

УДК 343.9:656.61:351.86

<https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-1-17-136-140><https://orcid.org/0000-0002-4655-2869>**Озель Віталіна Іванівна,**

кандидат юридичних наук, доцент,
в.о. завідувача кафедри теорії та публічного права,
юридичного факультету Інституту управління, технологій та права
Державного університету інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

Цибко Олексій Олегович,

аспірант кафедри теорії та публічного права
Юридичного факультету
Державного університету інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Анотація. У статті досліджено сучасний стан безпеки водного транспорту України в умовах міжнародного збройного конфлікту – російсько-української війни, що триває з 2014 року та особливо загострилася після повномасштабного вторгнення у 2022 році. Проаналізовано вплив воєнних дій на функціонування морських і річкових портів, судноплавних шляхів, а також на нормативно-правове регулювання у сфері водного транспорту. Встановлено умови воєнного стану, що впливають на безпеку судноплавства, а також нормативні заходи безпекового характеру.

Окрема увага приділяється міжнародно-правовим актам, які визначають стандарти безпеки мореплавства, зокрема Конвенції ООН з морського права, Конвенції SOLAS, Міжнародному кодексу з охорони суден і портових засобів тощо.

Визначено прогалини національного законодавства та запропоновано напрями удосконалення правового регулювання у сфері безпеки водного транспорту відповідно до умов воєнного стану. Підкреслено необхідність модернізації портової інфраструктури, розробки нових безпекових стандартів та забезпечення ефективної державної підтримки для стабілізації та відновлення економічної діяльності на водному транспорті.

Ключові слова: національна безпека, водний транспорт, портова інфраструктура, воєнний стан, економічна безпека, нормативне регулювання.

Annotation. This article explores the legal and organizational mechanisms for ensuring the security of water transport in Ukraine during wartime.

The ongoing full-scale military aggression of the Russian Federation against Ukraine, which has been escalating since 2014 and reached its peak with the invasion of February 24, 2022, has significantly affected all spheres of public life, including maritime and inland waterway transport. The security environment for water transport has been radically destabilized due to targeted missile strikes on critical transport infrastructure, including port facilities and civilian vessels. The blockade of key sea and river ports has severely restricted their regular operation, resulting in substantial economic and logistical challenges.

It offers an analysis of national legislation and international treaties, such as the United Nations Convention on the Law of the Sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea, and the International Ship and Port Facility Security Code, emphasizing their role in shaping the current legal framework. The research identifies that

Ukrainian legislation, including the Merchant Shipping Code and relevant government regulations, was primarily designed for peacetime conditions and requires urgent modernization to

address contemporary security threats. The study highlights the importance of adapting legal norms to the realities of martial law and hybrid warfare, ensuring the resilience of port infrastructure, and enhancing institutional capacity for risk prevention and emergency response. Moreover, the article outlines the need for strategic investments in port modernization, international cooperation, and the implementation of the 2024 Maritime Security Strategy of Ukraine as a key tool in countering maritime threats and restoring national control over sea spaces and occupied coastal regions. The findings advocate for a proactive legal policy to improve the security of maritime navigation and to rebuild a stable and investment-friendly environment for Ukraine's maritime and inland water transport sector under ongoing military threats.

Key words: national security, water transport, port infrastructure, martial law, economic security, regulatory framework.

Постановка проблеми. Сучасні реалії створюють нестабільну ситуацію на безпековому полі у всіх сферах суспільного життя. Російська агресія з 2014 року, що переросла у повномасштабну війну з 24 лютого 2022 року, утворює несприятливу атмосферу щодо захисту національних інтересів, впливає на рівень безпеки. Від постійних атак ворога страждає як цивільна, так і державна інфраструктура, критичні інфраструктурні об'єкти, в тому числі транспортна інфраструктура. Вже третій рік поспіль військова агресія російської федерації проти України негативно впливає на стан безпеки мореплавства в Чорному та Азовському морях та на внутрішніх водних шляхах України.

