

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики

**Матеріали
XVII 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
XVII Міжнародної науково-практичної конференції

Одеса – 2024

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

М 432

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету «Одеська морська академія» від 28 травня 2024 р. (протокол № 10).

Редакційна колегія: Міусов 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; Ковбан А.В., к.ю.н., доцент; Скоробагатько А.В., д.ю.н., доцент; Степанов С.В., к.ю.н., доцент та інші.

Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. – Одеса: НУОМА, 2024 – 175 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» 26 квітня 2024 р.

Видання містить аналіз актуальних проблем ефективного правового регулювання та управління в сфері використання морегосподарського комплексу та інфраструктури в умовах війни та миру. Пропонуються дослідження окремих аспектів історії морського права, міжнародних економічних відносин, стратегічного управління на підприємствах і організаціях морського та річкового транспорту.

УДК 341.225(082)

ББК 67.912.412

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

© Національний університет «Одеська морська академія», 2024

ЗМІСТ

Розділ І. МОРСЬКЕ ПРАВО В УМОВАХ ВІЙНИ ТА МИРУ

Абрамченко Є.А.

Зарубіжний досвід реалізації інституту рятування людей та майна на морі 7

Абу Аль-Нуджум Аль-Махамід А.Ф.

Правове регулювання кібербезпеки в мореплавстві..... 11

Балобанов О.О., Допілка В.О.

Екологічні проблеми функціонування транспортних коридорів 15

Бельо Л.Ю.

Національні інтереси України в сфері суднобудування: цивільно-правовий аспект 18

Бондаренко К.В., Нєкрасов Д.С.

Функції морської охорони Державної прикордонної служби України 22

Варинський В.О.

Правові аспекти впровадження штучного інтелекту в морському секторі..... 25

Веремчук В.С.

Торговельне та військове судно: критерії розмежування в контексті міжнародного права 29

Допіра А.В.

Правовий статус мультимодального транспортного оператора..... 33

Допілка В.О., Загороднюк С.О.

Розвиток норм міжнародного морського права 36

Іванова А.В., Костиця О.В.

Забезпечення попередження забруднення морського середовища і атмосфери з суден 39

Краснікова О.В.

Інститут морської застави за законодавством США 45

Diana Mykhailova

Extra war risk insurance (ewri) as a guarantee of vessel's protection in high-risk areas. 50

Пазинюк М.В.

Підводна культурна спадщина України: нормативне регулювання 53

Півторак Г.Ф.

Реалізація Конвенції про захист Чорного моря від забруднення..... 58

Святюк С.П.

Правова характеристика контролю судна в міжнародному морському праві.... 61

Савінова Н.А.

Трансформація розуміння морської безпеки в умовах гібридної агресії.....	64
<i>Сурілова А.О.</i>	
Правове регулювання портових зборів в морських портах України.....	68
<i>Туляков В.О.</i>	
Право на свободу повернення і прокляття океану.....	72

Розділ II. МЕНЕДЖМЕНТ МОРСЬКОГО СЕГМЕНТУ В УМОВАХ АДАПТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Бабаченко М.В.

Потенціал застосування штучного інтелекту в морській логістиці.....	77
---	----

Барінов Д.А.

Сутність економічної безпеки транспортної системи	81
---	----

Бурмака Л.О.

Проблеми та перспективи розвитку світового судноплавства.....	84
---	----

Валуєва Л.В.

Правове регулювання національних інтересів України в сфері портових інновацій.....	87
--	----

Гнатюк Б.

Особливості формування організаційної структури управління великою судноплавною компанією.....	91
--	----

Головченко О.М.

Стратегії адаптації морського транспорту до умов воєнного конфлікту: виклики для українського причорномор'я	93
---	----

Коваль В.І.

Формування механізму управління організаційними змінами.....	97
--	----

Кожин О.Д.

Інформаційна безпека як складова сучасного судноплавства.....	100
---	-----

Кошева Є.О.

Розвиток портів дунайського кластера в умовах невизначеності позиціонування.....	103
--	-----

Кузьменко К.М.

Розвиток мультимодальних перевезень як один зі стратегічних напрямків логістики в Україні.....	106
--	-----

Мезіна Л.В.

Функціонування та розвиток експортного потенціалу портової інфраструктури України	109
---	-----

кораблі та судна Державної прикордонної служби України; риболовні судна, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства.

Важливим завданням для ІМО є подальше поширення і посилення контролю за суднами з боку Держави прапора, Держави порту і прибереженої Держави.

