

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

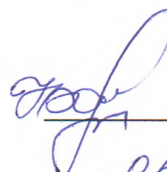
Факультет морського права

Кафедра адміністративного та конституційного права

«Допущена до захисту»

УДК: 342.924

Завідувач кафедри

 Г. Т. Бойчук
« 05 » 12 2025 р

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

на тему:

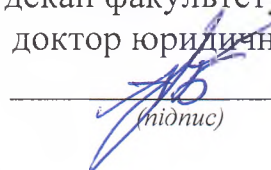
**«ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ:
ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ»**

Виконав: студент 6 курсу, групи 6511мз

 Вікторія ДЕЙНЕКО
(підпис)

Керівник роботи:

декан факультету морського права,
доктор юридичних наук, професор

 Андрій БОРКО
(підпис)

Миколаїв – 2025 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Факультет морського права

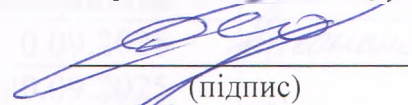
Кафедра Адміністративного та конституційного права

Спеціальність 081 Право

Освітня програма **Право**

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Гарант освітньої програми


(підпис)

«15» 12 2025 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студенту

Дейнеко Вікторії Юріївні

(Прізвище, ім'я, по батькові)

Тема роботи: «Правове регулювання морської безпеки України: виклики та перспективи»

Керівник роботи декан Факультету морського права, д.ю.н., професор Борко Андрій Леонідович

Затверджені наказом ректора № 1155-уч від «30» вересня 2025 року

1. Термін подання роботи: 04.12.2025
2. Вихідні дані до роботи: монографічні видання, наукові статті, Інтернет-ресурси, наукова та навчально-методична література, національні та міжнародні нормативні акти, що регламентують питання морської безпеки.
3. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів)
 1. Теоретико-правові основи морської безпеки України
 2. Аналіз правового регулювання та практика забезпечення морської безпеки
 3. Виклики та перспективи удосконалення законодавства про морську безпеку
4. Перелік презентаційних матеріалів презентація PowerPoint на 8 слайдах

5. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
	Сторонні консультанти до підготовки розділів роботи не залучалися		

6. Дата видачі завдання

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Но- мер	Назва етапів роботи	Терміни виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вибір теми роботи	До 10.09.2025	Виконано
2.	Визначення мети, завдань, об'єкта та предмету дослідження	До 20.09.2025	Виконано
3.	Складання плану роботи, опрацювання джерел	До 10.10.2025	Виконано
4.	Виконання роботи	До 25.11.2025	Виконано
5.	Підготовка до захисту	До 04.12.2025	Виконано
6.	Захист роботи	16.12.2025	Виконано
7.			
8.			
9.			
10.			

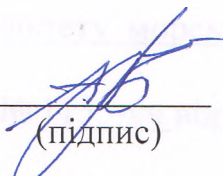
Студентка


 (підпис)

Дейнеко В.

(ПБ)

Керівник роботи


 (підпис)

Борко А.Л.

(ПБ)

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ.....	3
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	5
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ.....	9
1.1. Поняття, сутність та правові принципи забезпечення морської безпеки.....	9
1.2. Міжнародно-правові стандарти регулювання морської безпеки та їх імплементація в законодавство України.....	15
1.3. Система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки...	21
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ	30
2.1. Правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України	30
2.2. Аналіз законодавчого забезпечення захисту критичної морської інфраструктури та морського середовища	33
2.3. Особливості правозастосовної та судової практики у сфері протидії загрозам морській безпеці	39
РОЗДІЛ 3 ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО МОРСЬКУ БЕЗПЕКУ	49
3.1. Виклики та загрози морській безпеці України.....	49
3.2. Проблемні питання правового регулювання та міжвідомчої координації у сфері морської безпеки	53
3.3. Шляхи та пропозиції щодо гармонізації національного законодавства з правом ЄС та міжнародними актами у сфері морської безпеки	62
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	72

АНОТАЦІЯ

Правове регулювання морської безпеки України: виклики та перспективи – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Випускова кваліфікаційна робота на здобуття ступеня вищої освіти «магістр» (081 Право). – Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв, 2025.

Кваліфікаційна робота присвячена комплексному дослідженню правового регулювання морської безпеки України в умовах сучасних викликів та загроз. У результаті дослідження розглянуто та проаналізовано теоретико-правові основи морської безпеки, міжнародно-правові стандарти та їх імплементацію, систему джерел національного законодавства, правовий статус суб'єктів забезпечення морської безпеки, механізми захисту критичної морської інфраструктури та особливості правозастосовної практики.

У першому розділі «Теоретико-правові основи морської безпеки України» розглянуто питання поняття, сутності та правових принципів забезпечення морської безпеки, проаналізовано міжнародно-правові стандарти регулювання морської безпеки та їх імплементацію в законодавство України, охарактеризовано систему джерел національного законодавства у цій сфері.

У другому розділі «Аналіз правового регулювання та практика забезпечення морської безпеки» розкрито правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України, досліджено законодавче забезпечення захисту критичної морської інфраструктури та морського середовища, проаналізовано особливості правозастосовної та судової практики у сфері протидії загрозам морській безпеці.

У третьому розділі «Виклики та перспективи удосконалення законодавства про морську безпеку» йдеться про сучасні виклики та загрози морській безпеці України, проблемні питання правового регулювання та міжвідомчої координації,

обґрунтовано шляхи та пропозиції щодо гармонізації національного законодавства з правом ЄС та міжнародними актами.

У Висновках акцентовано увагу на необхідності системної модернізації правової бази морської безпеки, посилення міжвідомчої координації, гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та правом ЄС, вдосконалення механізмів захисту критичної морської інфраструктури та розробки комплексної національної стратегії морської безпеки.

Ключові слова: морська безпека, правове регулювання, міжнародні стандарти, критична інфраструктура, гармонізація законодавства, міжвідомча координація, захист морського середовища, суб'єкти забезпечення.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄС	Європейський Союз
ПДНВ (STCW)	Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти
СОЛАС (SOLAS)	Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі
ОСПЗ (ISPS-Code)	Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів
ІМО	Міжнародна морська організація
ВЕЗ	Вільна економічна зона
КТМ	Кодекс торговельного мореплавства

ВСТУП

Актуальність теми. Правове регулювання морської безпеки України: виклики та перспективи Україна є морською державою, національна безпека і економічний розвиток якої нерозривно пов'язані з ефективним використанням її морського потенціалу та захистом морських інтересів. У контексті сучасної військової агресії та постійних гібридних загроз з боку Російської Федерації питання забезпечення морської безпеки набуває критичного, першочергового значення, оскільки вона охоплює захист державного суверенітету, територіальної цілісності, економічних комунікацій, критичної інфраструктури, а також збереження морського середовища. Триваюча військова агресія істотно змінила характер та інтенсивність загроз, вимагаючи негайної адаптації існуючого національного законодавства до реалій воєнного стану та міжнародних конвенцій, що регулюють протидію новим викликам. Забезпечення безпечного функціонування морських портів, судноплавства та життєдіяльності прибережних регіонів є не лише елементом оборони, але й стратегічною необхідністю для підтримки економічної стійкості країни та її інтеграції у світові торговельні мережі. Крім того, нагальною є потреба у гармонізації українського законодавства з міжнародно-правовими стандартами, зокрема з правом Європейського Союзу, що є ключовою передумовою для повноцінного членства в ЄС та зміцнення міжнародної співпраці у Чорноморському регіоні. Саме тому комплексне дослідження чинної правової бази, виявлення її прогалин та обґрунтування перспективних шляхів удосконалення правового механізму морської безпеки є надзвичайно актуальним завданням для сучасної юридичної науки та практики державотворення.

Аналіз публікацій за тематикою дослідження. Для всебічного та повного дослідження питання були використані наукові праці таких вчених як: Гбур З.

В., Добровольська В., Дмитрієнко Ю. В., Казанчева Ю. В., Кузнєцов С. С., Панфілова Ю., Покора І.Є., Стець О. М., Шелухін О.М.

Об'єкт дослідження: суспільні відносини, що виникають у процесі правового регулювання та забезпечення морської безпеки України.

Предмет дослідження: нормативно-правові акти, міжнародні договори, судова практика та теоретичні положення, що стосуються правового регулювання морської безпеки України в умовах сучасних викликів та загроз.

Мета дослідження: комплексно дослідити правове регулювання морської безпеки України, виявити ключові виклики та загрози, а також обґрунтувати перспективні напрями удосконалення національного законодавства у цій сфері.

У відповідності до зазначеної мети було поставлено наступні завдання роботи:

1. Розкрити поняття, сутність та правові принципи забезпечення морської безпеки.
2. Вивчити міжнародно-правові стандарти регулювання морської безпеки та проаналізувати їх імплементацію в законодавство України.
3. Охарактеризувати правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України.
4. Дослідити законодавче забезпечення захисту критичної морської інфраструктури та морського середовища.
5. Розглянути особливості правозастосовної та судової практики у сфері протидії загрозам морській безпеці.
6. Обґрунтувати виклики та загрози морській безпеці України в умовах військової агресії та гібридних загроз.
7. Визначити напрями гармонізації національного законодавства з правом Європейського Союзу та міжнародними стандартами.
8. Розробити шляхи вдосконалення правового механізму захисту морських інтересів та розвитку морського потенціалу України.

Теоретичне та практичне значення теми Теоретичне значення дослідження полягає у систематизації та поглибленні наукових знань про

правову природу морської безпеки, її елементи та принципи функціонування в умовах сучасних військово-політичних змін. Отримані результати дозволяють уточнити категоріальний апарат, визначити місце інституту морської безпеки у національній системі права та виявити концептуальні прогалини в існуючих теоретичних підходах до розуміння цього явища. Результати дослідження також можуть слугувати методологічною основою для подальших наукових розробок у галузі морського права та національної безпеки, зокрема для підготовки навчальних матеріалів та посібників. Практичне значення роботи полягає у формуванні конкретних, обґрунтованих пропозицій та рекомендацій, спрямованих на вдосконалення чинного законодавства України у сфері морської безпеки. Впровадження цих пропозицій сприятиме підвищенню ефективності діяльності органів державної влади щодо захисту національних морських інтересів, посиленню контролю за критичною морською інфраструктурою та забезпеченню безпеки судноплавства. Окрім того, практична реалізація запропонованих змін дозволить зміцнити обороноздатність держави на морському напрямку, оптимізувати правозастосовну та судову практику, а також створити більш сприятливі правові умови для розвитку морського потенціалу України та її економічної безпеки в цілому.

Методи дослідження Методологічну основу дослідження становлять такі методи, як: діалектичний метод, системно-структурний метод, порівняльно-правовий метод, формально-юридичний метод, метод аналізу та синтезу.

Структура роботи Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох взаємопов'язаних розділів, поділених на підрозділи, висновків, які узагальнюють результати дослідження та списку використаних джерел. Загальний обсяг кваліфікаційної роботи становить 78 сторінок, з яких основного тексту – 72 сторінки. Список використаних джерел налічує 51 найменування і розміщений на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

1.1. Поняття, сутність та правові принципи забезпечення морської безпеки

Поняття морської безпеки у сучасній правовій науці розкривається як системний стан захищеності морського транспорту, який гарантує стабільність і безпечність мореплавства за умов дотримання нормативно встановлених вимог. Морська безпека формується під впливом багатьох факторів – правових, організаційних, технічних, інформаційних та екологічних – і тому її визначення вимагає комплексного, міждисциплінарного підходу. Андрущенко С. В. наголошує, що морська безпека пов'язана не лише з фізичною безпекою суден або навігаційного процесу, а й з ефективним функціонуванням правового режиму портів, які виступають центральними елементами системи безпеки морської інфраструктури. Порт, будучи специфічним об'єктом адміністративно-правового регулювання, забезпечує простір організованої діяльності морських адміністрацій, контролюючих органів, служб моніторингу та навігаційного забезпечення. Завдяки цьому саме портова інфраструктура стає точкою концентрації державного впливу, що спрямований на запобігання загрозам і реалізацію вимог безпеки [1, с. 34].

Сутність морської безпеки можна розглядати як досягнення такого рівня організації морської діяльності, за якого загрози для життя людей, майна та довкілля знижуються до мінімально можливого рівня. Плачкова зазначає, що морська безпека – це не статичний стан, а результат постійної взаємодії органів державної влади, міжнародних інституцій та учасників морської галузі. Важливо, що в умовах глобалізації мореплавства безпека набуває транскордонного характеру: жодна держава не може забезпечити її ізольовано, оскільки судноплавство ґрунтується на міжнародній взаємозалежності. Тому сутність морської безпеки включає не лише контроль за виконанням технічних стандартів, а й координацію між державою, портами, судновласниками,

екіпажами, класифікаційними товариствами та міжнародними організаціями. У межах адміністративно-правового забезпечення важливою складовою сутності безпеки є діяльність спеціально уповноважених органів, які забезпечують державний контроль за навігаційними процесами, здійснюють перевірки суден, сертифікацію екіпажів та контроль за дотриманням екологічних вимог [2, с. 44].

Правові принципи забезпечення морської безпеки формують концептуальний фундамент, що визначає напрями державної політики, адміністративної діяльності та правового регулювання у сфері судноплавства. Одним із головних серед таких принципів є принцип превенції, який передбачає, що держава та міжнародні інституції мають максимально зменшувати вірогідність аварій і катастроф шляхом встановлення норм, що унеможливають небезпечні ситуації ще до їхнього виникнення. Цей принцип особливо помітний у правовому режимі морських портів, де превентивні заходи реалізуються у формі контролю за технічним станом суден, регулювання руху в акваторії, обов'язкових інспекцій та навігаційного спостереження. Наукова точка зору доводить, що превентивна функція порту – це ядро його правового режиму, оскільки на рівні порту відбувається первинний контакт судна з вимогами держави та міжнародних стандартів [1, с. 37].

Важливим є також принцип верховенства та імперативності міжнародних норм, який розглядається як один з основоположних у забезпеченні морської безпеки. Цей принцип передбачає, що міжнародні правила мають пріоритет над національним законодавством у сфері мореплавства і обов'язкові до виконання всіма державами, незалежно від їхнього внутрішнього правового устрою. Оскільки мореплавство за своєю природою є глобальною діяльністю, що виходить за межі національних юрисдикцій, ефективне регулювання у цій сфері неможливе без уніфікованих стандартів, встановлених міжнародними угодами, зокрема Конвенцією ПДНВ [3].

Такі стандарти охоплюють різні аспекти безпеки, включаючи технічні параметри суден, організацію навігаційного контролю, навчання та сертифікацію морського персоналу, а також процедури реагування на

надзвичайні ситуації. Усі міжнародні акти визначають обов'язкові технічні, організаційні та кадрові вимоги, які повинні суворо дотримуватися державами, що беруть участь у міжнародному морському сполученні, і гарантують узгодженість правил незалежно від регіону чи країни. Україна, як і інші держави, інтегрує ці стандарти у своє національне законодавство, що дозволяє створювати єдину систему регулювання, забезпечує контроль за дотриманням норм і сприяє підвищенню безпеки мореплавства на глобальному рівні. Завдяки цьому досягається гармонізація внутрішньої правової системи з міжнародними нормами, що є необхідною умовою для ефективного функціонування морської галузі та забезпечення безпеки як для держави, так і для світового морського співтовариства загалом [2, с. 51].

Панфілова Ю.М. підкреслює також принцип комплексності, який передбачає, що безпека мореплавства формується завдяки взаємодії багатьох правових та організаційних елементів. Комплексність відображається у тому, що заходи безпеки не можуть обмежуватися лише технічними приписами: вони повинні охоплювати підготовку персоналу, стандарти експлуатації суден, вимоги до портових і берегових служб, екологічні процедури, моніторинг погодних умов, реагування на надзвичайні ситуації, а також правову відповідальність за порушення правил. Панфілова наголошує, що міжнародні договори, які регулюють безпеку мореплавства, мають багаторівневий характер, і їхнє ефективне застосування залежить від національних механізмів контролю та виконання. Вона зазначає, що навіть високий рівень нормативної деталізації не гарантує абсолютної безпеки, якщо держави не здійснюють належного адміністративного контролю та технічного забезпечення вітчизняного флоту [4, с. 64].

