися в своїх пріоритетах і способах дії. Через деякий час фасилітатор може виявити, що його підопічні можуть самі виконувати навчальні дії без допомоги свого керівника [1].

Принципи та мета фасилітації також спрямовані на розвиток критичного та аналітичного мислення, які теж відноситься до навичок «soft skills». На наш погляд, найдієвішим методом роботи за принципом фасилітації є робота з текстом, що має проблемний характер, етичне питання чи, містить парадокс. Для кращого розуміння того, як учні мислять, де їх сильніші або найслабші сторони, варто опрацьовувати текст за допомогою низки питань, які також рекомендується адаптувати, враховуючи вікові особливості здобувачів освіти [3, 4].

Питання за своїм змістом та призначенням можна поділити на різні групи:

- *Питання про навички мислення:*

1.Чи дотримувались ми правил логіки?

2.Чи були наші думки творчими? Чи ми використовували мову метафор,

досліджували альтернативні думки, розширили наше розуміння проблеми? 3. Чи розкриває наше обговорення зміст теми, проблеми? Чи було наше обговорення ґрунтовним, повним? Чи досягнули ми всебічного розуміння проблеми?

Робота над цими питаннями дає бачення того, наскільки предмет обговорення був зрозумілим групі, чи може якісь теми залишились без уваги і треба допомогти учням їх побачити.

•*Питання про навички демократичного діалогу:*

4. Чи керували ми обговоренням всі разом або хтось домінував?

5.Чи були ми толерантні до думки меншості? Чи розглядали ми все думки однаково уважно і досконально? Чи не були ми нетерпимі по відношенню до чиєїсь думки?

6. Чи уважно ми слухали один одного — дивилися один одному в очі, дивилися на співрозмовника, просили пояснити, якщо щось було незрозумілим?

7. Пов'язували ми наші висловлювання з тим, що говорили до нас, або ми просто все по черзі висловлювали свої думки?

Опрацювання питань цієї демонструє готовність до вмілої дискусії та публічних виступів групи.

•*Питання про навички толерантного обговорення:*

8. Шанобливо ми ставилися один до одного?

9. Чи обговаривали точку зору співрозмовника, не заперечували його думки без достатніх підстав?

10. Чи було обговорення важливим і цікавим для кожного з нас?

Відповіді на питання цієї групи вказують на якість відносин у групі та ступінь уважності учнів до проблеми обговорення та один до одного [1].

Метод фасилітації дає змогу викладачам і здобувачам освіти проаналізувати мислення та готовність до бесіди, як власні, так і решти учасників обговорення; розглянути тему дискусії з різних точок зору, а також дуже важливим є те, що між учнями та вчителем складаються більш довірчі стосунки, що позитивно відображуються на процесі навчання. Цей метод дає можливість знайти оптимальну відповідь на неоднозначне питання, дарує новий досвід, що впливає також на покращення якості самого процесу навчання і має бути невід’ємною складовою сучасного навчального процесу.

Список використаної літератури:

1. Лушин П. В. Личностные изменения как процесс: теория и практика — Одесса.: Аспект, 2005. — С. 181–227.

2. Петренко О. Б. Педагогіка діалогу В. О. Сухомлинського як умова виховання толерантності особистості / О. Б. Петренко // Науковий вісник

Миколаївського державного університету імені В. О. Сухомлинського. Серія : Педагогічні науки. — 2014. — Вип. 1.46. — С. 98–102.

3. Адаменко Н. Спільнота дослідників М. Ліпмана : філософські запитання, обговорення, аргументації та контраргументації вустами дітей / Н. Адаменко // Філософія освіти. — 2011. — № 1—2 (10). — С. 273–287.

4. Ганаба С. "Навчати мисленню": епістемологічний проект Метью Ліпмана / С. Ганаба // Вісник Інституту розвитку дитини. Сер. : Філософія, педагогіка, психологія. — 2013. - Вип. 29. — С. 5–11.

Шевчук О.М.
к.філос.н., доцент кафедри філософії
Національного університету "Одеська морська академія"

ФІЛОСОФІЯ ЯК СТВОРЮВАЛЬНА ПРАКТИКА «SOFT SKILLS»

Сформульована у назві тема вимагає у своєму викладені бути максимально практичною, отож почнемо розгляд з того, з чого кожний викладач починає навчальний рік – складання (чи оновлення) навчальних робочих програм. Треба зразу відкинути застарілу практику ставлення до них як до чогось формального та неважливого. Їх якість вже є певним показником створювальності, практичного застосування soft skills самого викладача як носія створювальних методик [1]. Ми підтримуємо позицію, що створювальність знання як практика засвоєння теорії, як акт соТворчості, що виникає сумісними зусиллями всіх учасників навчального процесу тут і зараз, починається саме з викладача, його особистості, компетентності та «зарядженості» на креативність.