Список використаних джерел:

1. Сергійчик В.О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: 12.00.07: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 215 с.
2. Переверзєва О.С. Брюссельська конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969. Енциклопедія міжнародного права. 2014. Том №1. С.318.
3. Аверочкіна Т.В. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: 12.00.03: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 172 с.
4. Іванов Д.А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: 12.00.07: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2008. 205 с.
5. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545 // Офіційний вісник України. 2004. № 13. Ст. 915.

Савінова Н.А.

*д.ю.н., с.н.с., Директор навчально-наукового інституту
морського права та менеджменту
Національного університету «Одеська морська академія»*

**ТРАНСФОРМАЦІЯ РОЗУМІННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В
УМОВАХ ГІБРИДНОЇ АГРЕСІЇ**

На підставі визначень одного з провідних стратегічних документів правової політики України, як морської держави, є Морська доктрина України на період до 2035 р., затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. [1] (далі – Морська доктрина), ствердження України як морської держави є одним зі стрижневих політичних рішень держави і визначає основні стратегічні кроки в сфері національних інтересів на морі до 2035 р.

Безсумнівно, вказаний акт належить до стратегічних актів правової політики. Це прямо вбачається з основних визначень правової політики – міжгалузевої правової категорії, «яка визначає базовані на загальних та

специфічних закономірностях розвитку національної правової системи принципи, стратегічні напрямки та шляхи створення і реалізації правових норм, спрямована на зміцнення режиму законності та безпеки, формування у громадян розвиненої правової культури, здатності використовувати правові засоби для задоволення своїх інтересів, захисту прав та свобод, і одночасно є статичним елементом правової системи» [2, с. 13].

Відповідає Морська доктрина ознакам акту правової політики держави відносно її призначення: вона «знаходиться на рівні *de lege ferenda*. Проблемними залишаються саме поняття правової політики, її зміст, місце у системі інших видів політики тощо» [3, с. 15].

Дійсно, правова політика, і Морська доктрина як її елемент, є носіями змісту *de lege ferenda*¹, формуючи основні напрями динаміки права, а вже в розрізі такої динаміки впливає на динаміку законодавства у розумінні обсягу останнього згідно з офіційним тлумаченням. [4]*

В преамбулі Морської доктрини проголошено: «Перемога в Україні демократичних сил і розгортання активного політичного та економічного співробітництва з Європейським Союзом, відновлення діалогу про приєднання до НАТО в умовах тимчасової окупації Російською Федерацією території України, агресії Російської Федерації проти України та її спроб перерозподілу сфер контролю над акваторією Азовського і Чорного морів, *необхідність прискорення процесу виходу держави з довготривалої системної кризи потребують оновлення напрямів розвитку України як морської держави. ...На сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин*» (курсив мій, – Н. С.).

Виходячи з такої констатації Морської доктрини, *напрями утвердження України як морської держави та її розвитку, як дієвого актора міжнародних регіональних та глобальних відносин проголошені пріоритетними напрямами розвитку морської політики держави до 2035 р.*

Державна морська політика України Морською доктриною визначається як *система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі* (курсив мій, – Н. С.).

Національні інтереси на морі окреслюються Морською доктриною як сукупність матеріальних та інтелектуальних потреб українського народу і

¹ Лат. сентенція *de lege ferenda* контекстно означає: «з погляду права / закону, в якому є потреба».

* Сама Морська доктрина [1], затверджена Постановою КМУ, може бути віднесена до «актів законодавства» лише при застосуванні вказаного офіційного тлумачення.

держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу.

І саме через унеможливлення або ускладнення реалізацію **національних інтересів на морі та сталий розвиток України як морської держави** певними діями, подіями і явищами, КМУ України характеризує такі вади як загрози національній безпеці в сфері морської діяльності на рівні Морської доктрини так: «Загрозами національній безпеці України у сфері морської діяльності визначаються фактори, що безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави» абз. 13 ч. 1 Розділу «Визначення термінів» Морської доктрини [1].

Зрозуміло, що безпечний (захищений від негативних впливів) стан задекларованого розвитку України як морської держави і убезпечення його від загроз залежить від належного стану безпеки, який на доктринальному рівні характеризується низкою доволі різних кутів бачення:

- 1) відсутність ризику, загроз і небезпек;
- 2) властивість [стійких] систем;
- 3) стан захищеності від ризиків, загроз та небезпек;
- 4) відповідність певним правилам, параметрам;
- 5) комплекс заходів, необхідних для усунення уразливості [Див. 6].

За Законом Про основи національної безпеки [5] це – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам у найважливіших сферах функціонування держави та суспільства.