Російською федерацією ведуться постійні обстріли як інфраструктури морських портів, так і цивільних суден, що прямують до українських морських портів, через що чорноморські морські порти не здійснюють свою діяльність у штатному режимі. Так само майже повністю зупинене річкове судноплавство в Україні. Для подолання негативних наслідків воєнних дій ворога, забезпечення безпекового середовища на водному транспорті, - необхідно задіяти усі механізми державно-адміністративного апарату та удосконалювати нормативне регулювання. Водночас слід відзначити, що у мовах, коли з першого дня введення воєнного стану в Україні фактично розпочалась блокада усіх портів, законодавче регулювання у цій сфері не зазнало вагомих змін. Так, наприклад, Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI в останнє коригувався законодавцем лише у 2020 році, хоча, на нашу думку, умови воєнного стану потребують перегляду ряду норм. Водночас Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 № 1054-IX зазнав змін, обумовлених саме особливим періодом функціонування воєнної, економічної, транспортно-господарської систем та правовим режимом воєнного стану.

Безпека транспортної інфраструктури, у тому числі водного транспорту, на пряму пов'язана з економічною безпекою держави та бізнесу. У період воєнного стану особливої актуальності набуває необхідність запровадження ефективних заходів державної підтримки, які не лише забезпечуватимуть оперативну стабілізацію економіки, а й формуватимуть підґрунтя для реалізації довгострокових очікувань інвесторів.

Аналіз досліджень і публікацій. Питання безпеки на транспорті в умовах воєнних дій турбує багатьох дослідників, сфера наукової діяльності яких доволі різноманітна. Це фахівці у галузі міжнародного, адміністративного, конституційного, транспортного, господарського, цивільного права, а також державного управління, національної безпеки, міжнародних економічних відносин тощо. Найбільш ґрунтовно безпекові питання саме на водному транспорті останніми роками досліджують: Беззубов Д.О., Горбань Є.А., Даниленко О.Б., Кочеров О.С., Пальченко А.А., Подцерковний О.П., Риженко І.М., Чимшир В.І., Фердман Г.П., Шкарлет С.М., Шульга Ю.М. та ін.

Метою дослідження є аналіз національної та міжнародної нормативно-правової бази та визначення нормативних та організаційно-правових механізмів підвищення рівня безпеки на водному транспорті.

Виклад основного матеріалу. Водний транспорт складне багатокомпонентне інфраструктурне середовище, основним транспортним засобом якого є судно. Щодо його

означення, то це вид транспорту, який перевозить вантажі або пасажирів водними шляхами сполучення, як природним (океани, моря, річки, озера), так і штучним (канали, водосховища). Важливим є те, що водному транспорту притаманні певні властивості, які мають прояв через основні категорії водного транспорту, наділені певним юридичним статусом [1, с. 237].

Водний транспорт складається з двох компонентів – річкового та морського. Проте сьогодні диктує такі умови, що річковий транспорт опинився від найбільшою загрозою від атак ворога з перших днів повномасштабного вторгнення. Внаслідок блокування військами російської федерації частини річки Дніпро в Херсонській і Запорізькій областях та руйнування 06.06.2023 Каховської ГЕС, з якою технологічно пов'язаний Каховський судноплавний шлюз, зупинені перевезення Дніпром на ділянці нижче Запорізького судноплавного шлюзу, а також неможливе судноплавство в нижній частині р. Південний Буг по Бузько-Дніпровсько-Лиманському та Херсонському морському каналах з морських портів та терміналів Миколаївського та Херсонського регіонів [2]. Військові державні адміністрації приймають рішення щодо обмеження та/або заборони руху руслом річок. Так, у Києві та Київській області на час воєнного стану заборонено навігацію річкових, малих, спортивних суден, водних мотоциклів і засобів для розваг на водних об'єктах.

Військово-морський флот російської федерації становить загрозу морському судноплавству, здійснює блокаду в Чорному та Азовському морях. Повноцінно працювали та продовжують працювати та збільшувати вантажопереробку тільки три морські порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. Це зростання вплинуло на стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті України в цьому регіоні [3, с. 233]. Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року №256 «Про закриття морських портів» було закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Щодо морських портів Одеського та Миколаївського регіонів, то вони також неодноразово зазнавали атак ворога, проте міжнародна спільнота за сприяння ООН [4] спромоглися певною мірою гарантувати перевезення гуманітарних вантажів.