Особливого значення набуває принцип відповідальності держави прапора та держави порту. Андрущенко С.В. показує, що порт виконує функції, пов'язані з контролем над суднами, які заходять в акваторію, включаючи перевірку документації, технічного стану, відповідності екологічним вимогам. Такий контроль є ключовим для забезпечення надійності судноплавства й запобігання

загрозам, що можуть поширюватися на територіальні води та внутрішні водні шляхи [1, с. 40]. Також можна доповнити, що держава прапора несе відповідальність за безпеку суден, які ходять під її юрисдикцією, а отже повинна забезпечити відповідність флоту міжнародним вимогам, проводити сертифікацію екіпажів, контролювати технічний стан суден та регулярно оновлювати нормативно-технічну базу [2, с. 54].

Сукупність зазначених принципів формує правове середовище, у межах якого розгортається адміністративне управління морською галуззю, визначає рамки діяльності державних органів, судновласників, портових операторів та інших учасників морського транспорту. Це середовище забезпечує узгодженість дій, стандартизацію процедур і відповідність міжнародним нормам, що є критично важливим для ефективного функціонування галузі. У сучасних умовах посилення глобальної конкуренції, зростання обсягів морських перевезень та впровадження нових технологій питання морської безпеки набуває нових вимірів і стає багатовекторним. Окрім традиційних аспектів безпеки судноплавства, таких як технічна справність суден та підготовка екіпажів, з'являються критично важливі сфери, пов'язані з інформаційною захищеністю, кіберстійкістю суден та портових систем, управлінням ризиками цифрових технологій, забезпеченням екологічної відповідальності та сталим розвитком морських територій.

В умовах зростаючого тиску на екосистеми та глобальної уваги до зменшення викидів шкідливих речовин, правове регулювання морської діяльності все більше включає заходи з контролю за впливом судноплавства на навколишнє середовище, моніторинг та запобігання аваріям і забрудненню. Важливо відзначити, що міжнародні організації, зокрема Міжнародна морська організація (ІМО), постійно удосконалюють норми, спрямовані на посилення контролю за людським фактором, цифровими ризиками та екологічним впливом судноплавства. Це робить правову систему морської безпеки надзвичайно динамічною, гнучкою та здатною швидко реагувати на нові виклики, інтегруючи інновації, технологічні рішення та передові практики управління ризиками, що в

кінцевому результаті підвищує ефективність адміністративного управління галуззю і зміцнює безпеку морських перевезень на глобальному рівні [4, с. 64].

Таким чином, поняття, сутність і правові принципи морської безпеки утворюють цілісну систему, що поєднує правовий режим портів, адміністративно-правові механізми державного управління та міжнародні стандарти, які визначають глобальну структуру безпеки мореплавства. Разом вони формують основу ефективного функціонування морської галузі як однієї з ключових сфер транспортної інфраструктури держави.

У контексті національного законодавства України питання морської безпеки інтегрується у ширшу систему національної безпеки держави. Закон України «Про національну безпеку України» визначає безпеку у сфері транспорту, зокрема й морського, як одну з пріоритетних складових загальної безпекової політики. У цьому нормативному акті морський транспорт розглядається як стратегічно важлива інфраструктура, функціонування якої безпосередньо впливає на економічну, воєнну та міжнародну стабільність держави. Забезпечення морської безпеки згідно із законом передбачає реалізацію державної політики через систему уповноважених органів, координацію діяльності сил безпеки та оборони, а також впровадження комплексних заходів із запобігання та реагування на загрози у транспортній сфері. Важливо, що закон підкреслює необхідність адаптації національного законодавства до стандартів ЄС та міжнародних організацій, що ще раз підтверджує глобалізований характер морської безпеки та значення міжнародної співпраці у її забезпеченні [5].

Правове регулювання морської безпеки в Україні значною мірою ґрунтується на Законі України «Про морські порти України», який визначає правовий статус портів, порядок їх функціонування та компетенції адміністрацій морських портів. Цей закон встановлює основи організації діяльності портових операторів, портових адміністрацій і державних органів контролю, що розміщені на території портів. У межах забезпечення безпеки він закріплює вимоги щодо охорони портової інфраструктури, навігаційного забезпечення, взаємодії з державними інспекціями та службами контролю, а також встановлює особливий

режим доступу до стратегічних об'єктів. Закон містить норми щодо розмежування відповідальності між суб'єктами портової діяльності, визначення обов'язків адміністрації порту у сфері безпеки та забезпечення належного контролю за суднами, що заходять у порт. Таким чином, він формує чітку нормативну основу функціонування портів як ключових елементів загальної системи морської безпеки держави [6].

Поглиблення розуміння сутності морської безпеки також вимагає звернення до концептуального поля міжнародного морського права. Майданевич С.Б. і Тимошук О.М. відзначають, що міжнародно-правовий механізм забезпечення морської безпеки ґрунтується на діяльності чітко визначеного кола суб'єктів, включаючи держави, міжнародні організації (зокрема ІМО), регіональні утворення, а також приватних суб'єктів, таких як судновласники та класифікаційні товариства. Автори наголошують, що міжнародне морське право має свої фундаментальні принципи – свободи відкритого моря, невтручання, співробітництва, а також принцип гуманізації мореплавства, які визначають рамки поведінки суб'єктів і забезпечують стабільність навігації. У контексті морської безпеки особливого значення набуває принцип співробітництва, який проявляється у розробленні спільних стандартів безпеки, обміні навігаційною інформацією, спільному реагуванні на аварійні ситуації та запобіганні правопорушенням, включно з піратством і контрабандою. Саме ці принципи формують міжнародно-правову основу, яка визначає стандарти діяльності у сфері морської безпеки та впливає на національні правові системи [7, с. 39].

Окремої уваги заслуговує питання нормативно-правового забезпечення морської безпеки на національному рівні у світлі останніх тенденцій міжнародного регулювання. Варто підкреслити, що ефективне правове забезпечення морської безпеки неможливе без інтеграції міжнародних норм, адаптації національного законодавства до сучасних викликів та уніфікації внутрішніх нормативно-правових актів. Також необхідно звернути увагу на те, що сучасні загрози мореплавству – такі як гібридні ризики, кібербезпека, екологічні катастрофи, незаконні дії у морі – потребують перегляду традиційних

механізмів регулювання та подальшого вдосконалення нормативної бази. Одним з ключових викликів є необхідність своєчасного оновлення законодавства, яке нерідко не встигає за розвитком технологій та нових форм морської діяльності. Янчук наголошує на потребі систематизації нормативних актів, підвищенні рівня координації між органами виконавчої влади і портовими адміністраціями та посиленні інтеграції України у міжнародні структури морської безпеки. Це дозволяє забезпечити адаптивність національної системи безпеки та її спроможність ефективно реагувати на сучасні загрози [8, с. 147].

Таким чином, у продовження раніше сформованих теоретичних підходів, нормативно-правове регулювання морської безпеки в Україні – через законодавче визначення ролі портів, включення морського транспорту до системи національної безпеки, опору на міжнародні принципи морського права і необхідність модернізації національної нормативної бази – формує цілісну систему правових та організаційних механізмів. Ця система має забезпечити стійке функціонування морської інфраструктури, її інтеграцію у глобальний безпековий простір та здатність України ефективно реагувати на сучасні та майбутні виклики судноплавству.

1.2. Міжнародно-правові стандарти регулювання морської безпеки та їх імплементація в законодавство України

Міжнародно-правові стандарти морської безпеки є фундаментом глобальної системи безпечного судноплавства, оскільки вони визначають єдині правила для всіх держав, суб'єктів морського права та операторів морської галузі. Такі стандарти охоплюють усі ключові аспекти морської діяльності: від технічного стану суден і навігації до організації праці екіпажів, контролю за дотриманням екологічних норм і запобігання аварійним ситуаціям. Скоробагатько А.В. підкреслює, що дотримання безпечних умов праці моряків безпосередньо впливає на рівень морської безпеки держави. Він зазначає, що безпечна організація праці екіпажу є критичною складовою, адже від цього

залежить не лише ефективність функціонування судна, а й мінімізація ризику аварій, катастроф та екологічних збитків у морській сфері [9, с. 78].

Міжнародне право морської безпеки ґрунтується на комплексі регламентів, рекомендацій та стандартів, розроблених міжнародними організаціями, насамперед Міжнародною морською організацією (ІМО). Гусар О.А. наголошує, що міжнародне регулювання формує єдину правову систему, яка встановлює загальні вимоги до безпечного функціонування морського транспорту, включно з організацією роботи суден, підготовкою та управлінням екіпажем, забезпеченням навігаційної безпеки, контролем за технічним станом суден і дотриманням екологічних стандартів. Ці правила мають універсальний характер, однаково застосовуються до всіх держав і формують основу стабільності міжнародного судноплавства, забезпечуючи передбачуваність дій усіх суб'єктів у морській сфері. Водночас ефективність міжнародного регулювання безпосередньо залежить від того, наскільки окремі держави здатні адаптувати ці стандарти до власних національних умов: організувати ефективну систему контролю у портах, належним чином обладнати флот, створити механізми моніторингу та навчання персоналу, а також інтегрувати регулювання у національну правову та адміністративну систему. Тільки при комплексній імплементації міжнародних принципів на національному рівні забезпечується реальна безпека мореплавства та мінімізація ризиків для суден, екіпажів і навколишнього середовища [10, с. 195].

Балобанов О.О. і Федчун Н.О. звертають увагу на сучасні виклики морської безпеки, які виникають під впливом глобалізації мореплавства, значного зростання обсягів перевезень, розвитку новітніх технологій та широкої інтеграції цифрових систем на борту суден. Вони підкреслюють, що сучасне морське середовище характеризується високою динамікою та взаємозалежністю, де ефективність безпеки залежить не лише від технічного стану суден і підготовки екіпажів, а й від надійності цифрових систем, здатності запобігати кіберризикам та оперативно реагувати на надзвичайні ситуації. Автори зазначають, що міжнародно-правові стандарти виконують дві ключові функції.

По-перше, вони формують єдині правила, процедури та вимоги для всіх учасників морського транспорту, забезпечуючи уніфікацію норм незалежно від державної належності суден чи портів. По-друге, ці стандарти створюють основу для національної реалізації заходів безпеки, дозволяючи державам адаптувати загальні положення до власних законодавчих і адміністративних систем, не порушуючи глобальної узгодженості норм. Імплементация цих стандартів в українське законодавство дозволяє гармонізувати внутрішні правові норми з міжнародними, забезпечити ефективний контроль за дотриманням технічних і організаційних вимог, підвищити якість навчання та сертифікації морського персоналу, а також значно підвищити рівень безпеки судноплавства як у внутрішніх водах, так і на відкритому морі.

Важливо, що сучасні підходи до імплементации включають комплексну інтеграцію цифрових систем моніторингу, автоматизованих систем навігаційного контролю, механізмів управління ризиками, а також використання аналітичних і прогнозних інструментів для оцінки загроз, що дозволяє своєчасно запобігати аваріям, забрудненням та іншим надзвичайним подіям. Такий підхід не лише підвищує ефективність адміністративного управління морською галуззю, а й забезпечує відповідність України сучасним міжнародним вимогам безпеки та сталого розвитку морського транспорту [11, с. 9].

Щенявський Г.С. робить акцент на організації праці екіпажів та їх безпеці, що є критично важливим для практичного виконання міжнародних стандартів. Він підкреслює, що навіть за наявності високих технічних стандартів і нормативів безпечної експлуатації суден ефективність морської безпеки залежить від правильного управління роботою екіпажу, дотримання режиму праці та відпочинку, навчання та підготовки персоналу, а також ефективності систем внутрішнього контролю на судні. Міжнародні конвенції, такі як STCW, визначають мінімальні вимоги до підготовки та сертифікації моряків, а їх імплементация в національне законодавство України дозволяє адаптувати ці вимоги під специфіку українського флоту та морської інфраструктури. Це включає створення систем навчання і підвищення кваліфікації, регулярні

інспекції, контроль за дотриманням норм охорони праці та забезпечення прав екіпажу [12, с. 90].

Особливе значення в імплементації міжнародних стандартів має взаємодія між державними органами, портовими адміністраціями та судновласниками. Вона реалізується через нормативні акти, що регламентують порядок сертифікації суден і екіпажів, процедури інспектування та заходи щодо запобігання аваріям. В Україні ці функції здійснюють портові адміністрації, Державна служба морського та річкового транспорту, а також Міністерство інфраструктури, що забезпечує виконання міжнародних зобов'язань. Таким чином, імплементація міжнародних стандартів стає комплексним процесом, який включає не лише формальні нормативні акти, а й практичні механізми контролю, навчання та моніторингу [9, с. 80].

Таким чином, міжнародно-правові стандарти морської безпеки формують систему універсальних правил і принципів, що забезпечують ефективне і безпечне функціонування морського транспорту. Їхня імплементація в законодавство України забезпечує гармонізацію національних норм з міжнародними, створює механізми контролю за дотриманням безпеки суден і екіпажів, сприяє підвищенню готовності до надзвичайних ситуацій і мінімізації ризиків аварій, катастроф та екологічних збитків. Комплексне застосування цих стандартів формує правову та організаційну основу для розвитку морської галузі в Україні та інтеграції держави у глобальну систему морської безпеки.

Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ) є одним з ключових національних нормативних актів, через який імплементуються міжнародно-правові стандарти морської безпеки у внутрішню юридичну систему. Цей кодекс регулює широкий спектр відносин, пов'язаних із комерційним судноплавством, включно з технічними вимогами до суден, їх реєстрацією, управлінням екіпажем, процедурами інспектування й розслідування аварій. Зокрема, КТМ надає державним органам повноваження здійснювати контроль за суднами з метою забезпечення їх безпечного стану, перевіряти документи екіпажу, сертифікати та інші атрибути, необхідні для навігації. Це дозволяє внутрішньому законодавству

відповідати вимогам таких міжнародних конвенцій, як SOLAS або STCW, оскільки КТМ встановлює механізми державного нагляду та відповідальності за порушення безпеки на судні. Крім того, Кодекс визначає правовий статус портів, порядок роботи капітанів портів, обов'язкові огляди суден перед виходом з порту, що відповідає міжнародній практиці держав портового контролю. Така система забезпечує не лише адаптацію міжнародних норм, але й створює національну правову основу для їх застосування на практиці, через інститути державного контролю та адміністративного регулювання [13].

Ще один важливий аспект міжнародно-правової стандартизації – це регулювання морської безпеки в межах виключної (морської) економічної зони України (ВЕЗ), яке закріплено в Законі України «Про виключну (морську) економічну зону України» [14]. Цей закон визнає за Україною суверенні права в її ВЕЗ, включно з правом розпоряджатися природними ресурсами, здійснювати наукові дослідження, регулювати судноплавство та забезпечувати безпеку морської діяльності. Зокрема, закон надає Україні можливість встановлювати юрисдикцію над штучними островами, морськими спорудами, платформами та іншими об'єктами, а також створювати зони безпеки навколо них. Такі безпекові зони можуть сягати 500 метрів від зовнішнього краю споруди, якщо це не суперечить міжнародним стандартам, що демонструє прагнення України гармонізувати національні норми з вимогами міжнародного права.

Встановлення зон безпеки дозволяє державі контролювати рух суден у цих районах, попереджати про потенційні ризики для навігації, обмежувати доступ до об'єктів підвищеної небезпеки, а також забезпечувати охорону морських споруд і ресурсів. Крім того, закон передбачає чіткі механізми державної інспекції та арешту суден, які порушують національне законодавство в межах ВЕЗ, що дозволяє ефективно реалізовувати міжнародно-правові стандарти на національному рівні і захищати суверенні права України. Юрисдикція держави в ВЕЗ охоплює також контроль за екологічною безпекою, охорону морського середовища, запобігання забрудненню та проведення наукових досліджень, що забезпечує комплексний підхід до управління морською безпекою. Такий підхід

демонструє, що Україна не лише дотримується міжнародних правил, але й активно інтегрує їх у власну правову систему, створюючи надійну основу для безпечного та ефективного функціонування морської галузі, включаючи захист судноплавства, морських споруд і навколишнього середовища [14].

Щодо прав моряків, міжнародні конвенції стандарти мінімальної підготовки, відпочинку, сертифікації, а також умови праці екіпажів. Імплементация цих стандартів в українське законодавство відбувається через положення КТМ, а також міжнародні акти, ратифіковані Україною. Проте захист прав моряків в умовах особливих викликів потребує додаткового правового підходу. У своїй праці Данилова І.О. акцентує увагу на проблемах захисту прав українських моряків у контексті збройного конфлікту та воєнного стану. Вона підкреслює, що моряки, незважаючи на умови війни, залишаються ключовими працівниками (key workers), і їхні права – на безпечні умови праці, відпочинок, соціальні гарантії – мають бути належно захищені. Збройний конфлікт породжує додаткові ризики: обмеження навігації, загрозу для життя екіпажу, можливість порушення міжнародних норм захисту праці моряків. Данилова вказує, що національне законодавство України повинно не лише відтворювати міжнародні стандарти, але й адаптуватися до надзвичайних обставин, щоб забезпечити ефективний механізм захисту прав моряків навіть під час конфліктів. Це включає надання пріоритету соціальним гарантіям, створення спеціальних правових режимів для моряків у зонах конфлікту, а також механізмів нагляду та контролю, які гарантують дотримання ними стандартів безпеки, незалежно від воєнного тиску [15, с. 564].