Як вбачається, таке визначення поєднує і стан, і виявлення, і запобігання та нейтралізацію реальних та потенційних загроз визначеним сферам національних інтересів у найважливіших сферах функціонування держави та суспільства.

Важливим для формулювання остаточного визначення морської безпеки є розуміння того, чи є морська безпека, як феномен, складовою національної безпеки України. Безумовно, це – так, адже зміст Морської доктрини безпосередньо спрямований на реалізацію національних інтересів на морі – «сукупність матеріальних та інтелектуальних потреб українського народу і держави у сфері морської діяльності, що реалізуються на основі морського потенціалу» [1], та передбачає їхнє убезпечення від загроз національній безпеці у сфері морської діяльності. Згідно з тезаурусом Морської доктрини, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності – фактори, що

безпосередньо чи у перспективі унеможливають або ускладнюють реалізацію національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави.

Виходячи з загального розуміння національної безпеки, морську [національну] безпеку слід розуміти як захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави у сфері морської діяльності, за якої забезпечуються сталий розвиток України як морської держави, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам на морі.

Спрощене розуміння морської безпеки, спираючись на зміст Морської доктрини, доцільно окреслити як *стан убезпечення інтересів України від загроз національній безпеці у сфері морської діяльності*.

Водночас, зі змісту Закону України Про основи національної безпеки (ст. 7), перелік загроз, *котрі впливають на розвиток України як морської держави, значно ширший, ніж вказаний в Морській доктрині. Більш того, очевидно, що і спектр національних інтересів, котрі підлягають контролю з боку морської безпеки, також, значно ширший, ніж встановлює Морська доктрина.*

При цьому, повні оцінка широти такого спектру загроз має проходити з урахуванням сучасних загроз в умовах гібридної агресії (*DIME-агресії*), яка містить чотири складові:

- дипломатичну (*Diplomacy, D*);
- інформаційну (*Information, I*);
- воєнну (*Military, M*);
- економічну (*Economy, E*).

Ці складові направлені на ураження національних інтересів держави, і, відповідно, впливають на різні сфери (D-I) найважливіших секторів держави. Морський же сектор України, як морської держави є ключовим економічним критерієм бачення держави на політичній карті світу як вагомого гравця економіки, так і воєнного актора.

За таких умов, оцінка морської безпеки має відбуватися за секторальною оцінкою в глобальному вимірі безпеки держави в цілому. Акцентом такої безпекової оцінки має ставати розуміння специфіки DIME агресії, а також реальна оцінка значущості розвитку України як морської держави.

Список використаних джерел:

1. Морська доктрина України на період до 2035 р., затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Офіційний вісник України від 14.12.2009 – 2009 р., № 94, с. 46, ст. 3216 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

2. Железняк Н. А. Поняття державної правової політики та її загальна характеристика. Наукові записки КНЕУ. Т. 21. Юридичні науки. 2003. с. 8-14.

3. Шемшученко Ю. Конституція України і права людини // Право України. 2001. № 8.

4. Рішення Конституційного Суду України N 17/81-97 у справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство»). Офіційний вісник України від 27.08.1998 – 1998 р., № 32, с. 59, ст. 1209, код акту 5855/1998 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98#Text>

Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19 червня 2003 р. № 964-IV Офіційний вісник України від 01.08.2003 – 2003 р., № 29, с. 38, ст. 1433, код акту 25801/2003. Текст документу. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-15#Text>

Сурілова А.О.

*асистентка кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»
аспірант 4-го року навчання (Phd)*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Діяльність українських портів постала під найбільшою загрозою за часи відновленої незалежності внаслідок повномасштабної агресії Російської Федерації. Було втрачено контроль над портами Маріуполя, Бердянська. Припинено діяльність портів Миколаєва та Херсону. Значно скоротився вантажопотік через українські порти. У 2022 році постала реальна криза експорту українського збіжжя, оскільки заготівля продукції не була розрахована на скорочення кількості доступних для експорту морських шляхів. Для подолання цієї проблеми було залучено спроможності портів наших країн-сусідів. Також було застосовано можливості "сухих портів". Тим не менше, ці підходи все одно не змогли перекрити потребу, яку задовольняли відкриті морські порти до повномасштабного вторгнення Росії в Україну. Наразі, після закінчення "зернової угоди" та внаслідок успішних дій ЗСУ зі стримування агресора в Чорному морі, Україні вдалося налагодити власний контроль над вантажними перевезеннями. Однак, ситуація з експортом досі залишається вразливою, оскільки війна триває.