Безпека морських перевезень – необхідний елемент сучасного мореплавства, що зумовлений технічними, правовими та соціальними чинниками. Пальченко А.А. та Риженко І.М. виділяють такі ризики та загрози мореплавства: погодні умови, плаваючі об'єкти, піратство, несправність суден, забруднення довкілля [5, с. 58-59].

Міжнародне та національне законодавство спрямовує організаційно-правові заходи щодо підвищення безпеки судоходства у складний період міждержавного збройного конфлікту. Міжнародне морське право ґрунтується на нормах міжнародних конвенцій та угод для забезпечення безпеки мореплавства. Основним документом є Конвенція ООН з морського права 1982 р., ратифікована Україною [6]. Наприклад, дана Конвенція орієнтує держав-учасників на встановлення відповідальності за піратство, а на національному рівні покарання за такий вид правопорушення кваліфікований як злочин, відповідальність за вчинення якого встановлена ст. 446 Кримінального кодексу України.

Важливе місце у безпековому секторі займає Конвенція про безпеку життя на морі (SOLAS) 1974 р. встановлює мінімальні стандарти безпеки для суден із метою захисту життя моряків, пасажирів та вантажу на морі, включає положення про протипожежну безпеку, навігаційну безпеку, обладнання суден, безпеку рейсу тощо [7]. Міжнародна конвенція про пошуки та порятунк на морі 1979 р. встановлює правила та процедури для пошуку і порятунку мореплавців у небезпеці або тих, хто опинився у труднощах на морі, визначає, які організації та координаційні центри повинні бути відповідальні за координацію дій у разі аварій [8]. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (1974 р.) та Додаткова Резолюція до нього від 12 грудня 2002 року прийняті з метою посилення охорони на морі, спрямовані на формування міжнародної структури, за допомогою якої судна й портові

засоби можуть взаємодіяти для виявлення та недопущення актів, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту [9].

В новітніх умовах воєнних дій можемо констатувати, що російська федерація нівелює норми міжнародного права, здійснюючи системні порушення. На задоволення мінімальних безпекових потреб мореплавства 22 липня 2022 року була підписана Ініціатива з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів (Чорноморська зернова ініціатива) [4]. Особливістю цієї міжнародної угоди було її підписання у формі двох окремих угод з різними змістами: між Росією та Організацією Об'єднаних Націй (ООН) за участю Туреччини, між Україною та ООН за участю Туреччини. Проте, росія постійно порушувала умови угоди, обстрілюючи цивільні судна, а 17 липня 2023 року остаточно, в односторонньому порядку, вийшла з Угоди. Країна-агресор постійними обстрілами цивільних суден створює підвищений рівень небезпеки мореплавства. Наприклад, ракетного удару Ту-22М3 11 вересня 2024 року зазнало іноземне цивільне судно (балкер з власником у Белізі та під прапором Сент-Кітс і Невісу) з вантажем українського зерна, що вийшов з порту Чорноморськ, у нейтральних водах (у 50 км від берега Румунії). Ця атака могла завершитись екологічною катастрофою Чорноморського регіону, адже удар був нанесений у час безпосередньо близького проходу танкера [10].

Щодо національного законодавства, то правові норми створюють основи організаційно-адміністративних механізмів підвищення безпекового рівня. Кодекс з охорони суден і портових засобів та Конвенція про безпеку життя на морі (SOLAS) для України стали основою для формування та удосконалення власного законодавства відповідно до вимог цих міжнародних документів. Міжнародний Кодекс з охорони суден і портових засобів виконує роль методичної основи щодо застосування конкретних заходів в надзвичайних умовах, таких як протидія піратству або тероризму. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР, визначаючи права та обов'язки учасників морського судноплавства, тим самим створює основу для встановлення відповідальності у сфері порушення норм національного та міжнародного морського права та застосування заходів превентивних заходів щодо попередження порушень у сфері безпеки мореплавства.

На рівні встановлення адміністративних процедур важливу роль відіграють Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 17.07.2003 № 545 (з наступними змінами) встановлюють уповноважені контрольні органи та правила перевірок згідно з міжнародними стандартами. Постановою Кабінету Міністрів України від 12.05.2007 № 722 «Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті» призначено визнаними організаціями у сфері охорони суден та портових засобів на морі державне підприємство Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України та державне підприємство Адміністрація морських портів України.