Узагальнюючи, імплементация міжнародно-правових стандартів морської безпеки в українське законодавство через Кодекс торговельного мореплавства, закон про ВЕЗ і правове регулювання прав моряків має багаторівневий характер. По-перше, ці акти закладають формальні правові рамки, які узгоджуються з конвенціями ІМО та іншими міжнародними договорами. По-друге, вони дозволяють створити інституційні механізми контролю, інспекцій, сертифікації та нагляду за безпекою мореплавства. І, нарешті, вони враховують соціальний

компонент безпеки – захист екіпажів, їх права та умови праці – що особливо важливо в умовах збройного конфлікту. Такий комплексний підхід демонструє, що Україна не лише формально приєднується до міжнародних стандартів, але й активно інтегрує їх у свою національну систему, адаптуючи під специфіку власного морського простору та соціально-політичні виклики.

1.3. Система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки

Система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки є складною і багаторівневою структурою, яка відображає стратегічні інтереси держави, забезпечує комплексне регулювання діяльності всіх учасників морської сфери та створює правові механізми запобігання потенційним загрозам на морі. Вона охоплює нормативно-правові акти різного рівня – від Конституції та законів України до підзаконних актів, регламентів, наказів і стандартів, що регулюють технічні, організаційні та кадрові питання безпеки. Бельо Л.Ю. підкреслює, що формування цієї системи зумовлено перш за все необхідністю захисту національних інтересів у морській сфері, які включають безпечне функціонування транспортної інфраструктури, охорону морського середовища, підтримання ефективного управління портами, забезпечення безпеки екіпажів та контроль за дотриманням міжнародних норм у внутрішніх і міжнародних водах.

Система джерел визначає стратегічні пріоритети держави у правовому регулюванні морської діяльності, встановлює чіткі рамки для відповідальності суб'єктів господарювання, морських операторів та посадових осіб, а також формує механізми контролю, моніторингу і оперативного реагування на порушення правил безпеки. Вона включає інструменти перевірки технічного стану суден, сертифікації морського персоналу, регламентації судноплавних маршрутів, управління ризиками аварій та забруднення морського середовища. Крім того, багаторівнева система джерел забезпечує інтеграцію національних норм з міжнародними стандартами, що гарантує узгодженість українського

законодавства з вимогами міжнародного права та сприяє підвищенню ефективності морського адміністрування. Завдяки цьому держава здатна не лише забезпечити безпеку мореплавства, а й зміцнювати контроль над ресурсами, підтримувати сталий розвиток морської економіки та захищати національні інтереси у глобальному морському просторі [16, с. 73].

Устименко Б.М. наголошує, що національна безпека у сфері морської діяльності охоплює широкий комплекс заходів, спрямованих на захист стратегічних інтересів держави, забезпечення стабільного і безпечного функціонування судноплавства, контроль за портовими та судноплавними операціями, а також запобігання аварійним та надзвичайним ситуаціям. Такий комплексний підхід передбачає не лише правове регулювання, а й створення ефективної організаційної та адміністративної структури, здатної реалізовувати закріплені в законодавстві норми на практиці. Система джерел права у сфері морської безпеки включає не лише закони, підзаконні акти та міжнародні угоди, а й внутрішні адміністративні процедури, інструкції та стандарти, які регламентують діяльність спеціалізованих органів, портових адміністрацій, морської охорони та інших суб'єктів, відповідальних за безпеку морського простору.

Важливим аспектом є інтеграція організаційних, адміністративних та соціальних механізмів, що дозволяє забезпечити практичне виконання норм безпеки, контроль за дотриманням стандартів та оперативне реагування на надзвичайні ситуації. Такі механізми включають системи патрулювання, моніторингу руху суден, контроль за вантажами та перевезенням небезпечних матеріалів, а також процедури аудиту і сертифікації персоналу. При цьому ефективність реалізації норм безпеки залежить від узгодженості між різними рівнями законодавчих актів та організаційних рішень, а також від врахування взаємозв'язку різних складових безпеки, включаючи економічну, екологічну, соціальну та технологічну.

Особлива увага приділяється взаємодії між різними суб'єктами безпеки та інтеграції національних джерел права з міжнародними стандартами та

директивами ЄС. Такий підхід дозволяє не лише підтримувати високий рівень морської безпеки, а й створює правову передбачуваність для учасників ринку, зміцнює позиції держави на міжнародній арені та забезпечує комплексний захист морського середовища і транспортної інфраструктури. Узгодженість норм національного законодавства, організаційних процедур та соціальних механізмів сприяє формуванню системного і динамічного підходу до управління морською безпекою, що здатний оперативно реагувати на сучасні виклики та забезпечувати стійкий розвиток морської галузі в умовах глобальних трансформацій, технологічних інновацій та зростання обсягів морських перевезень [17, с. 188].

Конституція України як основний закон держави закладає фундаментальні принципи формування національної системи морської безпеки, виступаючи стратегічним орієнтиром для розвитку всієї правової системи у цій сфері. Вона встановлює державний суверенітет над морськими просторами, закріплює права та обов'язки держави щодо забезпечення безпеки громадян, охорони морського середовища, раціонального використання морських ресурсів та регулювання діяльності у морській сфері. Конституційні засади створюють правову основу для всіх інших джерел права, визначають компетенцію державних органів, включаючи урядові відомства, портові адміністрації та спеціалізовані служби безпеки, а також забезпечують єдність, послідовність і узгодженість правового регулювання.

Вони задають стратегічний вектор розвитку безпечної морської діяльності, окреслюють принципи державного контролю та управління морською сферою, встановлюють рамки для планування заходів з охорони морського середовища, реагування на надзвичайні ситуації та управління ризиками, пов'язаними із судноплавством, портовою інфраструктурою та морськими ресурсами. Конституційні положення також створюють основу для гармонізації національного законодавства з міжнародними нормами і стандартами, що дозволяє Україні забезпечувати ефективну інтеграцію у глобальну систему морської безпеки, одночасно захищаючи національні інтереси та підтримуючи

високий рівень безпеки мореплавства, екологічної стабільності та економічної діяльності у прибережних і відкритих морських зонах [18].

Допілка В.О. підкреслює, що закони та підзаконні акти, які конкретизують принципи конституційних положень, формують безпосередню нормативну основу морської безпеки, забезпечуючи юридичну визначеність і стабільність у функціонуванні морської галузі. Вони регулюють широкий спектр питань, включно з організаційними аспектами роботи портів, забезпеченням навігаційної безпеки, функціонуванням судноплавних маршрутів та координацією взаємодії між державними органами, судновласниками та іншими учасниками морського транспорту. Такі акти визначають права та обов'язки усіх учасників морської діяльності, встановлюють чіткі механізми контролю за дотриманням правил безпеки, порядок реагування на надзвичайні ситуації, аварії чи забруднення морського середовища, а також регламентують заходи щодо охорони життя і здоров'я екіпажів і пасажирів.

Важливо, що багаторівнева система джерел дозволяє інтегрувати різні складові безпеки: адміністративну, організаційну, технологічну і соціальну. Це забезпечує комплексний підхід до управління морською діяльністю, який включає планування, моніторинг, оцінку ризиків, підготовку персоналу та впровадження сучасних технологій контролю. Такий підхід дозволяє не лише мінімізувати ризики аварій і порушень правил, а й забезпечує адаптивність системи до нових викликів, таких як цифровізація суден, кіберзагрози, зростання обсягів перевезень та посилення екологічних вимог. У результаті створюється цілісна правова та організаційна структура, здатна ефективно підтримувати безпечне функціонування морської галузі та захищати національні інтереси у внутрішніх і міжнародних водах [19, с. 96].

Таким чином, система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки являє собою інтегровану ієрархічну структуру. Конституція визначає фундаментальні принципи і стратегічні орієнтири; національні закони встановлюють загальні правила та рамки діяльності у морській сфері; підзаконні акти деталізують порядок практичної реалізації цих правил. Завдяки такій

системі забезпечується ефективне управління морською діяльністю, комплексний контроль за портовою і судноплавною інфраструктурою, захист життя і здоров'я екіпажів, а також охорона морського середовища. Багаторівнева структура джерел права дозволяє державі гнучко реагувати на сучасні виклики та загрози, забезпечуючи інтеграцію стратегічних, організаційних і соціальних аспектів безпеки у єдину систему.

Система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки не існує ізольовано, вона функціонує у тісній взаємодії з міжнародними організаціями, структурами державної безпеки та оборонними механізмами. Гребенюк Д.О. зазначає, що інституційна взаємодія міжнародних морських організацій із національними структурами безпеки є ключовим елементом ефективного функціонування системи морської безпеки. Така взаємодія реалізується через обмін інформацією, координацію заходів щодо запобігання аварій та інцидентів, моніторинг ризиків у морській сфері, а також через інтеграцію міжнародних рекомендацій у національні механізми управління портами, судноплаством і забезпеченням безпеки екіпажів. Важливо, що державні органи, відповідальні за морську безпеку, мають оперативно реагувати на потенційні загрози, використовуючи дані, що надходять від міжнародних партнерів, і водночас адаптувати їх до специфіки національного морського простору, інфраструктури та ресурсного забезпечення [20, с. 11].

Меренич О.С. наголошує, що нормативно-правовий механізм забезпечення національної безпеки у морській сфері включає комплекс структурних елементів, які інтегрують законодавчі акти, оборонно-стратегічні документи та адміністративні процедури. Він підкреслює, що законодавчі норми формують формальну основу безпеки, закріплюючи права і обов'язки суб'єктів морської діяльності, встановлюючи порядок контролю за дотриманням правил, регламентуючи заходи реагування на надзвичайні ситуації, аварії та інші загрози, а також визначаючи правові механізми захисту екіпажів, пасажирів, суден і морської інфраструктури. Оборонно-стратегічні документи, у свою чергу, задають пріоритети державної політики у сфері морської безпеки, формують

загрозові сценарії, визначають напрями розвитку морської оборони, а також створюють рамки для практичного застосування законодавчих норм у конкретних оперативних умовах.

Адміністративні процедури забезпечують реалізацію цих норм і стратегічних положень на практиці, включаючи координацію дій між державними органами, портовими адміністраціями, судноплавними компаніями та іншими учасниками морської діяльності. Такий підхід дозволяє поєднати правову регламентацію з оперативними та стратегічними завданнями національної безпеки, забезпечуючи ефективну інтеграцію різних рівнів управління – від стратегічного планування та політичних рішень до тактичних дій у випадку загроз, аварій чи надзвичайних ситуацій. В результаті створюється цілісна система, яка не лише регулює правові відносини, але й забезпечує адаптивність до нових викликів, таких як розвиток технологій, кіберзагрози, зростання обсягів морських перевезень і підвищення вимог до екологічної безпеки [21, с. 417].

Оверченко Ю.А. додає, що морська охорона, як спеціалізований суб'єкт у сфері морської безпеки, виконує критично важливі функції щодо протидії терористичним загрозам, організації патрулювання морських і прибережних районів, контролю за рухом суден, забезпечення охорони портових об'єктів та прибережних зон, а також реагування на надзвичайні ситуації і аварії на водних шляхах. Ефективність її діяльності значною мірою визначається наявністю чіткої правової системи, яка регламентує повноваження, обов'язки та відповідальність морської охорони, а також встановлює механізми взаємодії з іншими державними органами безпеки та оборони, портовими адміністраціями та органами державного контролю.

Автор підкреслює, що законодавчі джерела повинні надавати чіткі рамки для функціонування морської охорони, включаючи процедури координації дій, планування і проведення операцій, організацію обміну інформацією, використання технічних засобів моніторингу та оперативного реагування на загрози, аварії або надзвичайні події. Водночас підвищення ефективності

морської охорони досягається через її інтеграцію у загальну систему національної безпеки, де законодавство, нормативні акти та адміністративні механізми взаємодіють і доповнюють один одного для забезпечення комплексного захисту морського простору, включаючи контроль за судноплавством, охорону морських ресурсів та екологічну безпеку. Крім того, сучасний підхід до діяльності морської охорони передбачає впровадження автоматизованих систем моніторингу, засобів супутникового спостереження, цифрових платформ для обміну даними та аналітичних інструментів для оцінки ризиків, що дозволяє забезпечити своєчасне запобігання надзвичайним ситуаціям та підвищити рівень захищеності як національної, так і міжнародної морської інфраструктури [22, с. 147].

Таким чином, система джерел національного законодавства у сфері морської безпеки розвивається як багаторівнева і взаємопов'язана структура, яка охоплює всі ключові аспекти регулювання морської діяльності та забезпечення захисту національних інтересів у морському просторі. Конституційні положення задають базові принципи державного суверенітету, верховенства права та права на безпеку морського простору, визначаючи стратегічні орієнтири для подальшого законодавчого регулювання. Закони встановлюють загальні правила, права і обов'язки суб'єктів морської діяльності, а також механізми відповідальності за порушення норм безпеки, формуючи фундамент для систематичного управління ризиками. Підзаконні акти деталізують порядок виконання цих правил, визначають процедури контролю та моніторингу, порядок сертифікації і підготовки персоналу, а також конкретні заходи щодо запобігання аваріям і надзвичайним ситуаціям.

Оборонно-стратегічні документи відіграють надзвичайно важливу роль у формуванні державної політики у морській сфері, оскільки вони визначають не лише оперативні та тактичні рамки, а й пріоритети розвитку морської оборони, загрозові сценарії та критерії оцінки ризиків. Завдяки таким документам держава отримує можливість поєднувати стратегічне планування з нормативно-правовим регулюванням, забезпечуючи системний підхід до управління морською

безпекою. Вони дозволяють прогнозувати потенційні загрози, включно з техногенними, екологічними, терористичними та кібернетичними ризиками, і створюють базу для розробки превентивних заходів, планів реагування та ресурсного забезпечення спеціалізованих органів.

Спеціалізовані суб'єкти – морська охорона, портові адміністрації, органи державного контролю та інші органи безпеки – виступають практичним інструментом реалізації цих стратегічних завдань. Вони здійснюють постійне патрулювання та моніторинг морських просторів, контроль за судноплавством, реагування на надзвичайні ситуації, а також охорону портових об'єктів, суден і критичної інфраструктури. Крім того, такі суб'єкти координують взаємодію між державними, приватними та міжнародними структурами, що забезпечує узгоджене застосування норм.

Інтеграція різних рівнів і видів регулювання дозволяє формувати комплексну систему управління морською безпекою, яка об'єднує стратегічне планування, законодавче забезпечення та практичне виконання норм. Вона створює динамічну платформу для контролю над морськими просторами, судноплавними шляхами та транспортною інфраструктурою, одночасно підвищуючи здатність держави протистояти сучасним загрозам. Така система дозволяє не лише запобігати аваріям та надзвичайним подіям, а й забезпечує безпеку життя та здоров'я екіпажів і пасажирів, охороняє морське середовище від забруднень і шкоди, а також підвищує стійкість держави до технологічних, екологічних та кібернетичних викликів. В результаті формується узгоджена й ефективна модель національної морської безпеки, здатна адаптуватися до глобальних змін і забезпечувати довгострокову стабільність морської діяльності та стійкий розвиток морської галузі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

2.1. Правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України

Правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України формують основу функціонування складної і багаторівневої системи захисту морського простору, портової інфраструктури, судноплавства та навігації, яка є невід'ємною складовою національної безпеки держави. Ця система охоплює широкий спектр діяльності, від контролю за технічним станом суден і управління рухом у морських портах до організації патрулювання прибережних зон та забезпечення безпеки вантажів і екіпажів. Вона інтегрує державні органи виконавчої влади, правоохоронні структури, спеціалізовані адміністративні органи, а також суб'єктів, що виконують функції моніторингу, аналізу ризиків та оперативного реагування на потенційні загрози, створюючи єдину мережу взаємодіючих інституцій.