Робоча програма навчальної дисципліни дає цілісне бачення курсу, стратегію викладання, збалансованість кожного розділу, який маючи свій сенс та навантаження, працює на досягнення загального результату курсу – сформованості компетентностей та програмних результатів навчання. Велике значення ролі навчальних програм з дисциплін в системі освіти було підтверджено й тим, що їх аналізу надали значну уваги експерти НАЗЯВО при проходженні акредитації всіма інститутами академії [2].

Отож, складаючи робочі програми з дисципліни «філософія» в цьому навчальному році, ми намагалися пов’язати навчальний матеріал курсу з науковою діяльністю кафедри, - науковими дослідженнями проекту «Створювальне знання: науково-освітні практики 3.0», що розробляє наша кафедра як продовження міжкафедральної наукової теми «Створювальне знання: гуманізм, інновація, самоосвіта».

Актуальність такого поєднання відповідає процесу реорганізації факультетів НУ «ОМА» в науково-навчальні інститути, діяльність яких спрямована на підготовку не тільки фахівців для морської галузі, але передусім науковців, спроможних генерувати нові ідеї, вчитися протягом життя і навчати інших.

Курс філософії зорієнтовано на творче осмислення досягнень світової філософської думки, формування критичного мислення і вміння наукового аналізу щодо різних аспектів сучасного буття. Заклавши в мапу курсу ідею філософії як створювального людинознавства, ми зосередили зусилля на формуванні духовного світу особистості, яка усвідомлює своє місце у світі та суспільстві, вільно орієнтується у численних поглядах на світ, його загальну будову, роль людини у світі, розумітися на різноманітних методологічних проблемах пізнання[3, с 50-64]. Згідно з цим, мета викладання курсу філософії – практичне надання «створюльваного» характеру знанням з філософії як цілісного самостійного творчого світогляду людини, яка, створюючи знання, змінюється, перетворюється й сама, тобто саморозвивається та самовдосконалюється. Н. Кривцова розглядає «можливості використання моделей і методів психологічної філософії для прояснення змісту і значення феномену створювальних сил створювального знання особистості»[4,

с150]. Вже є певний вдалий досвід впровадження методик "SMART-моделі МАПА" у викладанні курсу філософії (Доннікова І.А.), йде апробація філософських практик автентичності, спілкування, практики запитування та інших. Це потребує подальшої розробки методичного супроводження, пошуків та застосування інтерактивних методик та філософсько-психологічних практик, спрямованих на формування у здобувачів освіти навичок самостійного розгляду світоглядних проблем життя, методологічних проблем пізнання та діяльності із залученням понятійного апарату філософії; пробудження інтересу до духовних пошуків та практик, розширення горизонту особистісного світобачення, розвиток прагнення до внутрішнього зростання та саморозкриття. Мова йде про формування так званих «м’яких компетентностей», що передують професійним. Саме ці навики мають забезпечити випускникам НУ «ОМА» конкурентоспроможність на міжнародному морському ринку праці, успішну професійну та організаційну діяльність в складних ситуаціях, стресостійкість та витримку в кризових умовах.

Концепт створювального людинознавства, на нашу думку, має пронизувати весь курс філософії, сприяючи розгортанню філософського знання на особистому рівні, формуючи духовну культуру. Тому наголос подальшої роботи в даному науковому проекті зроблено на поєднанні теорії й практик «створювальності», розробку нових освітніх технологій, які б сприяли

підвищенню адаптивних здібностей особистості, формували вміння керувати собою, часом і вміло й соціально діяти в умовах сучасної невизначеності.

Список використаної літератури:

1. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1187 Ліцензійні умови провадження освітньої діяльності. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1187. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/365-2021-%D0%BF#Text(дата звернення: 15.04.2021).

2. «Акредитація: не все так складно»: //https://www.youtube.com/watch?v=9EewJa9r2f0(дата звернення: 12.03.2021).

3. Шевчук О.М. Філософія як створювальне людинознавство//Створювальна сила знання : монография. Книга Перша. авт. кол., відп. ред.І.А.Доннікова, Н.В. Крівцова. Одеса : Фенікс,2020.- 250с.- с50-84.

4. Н.В. Кривцова Н.В. Створювальні сили створювального знання особистості трансфесіонала: SMART-МОДЕЛЬ «МАПА» як методичний інструментарій.// Збірник наукових праць Інституту психології імені Г.С. Костюка НАПН України –с147-166. http://appsychology.org.ua/

Наукове видання

«Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»

Матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції

Редагування: Савінова Н.А., Степанов С.В.
Верстка: Степанов С.В.

Підписано до друку 17.06.2021
Формат 60×84/16. Папір офсетний. Ум. друк. арк. 16,62.
Тираж 300 екз. Зам. №И21-06-50

НУ «ОМА»
Свідоцтво ДК №1292 від 20.03.2003
65029, м.Одеса, вул. Дідріхсона 8, корп. 7
Тел/факс (0480) 341412