Водночас, як слушно відмічає О. П. Подцерковний, законодавство України розраховане на мирний час, і саме це законодавство без належної адаптації продовжує регулювати портову інфраструктуру під час війни, хоча змінилися безпекові, управлінські, господарські, банківські та інші умови функціонування галузі, умови здійснення господарської діяльності суб'єктів портової діяльності радикально змінилися як з точки зору їх правового статусу, так і організації їх функціонування та захищеності в умовах війни [11, с. 206]. Такі обставини об'єктивно знижують безпековий рівень здійснення господарської діяльності, торговельного мореплавства, негативно впливають на зацікавленість суб'єктів господарювання у наданні портових послуг.

Важливе значення для подальшого розвитку безпекового сектору у сфері мореплавства закладає Указ Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024, яким вводиться в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 17 липня 2024 року «Про Стратегію морської безпеки України». Метою Стратегії морської безпеки України визначено забезпечення готовності, комплексного і ефективного запобігання та реагування на загрози морській безпеці України, які виникають на прибережних територіях, у її морських просторах, а також інших районах Світового океану, на які поширюються економічні та інші інтереси України.

Висновки. Таким чином, пріоритетними напрямками розвитку національних та міжнародних правових механізмів щодо забезпечення безпеки на водному транспорті України

є у першу чергу спрямування спільних зусиль щодо відновлення контролю України над тимчасово окупованими територіями, морським узбережжям, власними морськими просторами, а також відновлення і гарантування безпеки річкових та морських портів та шляхів.

Спільні зусилля держави та міжнародної спільноти повинні бути спрямовані на відновлення нормального торговельно-економічного балансу. Велике значення тут має розробка нових підходів у нормативно-правовому регулюванні, спрямованому на посилення безпекової складової водного транспорту. Такі заходи мають демонструвати здатність держави розробляти й реалізовувати цілісну та результативну економічну політику навіть за умов глибокої нестабільності. Одним із ключових напрямів економічного відновлення та зміцнення національної безпеки є інвестування в модернізацію портової інфраструктури. Це має здійснюватися на основі принципу пріоритетності капіталовкладень, спрямованих на забезпечення безперервного функціонування економіки в умовах збройного конфлікту. Зокрема, йдеться про цільове будівництво та впровадження сучасних технологічних рішень у ті сегменти портової інфраструктури, що виконують критично важливі функції у системі воєнної економіки та забезпечують логістичну безпеку держави.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-правовий аспект. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. Том 31 (70) № 2 2020. С. 326-240.
2. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – грудень 2024 року з наростаючим підсумком. Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/zvit_avariynosti_4_2024.pdf
3. Чимшир В.І., Даниленко О.Б., Шульга Ю.М. Безпека судноплавства на морському та внутрішньому водному транспорті як об'єкт наукових досліджень. Водний транспорт № 2(38) 2023. С. 231-241. URL: <https://vt.duit.in.ua/index.php/home/article/view/300/257>
4. United Nations Ukraine. URL: <https://ukraine.un.org/en/192320-joint-coordination-centre-opens-istanbul-facilitate-safe-export-commercial-foodstuffs-and>
5. Пальченко А.А., Риженко І.М. Міжнародно-правове регулювання у забезпеченні екіпажем морських перевезень як основа національної безпеки мореплавства. Морська безпека та оборона № 1, 2024. С. 57-63. URL: <https://msd.oduvs.od.ua/index.php/msd/article/view/51/44>
6. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН. Закон України від 03.06.1999 № 728-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>
7. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (1974 р.). URL: https://zakon.cc/law/document/read/995_251
8. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі (1979 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text
9. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (1974 р.) URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257>
10. DEFENSE EXPRESS. URL: https://defence-ua.com/news/za_krok_do_ekologichnoji_katastrofi_vid_udaru_rf_h_22_z_tu_22m3_zamist_sud_na_z_pshenitseju_mig_buti_tanker-16585.html
11. Подцерковний О. П. Проблеми правового забезпечення портової галузі в умовах війни. Право та державне управління. № 3, 2023. – с. 205-212. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/3_2023/32.pdf