Система функціонує як комплексний механізм, який поєднує адміністративні, організаційні та правоохоронні засоби управління, забезпечуючи взаємодію між різними рівнями управління та суб'єктами, що здійснюють контроль за морською діяльністю. Вона передбачає чітку координацію дій між центральними і регіональними органами, спеціалізованими підрозділами та оперативними структурами, що дозволяє своєчасно і ефективно реагувати на будь-які надзвичайні ситуації, інциденти або порушення законодавства у морській сфері. Крім того, система спрямована на забезпечення безпеки навігації, захист морських ресурсів, охорону навколишнього середовища та сталий розвиток портової інфраструктури. Вона інтегрує превентивні заходи, моніторинг і контроль, планування та прогнозування

ризиків, що дозволяє формувати комплексну стратегію запобігання аваріям і загрозам, а також гарантувати безпеку людей, майна та державних інтересів.

Функціонування такої системи передбачає постійний розвиток нормативно-правової бази, вдосконалення організаційних процедур, підготовку персоналу та створення ефективних каналів комунікації між суб'єктами, що забезпечують морську безпеку. Це дозволяє не лише підтримувати стабільність морської діяльності, але й оперативно адаптуватися до змінних умов, таких як збільшення судноплавного потоку, розвиток портової інфраструктури, виникнення нових загроз або надзвичайних ситуацій. В результаті створюється інтегрована система управління морською безпекою, яка забезпечує одночасно стратегічний контроль на рівні держави та оперативне управління на рівні окремих об'єктів і територій, підтримуючи ефективність, надійність і безпеку морської діяльності в усіх її аспектах.

Морська адміністрація України, як зазначають Ключова Є. та Петренко Д., є центральним суб'єктом у системі забезпечення морської безпеки та займає ключове місце у структурі управління водним транспортом. Вона виконує координаційні функції, здійснює нагляд за дотриманням правил експлуатації суден, організовує контроль за портовими операціями та судноплавними потоками, а також забезпечує реалізацію державної політики щодо безпеки морської інфраструктури. У правовому сенсі морська адміністрація наділена повноваженнями здійснювати комплексну діяльність, яка охоплює перевірку технічного стану суден, контроль за сертифікацією екіпажів, управління рухом суден у внутрішніх водах і на підходах до портів. Крім того, адміністрація координує взаємодію між різними органами державного управління та спеціалізованими структурами, що забезпечують безпеку морської діяльності, виступаючи як центр інформаційного обміну і моніторингу ризиків [23, с. 82].

Бліхар В. та співавтори підкреслюють, що забезпечення національної безпеки у морській сфері не обмежується військовою складовою, а охоплює економічні, соціальні та правові аспекти. Вони зазначають, що суб'єкти морської

безпеки повинні діяти у рамках законодавства, забезпечуючи захист стратегічних інтересів держави, контроль за дотриманням правил експлуатації суден, управління портовою інфраструктурою, запобігання аварійним ситуаціям та катастрофам, а також захист прав екіпажів і безпеки вантажів. Такий підхід передбачає, що повноваження суб'єктів не обмежуються формальним наглядом, а включають комплекс організаційних і превентивних заходів, спрямованих на забезпечення стійкості морської діяльності та ефективної координації між державними і приватними структурами [24, с. 101].

Особливе місце серед суб'єктів морської безпеки займає Національна поліція України, яка відповідає за охорону громадського порядку у портах, контроль за дотриманням законодавства щодо перевезень, а також оперативне реагування на правопорушення і кримінальні прояви у морській сфері. Як зазначає Медведенко С.В., правовий статус поліції визначає її місце у системі державного контролю та координації дій усіх учасників морської діяльності. Поліція виконує функції патрулювання прибережних зон, організації безпеки екіпажів і вантажів, здійснює превентивні заходи з попередження правопорушень та забезпечує взаємодію з іншими суб'єктами морської безпеки під час надзвичайних ситуацій. Важливим аспектом є те, що поліція забезпечує оперативний нагляд за дотриманням внутрішніх правил судноплавства, виявляє потенційні ризики та підтримує безпечний режим функціонування портів [25, с. 192].

Правоохоронні органи наділені надзвичайно широким колом повноважень у сфері забезпечення морської безпеки, які виходять за межі звичайного нагляду за дотриманням закону. Їх функції включають не лише превентивні заходи, спрямовані на запобігання правопорушенням, а й комплексну оперативно-розшукову діяльність, аналіз і прогнозування потенційних загроз, реагування на надзвичайні ситуації, ліквідацію наслідків аварій, стихійних лих, а також нейтралізацію загроз терористичного або кримінального характеру на морі. Правоохоронці здійснюють систематичний контроль за дотриманням правил мореплавства, перевірку технічного стану суден, інспектування портової та

прибережної інфраструктури, виявлення недоліків у системах безпеки, розслідування випадків порушень, а також застосування передбачених законодавством заходів відповідальності щодо винних осіб або організацій.

Ефективність діяльності правоохоронних органів значною мірою визначається ступенем взаємодії з морською адміністрацією, службами портового контролю, спеціалізованими оперативними підрозділами та іншими державними структурами, що беруть участь у забезпеченні морської безпеки. Така взаємодія передбачає регулярний обмін інформацією, координацію спільних операцій, планування патрулювань і контрольних заходів, проведення навчань та тренувань для підвищення готовності до надзвичайних ситуацій.

Координація дій правоохоронних органів з іншими суб'єктами дозволяє формувати комплексну, багаторівневу систему морської безпеки, яка поєднує адміністративні, організаційні та правоохоронні аспекти. Вона охоплює превентивні заходи, контроль за виконанням законодавства, оперативне реагування на загрози, захист судноплавства та портової інфраструктури, забезпечення безпеки екіпажів і вантажів. У результаті створюється інтегрована система управління морською безпекою, що дозволяє державі ефективно запобігати надзвичайним ситуаціям, знижувати ризики аварій і правопорушень, підвищувати рівень безпеки судноплавства та захищати стратегічні інтереси національної економіки і безпеки держави загалом [26, с. 93].

Крім того, повноваження суб'єктів морської безпеки тісно пов'язані з функціями стратегічного планування та прогнозування ризиків. Морська адміністрація, правоохоронні органи і поліція формують єдину систему інформаційного обміну, що дозволяє вчасно реагувати на зміни у навігаційній обстановці, загрози терористичного або кримінального характеру, несприятливі погодні умови та інші небезпеки. Координаційні механізми передбачають регулярні наради, спільні інструктажі, планування патрулювань, обмін даними щодо стану суден і портової інфраструктури, що створює інтегрований підхід до управління морською безпекою.

Таким чином, правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки України формують багаторівневу, комплексну систему, де кожен орган виконує свою специфічну функцію, але водночас взаємодіє з іншими учасниками. Морська адміністрація координує і контролює діяльність у морській сфері, Національна поліція забезпечує охорону громадського порядку та превентивний контроль, правоохоронні органи здійснюють оперативні, розслідувані та превентивні заходи. Така інтегрована система забезпечує захист стратегічних інтересів держави, безпеку судноплавства, портів, екіпажів та вантажів, дозволяє мінімізувати ризики аварій, катастроф і порушень закону та створює умови для сталого розвитку морської галузі.

2.2. Аналіз законодавчого забезпечення захисту критичної морської інфраструктури та морського середовища

Захист критичної морської інфраструктури та морського середовища є надзвичайно важливою та багатогранною складовою національної безпеки та стратегічного розвитку держави, оскільки морські порти, транспортні комунікації, судноплавні канали, причальні комплекси, складські термінали, системи навігації та інші об'єкти водної інфраструктури відіграють ключову роль у забезпеченні економічної стабільності, обороноздатності, енергетичної безпеки та інтеграції країни у міжнародні транспортні й торговельні системи. Ці об'єкти виступають не лише як комерційні або транспортні вузли, а й як стратегічні елементи державного управління та безпеки, які забезпечують стійкість логістичних ланцюгів, рух товарів, ресурсів і людей, а також підтримують взаємодію з іншими державами у морській сфері.

Законодавче забезпечення цієї сфери покликане створювати комплексну, багаторівневу систему правил, процедур, стандартів і механізмів контролю, яка охоплює всі аспекти управління морською безпекою: від стратегічного планування на рівні держави та формування політики безпеки до оперативного управління окремими портовими об'єктами, судноплавними потоками,

системами контролю навігації і захисту прибережної зони. Таке законодавче регулювання передбачає чітке визначення прав і обов'язків державних органів, адміністрацій портів, операторів морського транспорту та інших суб'єктів, що беруть участь у функціонуванні морської інфраструктури, а також встановлює процедури координації їхніх дій у надзвичайних ситуаціях, контроль за дотриманням стандартів безпеки та управління ризиками.

Ефективне законодавче регулювання забезпечує комплексний підхід до захисту державних інтересів, гарантує безпеку екіпажів, пасажирів та вантажів, підтримує стабільність і безперебійність функціонування портів, судноплавства та транспортних систем, а також сприяє охороні навколишнього морського середовища, попередженню аварій, катастроф і забруднення морських територій. Воно інтегрує превентивні, контролюючі та оперативні заходи, передбачає впровадження сучасних технологій моніторингу, систем сигналізації та управління ризиками, а також забезпечує інформаційну взаємодію між усіма суб'єктами морської безпеки. Крім того, законодавство має створювати основу для адаптації до нових викликів, таких як збільшення інтенсивності судноплавства, розвиток портової інфраструктури, загрози терористичного характеру, кіберзагрози та зміни кліматичних умов, що впливають на безпеку морської діяльності.

У результаті формується інтегрована система управління морською безпекою, яка дозволяє забезпечити одночасно стратегічний контроль на рівні держави та оперативне управління на рівні окремих об'єктів, підтримуючи високий рівень безпеки, ефективності та стійкості морської інфраструктури та навколишнього середовища в усіх аспектах її функціонування. Такий підхід не лише захищає стратегічні інтереси держави, а й створює умови для сталого розвитку морської галузі, підвищує її конкурентоспроможність і інтеграцію в глобальні економічні та транспортні системи.

Лойко В. наголошує, що економіко-правові засади захисту критичної інфраструктури передбачають інтеграцію нормативно-правових актів з економічними та організаційними інструментами стимулювання безпеки. Це

означає, що законодавство визначає не лише юридичні права та обов'язки суб'єктів морської діяльності, але й встановлює економічні стимули для дотримання стандартів безпеки, модернізації портових систем, впровадження інноваційних технологій та запровадження превентивних заходів проти аварійних ситуацій. Такі механізми дозволяють забезпечити стабільне функціонування портової і морської інфраструктури навіть у складних умовах, зменшують економічні ризики та підвищують стійкість держави до потенційних загроз [27, с. 426].

Панчук А.О. підкреслює, що сучасне законодавство потребує постійного оновлення організаційно-правового механізму управління портами. Законодавчі норми повинні чітко визначати компетенцію органів управління, порядок взаємодії між державними структурами, адміністраціями портів та приватними операторами, а також процедури контролю і моніторингу дотримання стандартів безпеки. Крім того, законодавство повинно регламентувати підготовку персоналу, планування превентивних заходів, алгоритми реагування на надзвичайні ситуації та контроль за їх реалізацією. Такий системний підхід дозволяє поєднати стратегічне планування, організаційні рішення та практичні заходи, що забезпечують безперервну та надійну роботу морської інфраструктури [28, с. 186].

Деякі науковці акцентують увагу на необхідності впровадження системного управління ризиками у сфері морської безпеки. Законодавчі положення повинні закріплювати обов'язковість аналізу потенційних загроз, прогнозування їхнього розвитку, визначення сценаріїв реагування та процедур взаємодії між суб'єктами морської безпеки. Управління ризиками охоплює фізичний захист об'єктів, організаційні заходи, інформаційний контроль та технологічні засоби моніторингу. Це дозволяє не лише запобігати аваріям та катастрофам, але й підтримувати безперервність судноплавства та функціонування портів, мінімізувати фінансові та економічні втрати, а також забезпечувати безпеку персоналу та навколишнього середовища [29, с. 78].

У сучасних умовах особливої актуальності набуває кібербезпека морського транспорту. Трофименко А.О. та співавтори відзначають, що законодавство має передбачати впровадження стандартів кіберзахисту для всіх елементів морської інфраструктури, включаючи інформаційні системи портів, навігаційні комплекси, системи контролю вантажів і суден, автоматизовані системи управління трафіком. Надійний захист інформаційних систем критично важливий для запобігання кібератакам, які можуть призвести до порушення роботи портів, затримки судноплавства, втрати вантажів або загрози безпеці екіпажів. Законодавчі норми повинні визначати обов'язкові стандарти кіберзахисту, алгоритми контролю і аудиту, а також процедури реагування на інциденти, включно з координацією дій між державними органами та приватними операторами, що оперують у морській сфері [30, с. 179].

Фасій Б.В. підкреслює стратегічне значення національної стратегії морської безпеки як ключового інструменту захисту територіальної цілісності, суверенітету держави та її стратегічних інтересів у морській сфері. Така стратегія забезпечує комплексне бачення всіх аспектів безпеки морської діяльності, визначає пріоритети державної політики у сфері захисту портів, судноплавних каналів, прибережних зон, морської інфраструктури та навколишнього середовища. Вона не обмежується лише правовими положеннями, а охоплює організаційні, технологічні та інформаційні аспекти, створюючи єдину інтегровану систему управління морською безпекою, яка здатна ефективно протистояти сучасним і потенційним загрозам.

Законодавство у цьому контексті повинно визначати не лише загальні правові засади функціонування морської інфраструктури, а й чіткі принципи координації діяльності всіх державних органів, органів місцевого самоврядування, приватних компаній і суб'єктів морського транспорту. Воно має регламентувати порядок планування превентивних заходів, включаючи оцінку потенційних ризиків, прогнозування можливих надзвичайних ситуацій та розробку алгоритмів реагування на різні типи загроз. Особлива увага приділяється визначенню критеріїв ефективності системи, що дозволяє

оцінювати готовність суб'єктів морської безпеки, своєчасність їхніх дій та здатність адаптуватися до змінних умов морської діяльності.

Національна стратегія морської безпеки поєднує правові норми, організаційні процедури, сучасні технологічні засоби та інформаційні системи моніторингу, створюючи єдину платформу для взаємодії всіх учасників морської діяльності. Вона забезпечує управління ризиками, контроль за дотриманням стандартів безпеки, захист від терористичних та кримінальних загроз, кіберзлочинності, аварій та стихійних явищ, а також збереження екологічної рівноваги морського середовища. Стратегія передбачає комплексний підхід до планування, де превентивні та оперативні заходи інтегруються з інформаційними системами моніторингу, системами раннього оповіщення та технологічними рішеннями для забезпечення безпеки судноплавства, портових операцій і прибережних зон.

Завдяки такому підходу національна стратегія морської безпеки створює умови для сталого функціонування морської галузі, підтримки економічної стабільності, безпечного перевезення вантажів і пасажирів, а також ефективного захисту державних інтересів у морській сфері. Вона забезпечує здатність держави реагувати на сучасні виклики, що включають економічні ризики, загрози терористичного та кримінального характеру, кібератаки, а також природні і техногенні надзвичайні ситуації, гарантуючи комплексний, інтегрований і високоефективний механізм управління морською безпекою на національному рівні [31, с. 60].

Таким чином, законодавче забезпечення захисту критичної морської інфраструктури та морського середовища є багаторівневою, інтегрованою системою, що поєднує нормативно-правові, економічні, організаційні, технологічні та інформаційні механізми. Воно охоплює визначення прав і обов'язків суб'єктів, порядок координації державних і приватних структур, впровадження стандартів управління ризиками, забезпечення кібербезпеки та інформаційного захисту, розробку процедур реагування на надзвичайні ситуації і планування превентивних заходів. Такий комплексний підхід дозволяє державі

ефективно захищати стратегічні об'єкти та морське середовище, підтримувати безперебійне функціонування портів і судноплавства, мінімізувати фінансові, економічні та екологічні ризики, підвищувати стійкість морської інфраструктури до сучасних загроз і гарантувати збереження національних інтересів у довгостроковій перспективі.

2.3. Особливості правозастосовної та судової практики у сфері протидії загрозам морській безпеці

Правозастосовна діяльність у сфері морської безпеки є складною і багаторівневою системою управлінських, контролюючих та нормативних дій, спрямованих на запобігання загрозам судноплавству, порушенням законодавства та негативним впливам на морське середовище. Особливістю цієї сфери є те, що вона охоплює як традиційні адміністративні заходи, так і спеціалізовані процедури стимулювання безпечної та екологічно відповідальної діяльності у морській галузі. Зокрема, правозастосування у морській сфері включає не лише контроль за дотриманням правил судноплавства та морської екології, а й впровадження механізмів стимулювання використання альтернативних джерел енергії та сучасних технологій, що знижують ризики аварій і забруднень. Такий підхід дозволяє поєднувати превентивні та коригувальні заходи, створюючи комплексний інструментарій правового регулювання морської діяльності, що враховує і економічні, і екологічні, і безпекові інтереси держави [32, с. 87].

Адміністративно-правова діяльність у сфері морської безпеки передбачає постійний контроль за дотриманням законодавчих норм і стандартів, інспектування суден і портових об'єктів, оформлення адміністративних процедур у разі виявлення порушень, а також організацію превентивних заходів, спрямованих на зниження потенційних загроз. Науковці підкреслюють, що функціонування адміністративно-юрисдикційної системи охорони державного кордону, у тому числі морського, є складним багаторівневим процесом, який

передбачає взаємодію прикордонних органів, морської адміністрації, правоохоронних структур та спеціалізованих контролюючих підрозділів. Ця взаємодія дозволяє своєчасно виявляти порушення, оцінювати ризики та приймати рішення, що запобігають шкоді державним інтересам, екіпажам суден, навколишньому середовищу та комерційним інтересам [33, с. 164].

Особливістю правозастосовної практики у морській сфері є поєднання оперативних дій і планових перевірок з комплексним аналізом ризиків та загроз. Адміністративні органи не лише реагують на конкретні порушення, а й здійснюють системну оцінку функціонування портів, судноплавних каналів, причальних комплексів і навігаційних систем, на підставі чого розробляються рекомендації та заходи для мінімізації ризиків у майбутньому. Крім того, правозастосовна діяльність передбачає координацію превентивних та коригувальних заходів із суб'єктами морського транспорту, органами прикордонного контролю, правоохоронними структурами та адміністраціями портів, що дозволяє формувати цілісну систему захисту морської безпеки на національному рівні.

Важливою складовою цієї системи є механізми реагування на загрози, що включають не лише адміністративне втручання та накладення санкцій, а й організацію навчань, тренувань та інформаційних кампаній для суб'єктів морської діяльності. Такий підхід забезпечує підвищення професійної компетенції персоналу, оперативну готовність до надзвичайних ситуацій, формує культуру безпеки та сприяє стабільному функціонуванню морської інфраструктури навіть у умовах підвищених ризиків або зовнішніх загроз.

Правозастосовна практика у сфері морської безпеки має тісний зв'язок із судовою діяльністю, оскільки адміністративні рішення та дії органів контролю часто стають предметом розгляду судами у спорах між державою та суб'єктами морської діяльності. Аналіз цих процесів дозволяє виявити типові проблеми правозастосування, недоліки у формулюванні адміністративних актів, а також ефективність існуючих механізмів реагування на порушення. Окрім того, судова практика формує прецеденти тлумачення норм законодавства, що впливає на

подальшу роботу адміністративних органів, визначає межі їхніх повноважень та уточнює порядок застосування заходів щодо забезпечення морської безпеки.

Таким чином, адміністративно-правові та правозастосовні механізми у сфері протидії загрозам морській безпеці формують багаторівневу систему управління, яка поєднує превентивні, контрольні, координаційні та аналітичні функції. Вони створюють основу для ефективного реагування на ризики, забезпечують комплексний захист морської інфраструктури та навколишнього середовища і готують ґрунт для детального аналізу судової практики, яка дозволяє оцінити реальну ефективність застосування законодавства, уточнити алгоритми реагування та визначити шляхи вдосконалення правозастосовної діяльності у сфері морської безпеки.

Розгляд справи № 916/876/20 [34] у Південно-західному апеляційному господарському суді є показовим прикладом взаємодії правових норм та практики судового захисту у сфері морської безпеки в умовах надзвичайних обставин, зокрема воєнного стану. Справа безпосередньо пов'язана з діяльністю Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Південної філії (адміністрація морського порту «Південний») та органами прокуратури, що свідчить про актуальність проблем правозастосування щодо забезпечення безпеки мореплавства, дотримання державного нагляду у портах та контролю за діяльністю суб'єктів, які безпосередньо відповідають за морську безпеку, відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про морські порти України» [6] та підзаконних актів Державної служби морського та річкового транспорту.

У процесі розгляду апеляційні скарги учасників справи були об'єднані в одне провадження, що дозволяє простежити, як судова влада адаптує процедури розгляду господарських спорів у складних умовах. Встановлення особливого режиму роботи суду, зокрема проведення засідань у режимі відеоконференції з використанням електронних засобів, реалізація процесуальних прав учасників за допомогою електронного цифрового підпису та відкладення розгляду у зв'язку з воєнним станом, демонструють практичне застосування положень Закону

України «Про правовий режим воєнного стану» [35], а також рекомендацій Ради суддів України та Верховного Суду щодо забезпечення безпечного здійснення правосуддя. Цей аспект важливий для дослідження правозастосовної практики у сфері морської безпеки, оскільки під час надзвичайних обставин держава зобов'язана підтримувати безперервність функціонування морської інфраструктури, одночасно гарантувати безпеку працівників та відвідувачів портів, дотримуючись міжнародних стандартів безпеки судноплавства.

Слід зазначити, що хоча суть спору в тексті ухвал суду не деталізована, сама ситуація ілюструє, як суди враховують особливості морської галузі при реалізації правосуддя. Адміністрації морських портів, як суб'єкти, що виконують функції державного нагляду та контролю за дотриманням стандартів SOLAS, MARPOL та ISPS-Code, стикаються з необхідністю одночасного забезпечення функціонування портів і дотримання законодавства в умовах надзвичайного ризику. Судові заходи щодо організації розгляду справи в режимі відеоконференції та рекомендації щодо електронної реалізації процесуальних дій демонструють адаптацію правозастосування до вимог сучасного морського права і безпеки мореплавства.

Таким чином, справа № 916/876/20 показує, що правозастосовна практика у сфері протидії загрозам морській безпеці не обмежується розглядом безпосередніх порушень на воді чи у портах, а охоплює комплекс організаційних і процесуальних питань, що впливають на ефективність управління безпекою мореплавства. Водночас вона демонструє, що реалізація норм міжнародного права, зокрема SOLAS, ISPS-Code та інших стандартів IMO, інтегрується в національне законодавство через діяльність державних органів та судову практику, що враховує специфіку морської галузі та надзвичайних обставин. Такий підхід сприяє формуванню цілісної системи захисту морської безпеки, де судова практика виступає ключовим механізмом забезпечення дотримання нормативно-правових актів у реальних умовах, включно з кризовими ситуаціями.

Справа № 916/1287/20 [36] у Господарському суді Одеської області є показовим прикладом складної взаємодії правових норм, судової практики та заходів державного контролю у сфері протидії загрозам морській безпеці. Позивачем у справі виступає Комінтернівська місцева прокуратура в інтересах держави через Державну екологічну інспекцію в Одеській області, а відповідачем – судновласник «MARINO SHIPPING CO PTE LTD» за участю третьої особи Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та ТОВ «Єврохем Шіппінг /Одеса/, ЛТД». Така композиція сторін свідчить про безпосереднє залучення органів державного нагляду, портових адміністрацій та судновласників до регулювання діяльності в морській галузі, де питання екологічної безпеки та дотримання стандартів мореплавства є ключовими для запобігання загрозам морському середовищу та безпеці судноплавства.

Справа демонструє, як судова влада застосовує процесуальні норми у складних умовах, коли на території України введено воєнний стан відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [35]. На підставі статті 26 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», правосуддя на території, на якій введено воєнний стан, здійснюється лише судами, створеними відповідно до Конституції України [18], при цьому скорочення чи прискорення будь-яких форм судочинства забороняється. Відповідно до цих норм судові органи були змушені адаптувати процедури розгляду справи, забезпечивши можливість відкладення підготовчих засідань та проведення судових засідань у режимі відеоконференції з використанням власних технічних засобів.

Рішення зборів суддів від 24.02.2022 та рекомендації Верховного Суду від 04.03.2022 щодо здійснення правосуддя на території воєнного стану встановили механізми безпечного забезпечення судових процесів. Судові органи надали учасникам справи можливість реалізовувати свої процесуальні права та обов'язки через електронні засоби, зокрема з використанням електронного цифрового підпису відповідно до Закону України «Про електронний цифровий підпис». Ці заходи свідчать про ефективну адаптацію правозастосування до

надзвичайних умов, що безпосередньо впливає на функціонування портів та забезпечення безпеки мореплавства.

Водночас справа включає матеріальні аспекти, що мають безпосереднє відношення до морської безпеки та контролю над діяльністю портових операторів і судновласників. Позов про стягнення значної суми коштів пов'язаний з економічними, екологічними та безпековими порушеннями, де участь Державної екологічної інспекції та Адміністрації морських портів України підкреслює роль державного нагляду у підтриманні стандартів морської безпеки, включно з дотриманням вимог SOLAS, ISPS-Code та MARPOL. Хоча безпосередньо предмет спору у відкритих джерелах не деталізовано, він охоплює діяльність, що потенційно може створювати загрози судноплавству та екологічній безпеці портів.

Таким чином, справа № 916/1287/20 ілюструє комплексний підхід судової системи до забезпечення морської безпеки у кризових умовах. Вона поєднує правозастосування щодо дотримання державного контролю та стандартів безпеки мореплавства з організаційними механізмами судочинства в умовах воєнного стану, демонструючи, що система судової влади адаптується до надзвичайних обставин, забезпечує захист прав учасників та водночас сприяє реалізації державної політики у сфері морської безпеки. Справа може слугувати ключовим кейсом для аналізу особливостей судової практики та правозастосування у сфері протидії загрозам морській безпеці в Україні, оскільки поєднує питання матеріального права, державного нагляду та організаційно-процесуальних механізмів у кризових ситуаціях.

Справа № 916/369/22 [37], яка розглядалася Господарським судом Одеської області та пізніше надійшла до Південно-західного апеляційного господарського суду, є типовим прикладом правозастосовної практики у сфері морської безпеки та демонструє особливості забезпечення морських вимог. У цій справі мова йде про ухвалу Господарського суду Одеської області від 16.02.2022 року, якою скасовано попередню ухвалу від 11.02.2022 про забезпечення морської вимоги шляхом арешту судна т/х ATLANTIC HARMONY (IMO

9613812, прапор Гонконг), що знаходилося в акваторії морського порту Чорноморськ. Судновласником є компанія ISTANBUL DENIZCILIK VE DENIZ TASIMACILIGI AS, а арешт було накладено в межах компетенції Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Чорноморської філії. Ця ситуація демонструє застосування механізмів забезпечення морської вимоги як заходу запобігання ризикам для портової інфраструктури та безпеки мореплавства.

Ухвала була оскаржена апеляційною скаргою компанії ITM GROUP AG LTD, що призвело до апеляційного провадження у Південно-західному апеляційному господарському суді. Судова практика у цій справі показує поєднання формальних вимог ГПК України щодо апеляційного провадження, зокрема ст. 174, 234, 258 та 260 ГПК України, з вимогами безпеки учасників процесу, які виникли у зв'язку з введенням воєнного стану в Україні. Так, апеляційна скарга підлягала залишенню без руху через недотримання вимог п.2, 3 ч.3 ст. 258 ГПК України щодо сплати судового збору та ст. 259 ГПК України щодо направлення копій апеляційної скарги іншим учасникам процесу [38]. Підкреслюється, що розмір судового збору для апеляційної скарги у господарському суді становив один прожитковий мінімум для працездатних осіб, встановлений на 01.01.2022 відповідно до Закону України «Про державний бюджет України на 2022 рік» [39] та Закону України «Про судовий збір» [40], що становив 2284 грн.

Особливу увагу в цій справі привертають норми, пов'язані з воєнним станом. Стаття 26 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», передбачають здійснення правосуддя лише судами, створеними відповідно до Конституції України, із заборonoю скорочення або прискорення форм судочинства. Ці положення прямо вплинули на організацію судового процесу у справі № 916/369/22, оскільки ухвала апеляційного суду враховувала необхідність захисту життя, здоров'я та безпеки учасників судового процесу.

Рішення Ради суддів України № 9 від 24.02.2022 щодо забезпечення сталого функціонування судової влади у воєнний час передбачає тимчасове

зупинення здійснення судочинства у разі загрози життю та здоров'ю учасників процесу. На підставі цього рішення в.о. голови Південно-західного апеляційного господарського суду видав наказ №6-ОД про встановлення особливого режиму роботи суду, який передбачав зупинення розгляду справ у відкритих засіданнях та можливість здійснення процесуальних дій в електронній формі, включно з використанням підсистеми «Електронний суд» та електронного цифрового підпису. Аналогічні рекомендації щодо організації правосуддя в умовах воєнного стану оприлюднено 02.03.2022 на веб-сторінці Ради суддів України та 04.03.2022 на офіційному порталі Верховного Суду.

Таким чином, справа № 916/369/22 демонструє комплексне поєднання двох напрямів судової практики: правозастосування заходів забезпечення морських вимог, що безпосередньо стосується протидії загрозам морській безпеці, та організаційних аспектів судового розгляду у складних умовах воєнного стану, де суди змушені балансувати між дотриманням процесуальних норм ГПК України та забезпеченням безпеки учасників процесу. Цей кейс є репрезентативним для аналізу особливостей правозастосовної та судової практики у сфері протидії загрозам морській безпеці.

Аналіз наведених матеріалів дозволяє зробити висновок, що правозастосовна діяльність у сфері морської безпеки є складною багаторівневою системою, яка поєднує адміністративні, контрольні та судові механізми для забезпечення безпеки судноплавства, захисту навколишнього середовища та економічних інтересів держави. Досліджені справи показують, що ефективність правозастосування у цій сфері залежить не лише від формального дотримання норм законодавства, а й від здатності органів державного нагляду, портових адміністрацій і судових інстанцій адаптуватися до надзвичайних та кризових умов, зокрема воєнного стану.

Судова практика демонструє, що забезпечення морських вимог і контроль за діяльністю судновласників і портових операторів інтегруються з превентивними та коригувальними заходами адміністративних органів, що дозволяє оперативно реагувати на порушення, оцінювати ризики та мінімізувати

потенційну шкоду. Одночасно судові органи забезпечують дотримання процесуальних прав учасників справи навіть у кризових умовах, застосовуючи сучасні технології, такі як відеоконференції та електронний цифровий підпис, що свідчить про гнучкість і адаптивність системи правосуддя.

Таким чином, ефективне правозастосування у сфері морської безпеки формується на перетині матеріального права, адміністративного нагляду та судової практики, що забезпечує синергію нормативних, організаційних та процесуальних механізмів. Воно вимагає комплексного підходу, який охоплює превентивні заходи з попередження правопорушень, контрольні функції щодо дотримання законодавчих та нормативних вимог, координаційні механізми взаємодії між державними органами, портовими адміністраціями та суб'єктами морської діяльності, а також аналітичні функції для оцінки ризиків і прогнозування потенційних загроз. Такий підхід створює цілісну систему захисту морської інфраструктури, навколишнього середовища, ресурсів та безпеки учасників морської діяльності.

Судова практика у розглянутих справах демонструє, що механізми забезпечення морської безпеки реалізуються не лише через прямі примусові заходи, такі як арешт суден, штрафні санкції або стягнення коштів, а й через організаційні, процесуальні та превентивні рішення, які забезпечують стабільне та безпечне функціонування портової і морської інфраструктури навіть у надзвичайних умовах. До таких рішень належать визначення маршрутів судноплавства, встановлення зон безпеки, регламентування дій персоналу та суден, контроль за виконанням міжнародних і національних стандартів, а також інтеграція дій спеціалізованих суб'єктів – морської охорони, портових адміністрацій і органів державного нагляду. Завдяки цьому правозастосування у сфері морської безпеки набуває комплексного характеру та забезпечує можливість своєчасно реагувати на нові ризики. Воно охоплює як традиційні загрози, так і сучасні виклики, пов'язані з технологічним розвитком та глобалізацією морських перевезень. Особливе значення має врахування екологічних аспектів, оскільки забруднення морського середовища

безпосередньо впливає на безпеку судноплавства. Водночас зростає роль протидії кібернетичним атакам, які становлять небезпеку для навігаційних систем і портової інфраструктури. Такий підхід формує стійку модель управління ризиками у морській сфері. У підсумку це забезпечує довготривалу захищеність морської інфраструктури та учасників морської діяльності.

РОЗДІЛ 3

ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО МОРСЬКУ БЕЗПЕКУ

3.1. Виклики та загрози морській безпеці України

Виклики та загрози морській безпеці України утворюють складний, багатошаровий і динамічний комплекс факторів, що безпосередньо впливають на функціонування держави в морській сфері, на її економічний потенціал і геополітичну стійкість. У сучасних умовах морська безпека формується під впливом не лише традиційних військових або політичних ризиків, але й широкого спектра економічних, екологічних, кримінальних, інформаційних та технологічних загроз, які взаємно підсилюють одна одну та створюють багатовимірне навантаження на систему державного управління. Дослідження з питань морської безпеки підкреслюють, що морський простір України, враховуючи його стратегічне значення для транспорту, торгівлі, енергетики та оборони, є одним із найбільш уразливих секторів національної безпеки, оскільки поєднує ризики, пов'язані із зовнішньополітичними процесами, мілітаризацією акваторій і нестабільністю міжнародного середовища [41, с. 66].

Одним із ключових компонентів сучасних загроз є глибока трансформація безпекової ситуації в Чорноморському регіоні, яка характеризується комплексним і багатоаспектним посиленням мілітаризації морського простору. Це включає не лише збільшення кількості військових об'єктів та бойових платформ, але й розгортання нових засобів спостереження, радіоелектронної боротьби та ударних систем, здатних впливати на безпеку цивільного судноплавства. Одночасно відбувається активне застосування мінно-вибухових загороджень, що хаотично переміщуються під впливом течій та штормів, створюючи непередбачувані ризики для комерційних суден, риболовецьких кораблів та допоміжного флоту. Наявність таких небезпечних об'єктів у прибережних і відкритих акваторіях фактично перетворює окремі ділянки моря

на зони підвищеної небезпеки, які потребують постійного моніторингу та супроводу.

Паралельно з цим посилюється практика блокування або часткового перекриття міжнародних морських маршрутів, що не лише обмежує свободу судноплавства, а й створює суттєві перешкоди для здійснення торговельних операцій та гуманітарних перевезень. У результаті судновласники змушені коригувати або повністю змінювати маршрути своїх суден, збільшуючи час проходження, витрати пального, страхові платежі та загальні фінансові ризики. Порушення сталості логістичних ланцюгів призводить до зростання вартості транспортування вантажів, ускладнює роботу портів та погіршує умови функціонування міжнародного морського ринку.

Крім того, використання морського простору як арени активних бойових дій створює масштабні загрози для цивільної навігації. Суднам складніше дотримуватися встановлених навігаційних вимог через динамічні зміни режимів плавання, наявність заборонених зон, небезпеку раптових атак або техногенних інцидентів. Це формує високий ступінь невизначеності, який потребує постійної актуалізації маршрутів, посиленого моніторингу обстановки та додаткових заходів охорони. Одночасно зростає навантаження на національні механізми контролю, координації та реагування, які мають забезпечувати безпечний рух суден, організовувати супровід, здійснювати гідрографічне та навігаційне забезпечення, а також оперативно реагувати на будь-які інциденти.

Таким чином, сучасні виклики морській безпеці в Чорноморському регіоні охоплюють не лише військові аспекти, але й економічні, навігаційні та організаційні ризики. Вони зумовлюють необхідність посилення інтегрованих систем нагляду, підвищення стійкості логістичних маршрутів та вдосконалення національних механізмів управління морською безпекою, що стає ключовою умовою збереження стабільності та захисту інтересів держави у стратегічно важливому морському просторі [42, с. 92].

Важливим елементом є також еволюція криміногенної ситуації на морі, що включає розвиток сучасних форм піратства, морського тероризму, незаконного

обороту зброї, контрабанди, викрадення суден та організацію незаконних логістичних операцій у відкритому морі. Ці явища з кожним роком набувають дедалі більшої динамічності та адаптивності, оскільки протиправні угруповання активно застосовують новітні технології, гнучкі схеми координації та складні способи маскуванню діяльності. Вони не обмежуються окремими регіонами світу, а поступово охоплюють дедалі ширші акваторії, створюючи глобальну систему загроз, яка впливає на стабільність судноплавства, зокрема й у Чорноморському басейні.

Сучасне піратство та морський тероризм вирізняються комбінацією фізичних, інформаційних і технологічних методів впливу, що значно ускладнює виявлення й нейтралізацію таких правопорушень. Окрім традиційних нападів на судна з метою заволодіння вантажем або екіпажем, дедалі частіше використовуються високотехнологічні засоби – перехоплення систем навігації та зв'язку, втручання в роботу навігаційних супутникових сигналів, ураження елементів портової інфраструктури, а також застосування дистанційно керованих пристроїв та безпілотних систем для нанесення точкових ударів чи здійснення диверсійних дій.

Ці форми кримінальної протиправності дедалі більше спрямовані на порушення безперервності морських комунікацій, дестабілізацію логістичних маршрутів і створення довготривалих ризиків для торгівлі та економічної взаємодії держав. У відкритому морі набувають поширення складні логістичні операції, пов'язані з незаконним перевантаженням вантажів на нейтральних водах, маскуванню походження товарів, зміною ідентифікаційних даних суден або використанням "тіньових" морських флотів, які працюють поза контролем міжнародних і національних регуляторів.

У Чорноморському регіоні ця небезпечна тенденція посилюється додатковими чинниками – політичною напругою, зростанням військової активності, наявністю неконтрольованих зон морського простору та зниженням рівня безпеки навігації через бойові дії. Саме тому ризики поширення піратства, тероризму та інших протиправних проявів у цьому регіоні оцінюються як високі,

що вимагає від України посилення заходів моніторингу, удосконалення системи морської безпеки та зміцнення міжнародної співпраці у сфері протидії криміногенним загрозам [43, с. 38].

До вагомих загроз належать економічні фактори, пов'язані з функціонуванням портової інфраструктури, морських транспортних потоків та експортно-імпортних операцій. Зниження пропускної здатності портів, руйнування логістичних маршрутів, підвищення страхових премій, затримки суден і збільшення витрат на забезпечення безпеки негативно впливають на конкурентоспроможність національної економіки. Значний виклик становить також необхідність адаптації портів і судноплавних компаній до нових ризиків, включаючи забезпечення безперервної роботи на тлі військових загроз, розвиток альтернативних шляхів транспортування та впровадження інноваційних технологій безпеки [41, с. 69].

Екологічні загрози займають окреме місце в структурі морських ризиків, оскільки стан морського середовища істотно впливає на екосистему, рибальство, туризм і загальний рівень екологічної безпеки регіону. Забруднення морських вод нафтопродуктами, токсичними речовинами, військовими відходами, продуктами горіння, уламками техніки та іншими небезпечними елементами призводить до масштабних екологічних катастроф, які мають довготривалі наслідки. Ускладнюється ситуація також через руйнування природних середовищ, порушення міграційних маршрутів морських тварин та деградацію прибережних зон, що вимагає посилення моніторингу, впровадження нових методів очищення акваторій та підвищення контролю за забрудненням [44, с. 64].

Не менш небезпечними є інформаційні та кіберзагрози, які стосуються цифрової інфраструктури портів, інформаційних систем судноплавних компаній, навігаційних комплексів та систем контролю руху суден. Кібератаки на морські об'єкти можуть призвести до зупинки роботи портів, зриву логістичних операцій, втручання у навігаційні дані, викрадення конфіденційної інформації або порушення роботи суднового обладнання. З огляду на зростання рівня цифровізації морської галузі ці загрози стрімко посилюються, створюючи новий

вимір ризиків, який потребує спеціалізованих технічних і організаційних засобів протидії [43, с. 40].

Особливий комплекс загроз пов'язаний із міграційними процесами та незаконним переміщенням людей морськими шляхами, що у сучасних умовах набуває дедалі більшої масштабності та складності. Морський простір використовується не лише для нелегального перетину державного кордону, але й для переміщення людей небезпечними, погано контрольованими маршрутами, які часто проходять через райони із підвищеним рівнем військової активності, мінної небезпеки або інтенсивних штормових явищ. Такі перевезення організовуються кримінальними мережами, що використовують непридатні або технічно несправні судна, приховані посадкові пункти, фальсифіковані документи та методи маскування, що значно ускладнює виявлення незаконних переміщень. Нелегальні міграційні потоки можуть також поєднуватися з іншими видами протиправної діяльності: торгівлею людьми, примусовою працею, фінансуванням організованих кримінальних груп, що підсилює загрози національній безпеці.

Для правоохоронних органів це створює суттєві ускладнення, оскільки потребує одночасного реагування на кілька взаємопов'язаних проблем – від порятунку людей у морі до встановлення каналів переправлення та притягнення до відповідальності організаторів незаконних схем. Система прикордонного контролю відчуває підвищене навантаження через необхідність постійного моніторингу великої акваторії, аналізу ризиків, перевірки суден, супроводу затриманих осіб та забезпечення дотримання стандартів безпеки під час таких операцій. Це також включає високі вимоги до технічного оснащення, координації між різними службами та оперативності реагування, особливо у ситуаціях, коли є загроза аварій або масових випадків загибелі людей під час перевезень непридатними плавзасобами. У результаті незаконне переміщення осіб морськими шляхами стає не лише гуманітарною та соціальною проблемою, але й значним фактором дестабілізації загальної системи морської безпеки країни [41, с. 71].

Одним із найбільш поширених і небезпечних явищ, що зберігають свою глобальну актуальність, є морське піратство, яке ускладнює роботу торговельного флоту, спричиняє значні економічні втрати, створює загрозу життю екіпажів і порушує стабільність морських перевезень. Нинішні форми піратства відзначаються високим ступенем організованості, технологічністю, використанням сучасного обладнання, швидких човнів і кіберінструментів для планування нападів. Ці тенденції, попри географічну різноманітність, впливають на світову систему судноплавства загалом, у тому числі на роботу українських судновласників і портів, оскільки вимагають посилених заходів контролю, підготовки екіпажів та застосування нових методів забезпечення безпеки [45, с. 92].

Узагальнюючи наукові підходи, можна стверджувати, що загрози морській безпеці України не обмежуються окремими чинниками, а утворюють цілісну систему взаємопов'язаних ризиків, які перебувають у постійній зміні та вимагають гнучкого, адаптивного й стратегічного підходу до управління. Військові, кримінальні, екологічні, кібернетичні та економічні загрози формують спільний комплекс ризиків, що потребує ефективної координації між усіма суб'єктами морської безпеки, розвитку сучасних технологій моніторингу, впровадження нових організаційно-правових механізмів захисту, а також системного удосконалення державної політики в морській сфері. Лише інтегрований, багаторівневий підхід дасть змогу забезпечити стійкість морського простору України перед сучасними викликами і зміцнити національну безпеку в умовах глобальної нестабільності.

3.2. Проблемні питання правового регулювання та міжвідомчої координації у сфері морської безпеки

Проблематика ефективного правового регулювання та міжвідомчої взаємодії у сфері морської безпеки постає одним із ключових викликів сучасної морської політики держави, оскільки ця сфера характеризується складністю,

багаторівневістю та високою динамічністю загроз. Сучасні умови, позначені зростанням гібридних ризиків, економічних тисків та криміногенної активності у морських просторах, потребують чіткої, узгодженої та комплексної нормативної бази, яка має забезпечувати не лише формальне регулювання діяльності суб'єктів, але й створювати реальні механізми реагування та координації. Водночас аналіз показує, що в існуючій системі правового забезпечення зберігається низка структурних, організаційних та процедурних недоліків, які ускладнюють ефективне функціонування механізмів морської безпеки та створюють значні ризики для реалізації державних інтересів.

Однією з фундаментальних та системно значущих проблем у сфері морської безпеки є надмірна фрагментарність, розпорошеність і неоднорідність правових норм, що регламентують порядок забезпечення безпеки у морських акваторіях та на об'єктах інфраструктури. Чинне регулятивне поле сформоване з великої кількості актів різної юридичної сили, які приймалися в різні періоди, мають різну спрямованість і нерідко містять дублювання окремих положень або, навпаки, прогалини у регулюванні ключових процесів. У результаті виникає ситуація, за якої окремі відомства керуються власними правилами та процедурами, що істотно ускладнює створення єдиної, узгодженої та швидко реагуючої системи управління ризиками.

Особливо гостро ця проблема проявляється в умовах кризових ситуацій, коли необхідна негайна взаємодія між різними ланками сектору безпеки та оборони. Відсутність гармонізованих алгоритмів дій призводить до того, що військово-морські сили, прикордонні підрозділи, сили охорони портів, морська адміністрація, митні та правоохоронні органи діють паралельно, а не інтегровано. Такий стан справ спричиняє дублювання окремих завдань, втрату інформаційної цілісності, затримки в обміні даними та зменшення результативності спільних операцій. Нерідко трапляються випадки, коли інформація про загрозу або інцидент надходить до кількох органів одночасно, але не синхронізується між ними належним чином, що створює ризик або надмірної реакції, або її недостатності.

Окремим чинником складності виступає відсутність єдиної та чітко визначеної моделі оперативного командування, яка б регламентувала порядок координації сил та засобів у разі виникнення гібридних загроз. Сучасні загрози дедалі частіше мають комбінований характер – одночасно інформаційний, диверсійний, технологічний та з елементами економічного впливу. У таких умовах традиційні вертикальні системи підпорядкування втрачають ефективність, а міжвідомчі бар'єри значно уповільнюють швидкість реагування. Проблеми виникають не лише на рівні управлінських структур, але й на рівні тактичної взаємодії, коли відсутні єдині стандарти комунікації, протоколи обміну даними та механізми визначення пріоритетності завдань.

Додатковим аспектом є недостатня цифровізація управлінських та контрольних процесів, що ускладнює моніторинг морської ситуації в реальному часі та стримує ефективне використання інтелектуальних систем аналізу ризиків. Відсутність інтегрованих інформаційних платформ унеможлиблює формування повної картини обстановки, що є критично важливим під час протидії гібридним впливам, економічним маніпуляціям або прихованим формам диверсійної діяльності. Це створює простір для використання прогалин у комунікаційній інфраструктурі держави, що, у свою чергу, підсилює вразливість сектору морської безпеки.

У сукупності зазначені проблеми формують комплекс перешкод, що заважають створенню ефективної, скоординованої та адаптивної системи управління морською безпекою. Необхідність усунення цих розривів є ключовою умовою посилення спроможності держави протидіяти сучасним загрозам, забезпечувати надійний контроль над морськими акваторіями та захищати національні інтереси у стратегічно важливому морському просторі [46, с. 497].

Проблеми координації у сфері морської безпеки значно загострюються в умовах зростання криміногенних проявів у морському середовищі, що набувають дедалі складніших, багатоетапних та технологічно оснащених форм. Сучасні механізми протидії таким загрозам потребують високого рівня

узгодженості між усіма суб'єктами безпеки, однак у практичній діяльності державних органів досі фіксується низка системних недоліків, які стримують ефективність реагування.

Передусім, явища піратства, морського розбою, незаконного захоплення суден або їхнього вантажу, диверсійні операції проти критичної портової інфраструктури та високотехнологічні контрабандні схеми потребують не лише оперативного втручання, а й попереднього виявлення, прогнозування та блокування на ранніх стадіях. Водночас сьогоднішня міжвідомча взаємодія характеризується низьким рівнем синхронізації, що проявляється у відсутності єдиних стандартів реагування, несумісності баз даних, затримках в обміні інформацією та розбіжностях у тлумаченні оперативних сигналів.

Особливо проблемним є функціонування оперативних підрозділів, які залучаються до боротьби з кримінальною протиправністю на морі. Через нестачу уніфікованих алгоритмів дій та спільних протоколів комунікації їхня робота часто здійснюється у відомчих межах, без належного узгодження з партнерами, які володіють додатковими розвідувальними або технічними можливостями. Це призводить до ситуацій, коли окремі елементи протиправної діяльності виявляються, але не знаходять продовження у комплексному реагуванні, що дозволяє організованим групам адаптуватися, змінювати маршрути, або використовувати прогалини у системі контролю.

Крім того, сучасні кримінальні загрози дедалі частіше пов'язані з використанням складних логістичних схем у відкритому морі, включаючи перевантаження вантажів на нейтральних водах, застосування швидкохідних маломірних суден, безпілотних платформ, систем глушіння навігаційного сигналу та засобів прихованої комунікації. Такі дії є складними для фіксації традиційними методами контролю, що потребує оперативного залучення різних органів – прикордонної служби, військово-морських підрозділів, митниці, морської адміністрації, СБУ та спеціалізованих аналітичних центрів. Проте відсутність інтегрованої системи управління ускладнює можливість швидкого формування спільних груп реагування та багаторівневих операцій.

Не менш важливою є проблема дефіциту загальної системи ризик-орієнтованого аналізу, яка повинна об'єднувати інформацію з різних джерел: розвідувальні дані, морське спостереження, аналітику судноплавних потоків, результати моніторингу портової діяльності та сигнали про потенційні порушення. Нині ця система залишається фрагментованою, що унеможливорює формування цілісної картини щодо загроз на окремих маршрутах та в межах специфічних портових кластерів. Відсутність регулярного стратегічного аналізу й прогнозування створює умови, коли державні структури реагують лише постфактум, уже після виникнення інцидентів.

Таким чином, актуальні прояви криміногенних загроз на морі чітко демонструють необхідність глибокого реформування механізмів міжвідомчої координації. Для ефективної протидії сучасним викликам потрібні не лише модернізовані технічні засоби, але й нова модель організації взаємодії, що базувалася б на інтегрованому інформаційному середовищі, стандартизованих процедурах реагування, спільних планах дій та уніфікованій системі ризиків. Без цих змін зберігається висока ймовірність подальшого поширення незаконної діяльності на ключових морських маршрутах, що підриває економічну та безпекову стабільність держави [45, с. 93].

Суттєвим викликом є також недосконалість правового підходу до протидії гібридним економічним загрозам, які охоплюють як безпосередні акти втручання у морську інфраструктуру, так і приховані способи дестабілізації галузі – від маніпуляцій торговельними потоками до спроб порушення енергетичної та логістичної безпеки. Такі загрози часто поєднують інформаційний, економічний та технологічний вплив, що відрізняє їх від традиційних ризиків і потребує відповідних адаптивних правових інструментів. Проте чинне законодавство лише частково враховує комплексний характер цих загроз і не завжди передбачає можливість швидкої модифікації інструментів реагування в умовах їх трансформації [47, с. 98].

Окремою проблемою є необхідність оновлення концептуальних підходів до державної морської політики, оскільки сучасні глобальні тренди –

цифровізація морської галузі, зростання ролі автономних суден, впровадження нових інформаційних технологій у навігаційні системи – змінюють характер ризиків і відповідно вимагають зміни нормативних моделей регулювання. Водночас існуючі стратегічні документи часто не містять достатньо адаптованих положень щодо нових технологічних загроз, кіберризиків та необхідності інтеграції цифрових платформ у системи управління безпекою. Прогалини у нормативній базі щодо використання безпілотних апаратів, автономних суден, систем моніторингу та цифрового контролю створюють потенційні загрози, які потребують негайного врегулювання [48, с. 35].

Проблеми міжвідомчої координації також посилюються неоднозначністю розмежування повноважень між різними суб'єктами, що беруть участь у забезпеченні морської безпеки. У низці випадків відсутні чіткі механізми визначення відповідальності за конкретні ділянки роботи, недостатньо врегульовані процедури спільного реагування або спільного управління операціями. Це проявляється у ситуаціях боротьби з контрабандою, реагування на підозрілу діяльність у морських акваторіях, забезпечення охорони портових об'єктів чи контролю над судноплавними маршрутами. Наявні правові норми залишають можливість для відомчих колізій та різночитань, що негативно впливає на узгодженість дій та швидкість ухвалення рішень [46, с. 499].

Також значною проблемою є обмежена інтеграція України у глобальні тенденції розвитку морської галузі, що безпосередньо впливає на спроможність національної правової системи адаптуватися до нових міжнародних стандартів, підходів і моделей управління, які визначають сучасну архітектуру морської безпеки. В умовах стрімкого технологічного прогресу, цифровізації логістичних процесів, автоматизації портових операцій та появи нових форматів морських перевезень на основі «розумної» інфраструктури виникає потреба у модернізації нормативно-правової бази таким чином, щоб вона не лише відповідала існуючим міжнародним вимогам, а й була здатною оперативно реагувати на їх подальші зміни. Водночас недостатній рівень участі у міжнародних ініціативах, повільне впровадження передових практик та несистемна гармонізація норм з

міжнародними стандартами знижують ефективність державної політики у сфері морської безпеки та ускладнюють захист національних інтересів на глобальному рівні.

У цьому контексті оновлення морської доктрини набуває особливої ваги, оскільки вона має виконувати роль стратегічного документа, що визначає основні напрями розвитку галузі з урахуванням сучасних викликів. Зміни клімату, зростання енергетичної нестабільності, поява альтернативних джерел енергії в судноплавстві, підвищення інтенсивності штормової активності та деградація морських екосистем ставлять перед державою нові завдання, для вирішення яких чинна доктринальна база є недостатньо гнучкою. Сучасні тенденції вимагають переходу до моделі сталої морської економіки, інтеграції екологічних стандартів у систему планування перевезень, розвитку інфраструктури для «зелених» видів палива, вдосконалення системи моніторингу екологічних ризиків та врахування кліматичних факторів при формуванні режимів роботи портів.

Не менш важливим є врахування цифровізації та зростання ролі інформаційних технологій, які формують нові вимоги до безпеки судноплавства. Розвиток електронної навігації, дистанційного управління суднами, автоматизованих систем портового контролю та глобальних платформ для обміну інформацією потребує оновлення правового регулювання, здатного забезпечити ефективний захист від кіберзагроз, інформаційних атак і втручання у навігаційні системи. Відсутність інтегрованої цифрової стратегії для морської галузі знижує конкурентоспроможність України, а також залишає відкритими критичні вразливості у сфері безпеки морської інфраструктури.

Таким чином, актуальність оновлення морської доктрини з урахуванням глобальних технологічних, економічних та екологічних змін є одним із ключових чинників формування сучасної системи морської безпеки. Морська доктрина повинна враховувати швидку трансформацію морської інфраструктури, впровадження цифрових платформ, автоматизованих систем навігації та моніторингу, а також новітніх технологій управління ризиками, які кардинально

змінюють способи контролю за судноплавством та забезпечення безпеки морських перевезень. Врахування цих технологічних тенденцій дозволяє передбачити потенційні загрози, мінімізувати вплив людського фактора та забезпечити оперативне реагування на надзвичайні ситуації, що є особливо актуальним у контексті зростання обсягів перевезень та глобальної конкуренції у морській галузі.

Економічні зміни та інтеграція України у світові ланцюги поставок також потребують адаптації доктрини, оскільки ефективне функціонування морської галузі на пряму залежить від стабільності та передбачуваності правового середовища, а також від відповідності міжнародним стандартам та європейським директивам. Узгодженість нормативної бази з міжнародними тенденціями дозволяє не лише зміцнити позиції держави на глобальному ринку морських перевезень, а й залучати інвестиції, забезпечувати розвиток портової інфраструктури та підвищувати конкурентоспроможність національних судноплавних компаній.

Крім того, екологічні виклики сучасності, зокрема охорона морського середовища, контроль за викидами шкідливих речовин, управління перевезенням небезпечних вантажів та захист прибережних екосистем, також вимагають інтеграції в морську доктрину. Розробка комплексних заходів щодо екологічної безпеки у поєднанні з міжнародними стандартами створює умови для збереження морських ресурсів та сталого розвитку морських територій.

Стратегічна узгодженість нормативної бази з міжнародними тенденціями та передовими практиками дозволяє забезпечити стійкість державної морської політики, підвищити рівень захисту національних інтересів, забезпечити ефективну координацію між органами державного управління, спеціалізованими службами та портовими адміністраціями. Вона створює передумови для інтеграції правових, технологічних та організаційних механізмів у єдину систему управління морською безпекою, підвищує готовність до реагування на надзвичайні ситуації та формує умови для ефективного функціонування морської галузі в умовах динамічних глобальних трансформацій, забезпечуючи

одночасно економічну, екологічну та технологічну безпеку на національному та міжнародному рівнях [48, с. 33].

Узагальнюючи, можна стверджувати, що проблеми правового регулювання та міжвідомчої координації у сфері морської безпеки мають системний характер і потребують комплексного підходу, спрямованого на усунення нормативних прогалин, забезпечення прозорості та чіткої взаємодії між усіма суб'єктами, інтеграцію сучасних технологічних підходів та адаптацію до глобальних тенденцій розвитку морської галузі. Ці аспекти формують основу для подальшого аналізу матеріалів судової практики, які дозволяють наочно показати, як прогалини у правовому регулюванні та координації проявляються у реальних правових кейсах і впливають на механізми забезпечення морської безпеки.

3.3. Шляхи та пропозиції щодо гармонізації національного законодавства з правом ЄС та міжнародними актами у сфері морської безпеки

Гармонізація національного законодавства України з правом Європейського Союзу та міжнародними актами у сфері морської безпеки є одним із стратегічно важливих завдань державної політики, адже вона визначає не лише ефективність управління морською галуззю та безпеку мореплавства, а й впливає на економічну стабільність держави, її міжнародну інтеграцію та відповідність міжнародним зобов'язанням. Сучасні умови розвитку морської сфери характеризуються значним зростанням обсягів вантажних перевезень, впровадженням новітніх цифрових технологій, автоматизованих систем навігації та управління судноплавством, а також посиленням вимог до екологічної безпеки, що створює потребу у системному оновленні національного законодавства та його приведенні у відповідність з європейськими і міжнародними стандартами.

В умовах глобалізації морських перевезень та посилення конкуренції на світовому ринку законодавча гармонізація набуває ключового значення для

забезпечення стабільності та передбачуваності правового середовища, у якому функціонують усі учасники морської діяльності. Вона дозволяє встановити єдині правила гри, що регулюють відносини між судновласниками, операторами портів, транспортними компаніями та державними органами, що своєю чергою підвищує ефективність управління ризиками та зменшує ймовірність конфліктів чи правових колізій. Гармонізація норм створює умови для стандартизації процедур контролю за безпекою судноплавства, сертифікації персоналу, управління ризиками та охорони морського середовища, що забезпечує їхню відповідність міжнародним стандартам і практикам.

Таке законодавче узгодження підвищує довіру міжнародних партнерів, адже забезпечує передбачуваність дій українських органів державного контролю та судноплавних операторів, зменшує ризики для інвестицій у морську інфраструктуру та транспортні проекти і створює сприятливі умови для розвитку міжнародних торговельних і логістичних зв'язків. Крім того, гармонізація сприяє ефективному виконанню Україною своїх зобов'язань перед міжнародними організаціями, такими як Міжнародна морська організація та Європейське агентство з морської безпеки, що включає дотримання норм щодо безпеки судноплавства, екологічної безпеки, контролю перевезення небезпечних вантажів, патрулювання морських шляхів та управління портовою інфраструктурою.

Завдяки законодавчій гармонізації забезпечується також інтеграція України у глобальні системи моніторингу та обміну інформацією, що дозволяє своєчасно реагувати на загрози морській безпеці, зменшувати ризики аварій, екологічних катастроф і порушень правил міжнародного судноплавства. Крім того, гармонізація забезпечує передумови для впровадження сучасних технологій контролю, автоматизованих систем навігації, цифрових платформ моніторингу та прогнозування ризиків, що підвищує оперативну ефективність управління та створює стабільне і безпечне середовище для всіх учасників морського ринку. Таким чином, законодавча гармонізація стає не лише механізмом правового регулювання, а й стратегічним інструментом інтеграції

України у світовий морський простір, забезпечуючи економічну конкурентоспроможність, надійність та міжнародну легітимність її морської політики.

Аналіз чинного законодавства свідчить, що, незважаючи на наявність багаторівневої системи регулювання, яка включає конституційні положення, закони, підзаконні акти, оборонно-стратегічні документи та нормативні акти спеціалізованих органів, окремі його елементи залишаються неузгодженими з міжнародними та європейськими стандартами, що ускладнює ефективне правозастосування та створення уніфікованих правил для всіх учасників морської діяльності [49, с. 274].

Зокрема, необхідність уніфікації стосується норм, що регулюють морські вантажні перевезення, права та обов'язки судновласників, порядок сертифікації екіпажів, контроль за дотриманням технічних стандартів безпеки та механізми реагування на надзвичайні ситуації. Відсутність чіткої координації між різними законодавчими актами та адміністративними процедурами створює правові прогалини, що знижують ефективність нагляду та контрольних функцій, а також ускладнюють інтеграцію України у систему міжнародного морського права.

Особливу увагу варто приділити організаційно-правовим аспектам гармонізації, оскільки вона охоплює не лише зміни у нормативній базі, а й потребує створення ефективної інституційної структури, здатної реалізовувати ці норми на практиці та забезпечувати комплексний контроль за морською безпекою. Формування такої структури передбачає чітке визначення повноважень, ролей і відповідальності всіх суб'єктів морської діяльності, від портів адміністрацій до органів державного контролю, морської охорони та спеціалізованих служб безпеки. Це дозволяє створити систему взаємодії, у межах якої кожен учасник точно знає свої функції, порядок обміну інформацією та механізми реагування на потенційні загрози або надзвичайні ситуації.

Оновлення організаційно-правових процедур включає також вдосконалення системи внутрішнього та зовнішнього контролю, розробку єдиних стандартів сертифікації та процедур перевірки діяльності суден і

портових об'єктів, а також інтеграцію цих процедур у загальну систему управління морською безпекою. Важливим аспектом є встановлення каналів швидкого обміну інформацією між різними рівнями управління, що дозволяє оперативно реагувати на інциденти, аварії або порушення правил судноплавства, а також координувати дії при проведенні превентивних заходів щодо забезпечення безпеки. Такий підхід забезпечує синергію між нормативними вимогами і практичними діями, створюючи можливість не лише ефективного запобігання правопорушенням, а й підвищення готовності до швидкого і злагодженого реагування на надзвичайні події.

Крім того, оновлення організаційно-правових механізмів включає інтеграцію сучасних технологій моніторингу та управління ризиками, що дозволяє поєднати адміністративні та технічні засоби контролю. Використання автоматизованих систем спостереження, цифрових платформ обміну даними та супутникового контролю руху суден забезпечує прозорість та ефективність діяльності всіх задіяних органів. У результаті створюється єдина система, яка дозволяє не лише швидко і точно оцінювати ризики, а й приймати превентивні рішення, запобігаючи аваріям, екологічним катастрофам або порушенню правил міжнародного морського права. Така інтегрована організаційно-правова модель забезпечує комплексний підхід до управління морською безпекою, поєднуючи законодавчі норми, адміністративний контроль, технологічні засоби та координацію діяльності всіх задіяних структур [50, с. 187].

Впровадження спільних протоколів управління ризиками, процедур аудиту та контролю за дотриманням міжнародних стандартів відіграє надзвичайно важливу роль у процесі гармонізації національного законодавства з нормами ЄС та міжнародного права. Ці протоколи дозволяють не лише забезпечити формальну відповідність національних норм європейським директивам і міжнародним конвенціям, а й створюють передумови для підвищення ефективності внутрішніх адміністративних процедур. Вони сприяють систематичному контролю діяльності всіх учасників морського ринку, від судновласників та операторів портів до державних органів нагляду, що

дозволяє зменшити ризики аварій, технічних несправностей, порушень правил безпеки та негативного впливу людського фактора. Крім того, інтеграція процедур аудиту та контролю сприяє підвищенню прозорості управлінських процесів, оперативному виявленню порушень і формуванню механізмів превентивного реагування на потенційні загрози. Це особливо актуально в умовах високої динаміки морського ринку, зростання обсягів перевезень та посилення конкуренції, коли будь-які непередбачені збої або правопорушення можуть мати значні економічні та екологічні наслідки. Забезпечення стабільного функціонування морської та портової інфраструктури в таких умовах неможливе без чітко прописаних протоколів, регламентів та процедур взаємодії між державними органами, приватними компаніями та міжнародними партнерами.

Технологічний компонент у контексті гармонізації набуває критичного значення, оскільки сучасні тенденції розвитку морського транспорту зумовлюють необхідність широкого використання автоматизованих систем управління та моніторингу. Сюди входять супутникове спостереження за судноплавством, цифрові платформи для обміну даними між портами, суднами та органами контролю, а також інтегровані системи раннього попередження про потенційні загрози, аварії або екологічні інциденти. Використання таких технологій дозволяє створити безперервний інформаційний потік, який забезпечує своєчасне виявлення ризиків і оперативне прийняття рішень, що значно підвищує ефективність управління морською безпекою. Крім того, автоматизація та цифровізація дозволяють мінімізувати вплив людського фактора, знизити ймовірність помилок під час навігації чи управління портовими операціями, а також підвищити точність прогнозування надзвичайних ситуацій. Інтеграція технологічного компонента з адміністративними процедурами та міжнародними стандартами створює комплексну систему управління ризиками, яка забезпечує стійкість морської інфраструктури, підвищує безпеку судноплавства та сприяє економічній стабільності в умовах глобалізованого ринку морських перевезень [51, с. 417].

Впровадження цих технологій у національне законодавство вимагає не лише нормативного закріплення їх застосування, а й визначення ролей усіх учасників морської діяльності, процедур відповідальності та методів контролю. Інтеграція технологічних рішень дозволяє підвищити точність прогнозування надзвичайних ситуацій, забезпечити превентивний контроль за судноплавством, дотриманням правил безпеки, охороною морського середовища та ефективною координацією між державними органами, судновласниками та міжнародними партнерами. Крім того, використання сучасних технологій сприяє зменшенню негативного впливу людського фактора, підвищенню оперативності реагування та створенню комплексної системи управління ризиками.

Екологічні стандарти є ще однією важливою складовою гармонізації. Міжнародні та європейські акти приділяють значну увагу охороні морського середовища, контролю за перевезенням небезпечних вантажів, моніторингу викидів шкідливих речовин і стану прибережних екосистем [51, с. 29]. У національному законодавстві необхідно передбачити чіткі вимоги щодо сертифікації суден, обов'язкових процедур контролю та аудиту, а також оперативного реагування на забруднення чи аварійні ситуації. Такий підхід забезпечує одночасну відповідність міжнародним нормам та захист національних інтересів, підвищує ефективність управління морською безпекою та зміцнює правові механізми контролю за дотриманням стандартів.

Не менш важливим аспектом є впровадження положень ЄС щодо безпеки портів, контролю перевезень і морської логістики, що передбачає адаптацію національних норм до директив і регламентів ЄС. Це включає стандарти сертифікації персоналу, організацію патрулювання, управління ризиками, впровадження систем обміну інформацією та процедур реагування на надзвичайні ситуації [50, с. 113].

Адаптація національного законодавства до європейських вимог створює умови для підвищення рівня безпеки мореплавства, забезпечує стабільність функціонування морської інфраструктури та сприяє інтеграції України у загальноєвропейську систему морської безпеки, одночасно зміцнюючи

національні позиції та право держави на регулювання власного морського простору.

Важливим елементом гармонізації є розвиток професійної компетенції персоналу. Впровадження єдиних стандартів підготовки екіпажів, навчання контролюючих органів та працівників портових адміністрацій дозволяє забезпечити ефективне використання новітніх технологій, дотримання міжнародних та національних стандартів безпеки, а також оперативне реагування на надзвичайні ситуації. Підготовка персоналу уніфікованого рівня сприяє зменшенню ризиків аварій, підвищенню ефективності функціонування морської галузі та інтеграції національної системи у європейське та міжнародне правове поле [51, с. 417].

Загалом, шляхи гармонізації включають комплексний підхід, що передбачає модернізацію нормативної бази, інтеграцію сучасних технологій управління ризиками, оновлення організаційно-правових процедур, посилення координації між державними органами та спеціалізованими суб'єктами, а також розвиток професійної компетенції персоналу. Реалізація цих заходів дозволяє створити ефективну, динамічну і узгоджену систему морської безпеки, яка відповідає вимогам ЄС, міжнародним стандартам і стратегічним інтересам України, забезпечує безпеку мореплавства, охорону морського середовища та стійкий розвиток морської інфраструктури.

ВИСНОВКИ

У цій кваліфікаційній роботі було детально розглянуто тему **«Правове регулювання морської безпеки України: виклики та перспективи»**.

При написанні роботи у відповідності до мети дослідження та поставлених завдань було сформульовано наступні висновки.

1. Морська безпека є багатокomпонентним явищем, яке виходить за межі виключно військового захисту і охоплює комплекс заходів для забезпечення стабільності та сталого розвитку морської діяльності держави. Її сутність полягає у гарантуванні життєво важливих національних інтересів на морі, включно із суверенітетом, економічною діяльністю та екологічною стійкістю.

2. Було встановлено, що система правових принципів забезпечення морської безпеки є багатогранною, поєднуючи загальновизнані міжнародно-правові норми з положеннями національного законодавства, яке, проте, ще потребує системної адаптації. Чітке визначення поняття, сутності та принципів є фундаментальною передумовою для ефективного функціонування всієї правової системи у цій сфері. Узагальнення теоретичних аспектів підтвердило необхідність єдиного концептуального підходу до розуміння морської безпеки як стратегічного національного інтересу.

3. Аналіз засвідчив високу важливість міжнародно-правових стандартів, закріплених у Конвенції ООН з морського права, конвенціях ІМО та інших міжнародних договорах. Міжнародні норми встановлюють уніфіковані правила судноплавства, боротьби з піратством, протидії тероризму та захисту морського середовища. Виявлено, що імплементація цих стандартів у вітчизняну систему джерел національного законодавства наразі характеризується певною розпорошеністю та неузгодженістю, особливо у частині адаптації до вимог ЄС. Необхідно посилити механізми прямої дії міжнародних норм та завершити процес їх повноцінного відображення у внутрішньому законодавстві. Це забезпечить прозорість та передбачуваність правового поля для міжнародних партнерів і національних суб'єктів морської діяльності.

4. Правовий статус та повноваження суб'єктів забезпечення морської безпеки, таких як Військово-Морські Сили, Державна прикордонна служба та Адміністрація морських портів, хоч і визначені чинним законодавством, проте потребують більш чіткої координації та розподілу функціональної відповідальності. Часто спостерігається дублювання окремих функцій або, навпаки, наявність "сірих зон" у правовому полі. Агресія виявила необхідність посилення повноважень військових та правоохоронних органів у морській акваторії, особливо щодо протидії гібридним загрозам та захисту критичних об'єктів. Ефективність системи забезпечення морської безпеки прямо залежить від безперервної та оперативної взаємодії всіх залучених суб'єктів. Удосконалення їх правового статусу має стати пріоритетом у найближчому майбутньому.

5. Дослідження показало, що законодавче забезпечення захисту критичної морської інфраструктури, включаючи порти, канали та трубопроводи, містить низку нормативних прогалин, що створюють високі ризики, особливо в умовах військових дій. Існуючі норми часто не враховують сучасні методи кібер- та фізичних загроз, а також екологічні ризики, спричинені військовою діяльністю. Необхідне впровадження комплексних підходів до оцінки загроз та розробки планів захисту, що включають як фізичний, так і інформаційний вимір безпеки. Що стосується морського середовища, необхідно посилити відповідальність за його забруднення та розробити ефективні механізми відшкодування шкоди, завданої внаслідок військових дій. Таким чином, необхідно терміново переглянути стандарти безпеки критичної інфраструктури.

6. Правозастосовна та судова практика свідчить про наявність складнощів у кваліфікації та притягненні до відповідальності за злочини проти морської безпеки, зокрема щодо піратства, контрабанди та терористичних актів. Це часто пов'язано з відсутністю чітких визначень та неузгодженістю норм матеріального і процесуального права. Сучасна правозастосовна діяльність стикається з потребою оперативного та гнучкого реагування на нові види загроз, що вимагає вдосконалення процесуальних механізмів документування та доказування. Крім

того, необхідне підвищення спеціалізації суддів та правоохоронців у сфері морського права та безпеки. Таким чином, забезпечувальна практика є лакмусовим папірцем для дієвості правових норм, і вона вказує на необхідність їх суттєвої модернізації.

7. Обґрунтовано, що найбільші виклики та загрози морській безпеці України сьогодні пов'язані з військовою агресією Російської Федерації, яка включає мінування акваторії, застосування гібридних методів ведення війни та цілеспрямоване знищення портової та суднобудівної інфраструктури. Ці загрози мають комплексний характер, поєднуючи військовий, економічний, інформаційний та екологічний виміри. Додатковим викликом є потреба у збереженні вільного судноплавства у Чорному морі, що життєво необхідно для українського експорту. Ефективна протидія цим загрозам вимагає не лише військового, але й потужного міжнародно-правового та дипломатичного інструментарію. Стан воєнного конфлікту робить необхідною швидку адаптацію правових інструментів для захисту національних інтересів.

8. Визначено, що ключовим напрямом удосконалення законодавства є обов'язкова та прискорена гармонізація національних норм з правом Європейського Союзу, особливо у сфері безпеки судноплавства, захисту морського середовища та контролю за портами. Така гармонізація відкриває шлях до використання європейських механізмів безпеки, фінансової допомоги та повноцінної участі у спільних європейських морських проєктах. Це також підвищить довіру міжнародних інвесторів та страхових компаній до української морської галузі. Необхідно створити чіткий план дій з інтеграції відповідних Директив та Регламентів ЄС у внутрішнє законодавство України. Це забезпечить юридичну сумісність та ефективну співпрацю з європейськими партнерами.

9. Розроблено, що шляхи вдосконалення правового механізму мають бути зосереджені на посиленні відповідальності за порушення у сфері морської безпеки та створенні дієвих інструментів для захисту морських інтересів на міжнародній арені. Обґрунтовано, що ключовим кроком є прийняття цілісної та сучасної Морської доктрини України, яка б відображала поточні виклики та

стратегічні цілі розвитку морського потенціалу. Необхідна також реформа системи державного управління морською галуззю для уникнення фрагментації повноважень. Запропоновані шляхи вдосконалення створюють підґрунтя для формування надійної та ефективної системи морської безпеки. Впровадження цих пропозицій стане ключовим кроком до зміцнення національної безпеки та повоєнного відновлення.

Таким чином, узагальнюючи результати проведеного дослідження, можна констатувати, що правове регулювання морської безпеки України є динамічною та багатоаспектною сферою, яка потребує невідкладних законодавчих та практичних змін. Було розкрито, що, незважаючи на сформовану теоретико-правову базу та імплементацію міжнародних стандартів, військова агресія та гібридні загрози створюють безпрецедентні виклики, які вимагають перегляду повноважень суб'єктів забезпечення та вдосконалення захисту критичної морської інфраструктури. Аналіз правозастосовної практики вказав на необхідність підвищення ефективності судових механізмів у сфері протидії загрозам на морі. Кінцевою метою має бути створення цілісної, узгодженої із правом ЄС та міжнародними нормами, правової системи, яка гарантуватиме ефективний захист суверенітету, економічних інтересів та морського середовища України. Впровадження розроблених пропозицій стане ключовим кроком до зміцнення національної безпеки та розвитку морського потенціалу держави в умовах євроінтеграційних процесів та повоєнного відновлення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрущенко С. В. Правовий режим морського порту: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право»; Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса, 2021. 219 с.
2. Плачкова Т. М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Плачкова Тетяна Михайлівна; Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса, 2020. 233 с.
3. Заключний акт Конференції Сторін Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року : Акт Австралія від 25.06.2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_514#Text
4. Панфілова Ю. М. Деякі аспекти міжнародно-правової регламентації безпеки судноплавства. Сучасний науковий журнал. 2023. №. 1 (1). С. 64-71.
5. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII: станом на 5 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>
6. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI : станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
7. Майданевич С. Б., Тимощук О. М. Суб'єкти та принципи міжнародного морського права. Водний транспорт. 2021. С. 39-47.
8. Янчук Н. Д. Про деякі питання нормативно-правового забезпечення морської безпеки. Maritime security of the baltic-black sea region: challenges and threats. International scientific conference. 2021. С. 147-150.
9. Скоробагатько А. В. Дотримання безпечних умов праці моряків як складова морської безпеки держави. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції: науковий збірник. № 6. 2024. С. 78-84.
10. Гусар О.А. Міжнародно-правове регулювання морської безпеки. Наукові записки. Серія: Право. Випуск 13. 2022. С. 195-199.
11. Балобанов О.О., Федчун Н.О. Безпека на морі: виклики сучасності. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали XV

Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА». Одеса: НУ «ОМА», 2021. С. 9-11.

12. Щенявський Г.С. Дослідження сукупності факторів впливу на організацію праці в судноплавстві та безпеку екіпажу судна. Science for modern man. Part 1. 2023. С. 90-118.

13. Кодекс торговельного мореплавства України: Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР: станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

14. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР: станом на 23 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>

15. Данилова І.О. Проблеми захисту прав моряків в умовах збройного конфлікту в Україні: українські моряки – ключові працівники (key workers). Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство». Розділ XI «Міжнародне право». Випуск 1. 2023. С. 563-657.

16. Бельо Л.Ю. Цивільно-правовий аналіз національних інтересів України в сфері морської безпеки. Право і суспільство. № 2. 2024. С. 73-78.

17. Устименко Б. М. Сутність та поняття національної безпеки України у сфері морської діяльності. Knowledge, Education, Law, Management. 2021. № 2 (38). С. 188-194.

18. Конституція України: від 28.06.1996 № 254к/96-ВР: станом на 1 січ. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>

19. Допілка В.О. Правова характеристика безпеки мореплавства. Науковий вісник Ужгородського університету: серія: Право. Ужгород, 2023. Т.2. Вип. 76. С. 96-100.

20. Гребенюк Д. О. Інституційна взаємодія міжнародних морських організацій з механізмами національної безпеки. Морська безпека та оборона. 2025. №. 1. С. 11-16.

21. Меренич О. С. Структурні елементи нормативно-правового механізму забезпечення національної безпеки України: роль оборонно-стратегічних документів. *Право і суспільство*. 2024. №. 5. С. 417-422.

22. Оверченко Ю. А. Морська охорона: перспективи як суб'єкта боротьби з тероризмом на морі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2024. Т. 4. №. 85. С. 147-153.

23. Ключева Є., Петренко Д. Адміністративно-правовий статус морської адміністрації України та її місце в системі органів управління водним транспортом. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2019. Т. 35. №. 1. С. 82-85.

24. Бліхар В., Бліхар М., Копитко М., Омельчук О., Башук В., Живко З., Вінічук М., Стадник М. Національна безпека держави: філософсько-правовий і соціально-економічний аналіз: монографія. Хмельницький: Вид-во ХУУП ім. Л. Юзькова, 2021. 404 с.

25. Медведенко С. В. Місце національної поліції України серед суб'єктів забезпечення морської безпеки. *International scientific conference*. 2021. С. 192-196.

26. Дулгер В. В., Форос Г. В. Повноваження правоохоронних органів щодо забезпечення морської безпеки держави. *Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози*. 2022. С. 93-96.

27. Лойко В. Економіко-правові засади забезпечення захисту критичної інфраструктури. *Financial and credit activity: problems of theory and practice*. 2020. Т. 4. №. 35. С. 426-438.

28. Панчук А. О. Перспективи оновлення організаційно-правового механізму управління портами. *Актуальні проблеми політики*. Вип. 73. 2024. С. 186-194.

29. Стратегії і техніки управління ризиками в морській безпеці : монографія / І. П. Гончарук, А. І. Головань, Є. В. Калініченко та ін. Одеса: НУ «ОМА», 2023. 208 с.

30. Трофименко А.О., Майданевич С.Б., Войченко Т.О., Дорофєєва З.Я. Деякі проблемні питання впровадження стандартів кібербезпеки на морському транспорті. Водний транспорт. 2023. С. 179-188.

31. Фасій Б. В. Значення національної стратегії морської безпеки в забезпеченні територіальної цілісності та суверенітету держави. Морська безпека та оборона. 2025. №. 1. С. 60-66.

32. Єременко К. С. Адміністративно-правові основи стимулювання використання альтернативних джерел енергії у морській галузі : дис. ... д-ра філософії: 081 «Право»; Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса, 2023. 201 с.

33. Курилюк Є.Б., Мота А.Ф., Гринько Р.В., Демчик Н.П., Кушнір Я.О., Михеєнко М.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів охорони державного кордону: підручник. Київ: В.Д. «Дакор», 2023. 557 с.

34. Справа № 916/876/20. Провадження не визначено. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103735176>

35. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII: Станом на 14 трав. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

36. Справа 916/876/20. Провадження не визначено. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103866287>

37. Справа 916/369/22. Провадження не визначено. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103735218>

38. Господарський процесуальний кодекс України: Кодекс України від 06.11.1991 № 1798-XII: станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>

39. Про Державний бюджет України на 2022 рік: Закон України від 02.12.2021 № 1928-IX: станом на 31 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1928-20#Text>

40. Про судовий збір: Закон України від 08.07.2011 № 3674-VI: станом на 16 лип. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3674-17#Text>

41. Гбур З. В. Виклики та загрози в морській безпеці України. Інвестиції : практика та досвід: наук.-практ. журн. 2022. № 3. С. 66-71.
42. Горбаньов І. М. Комплексність та системність у формуванні стратегії морської безпеки України. International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» conference proceedings, Vol. 2. (December 23, 2021, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia: "Baltija Publishing". 2021. С. 92-94.
43. Катревич Д.С. Еволюція безпеки на морі: піратство, тероризм та нові міжнародні механізми для боротьби з морськими загрозами. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики. № 10. 2025. С. 38-41.
44. Панфілова Ю. Деякі аспекти міжнародно-правового регулювання безпеки судноплавства. Сучасний науковий журнал. 2023. С. 64-71.
45. Добровольська В. Морське піратство: загроза і виклики для судноплавства. Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: географія. 2024. Т. 57. №. 2. С. 91-100.
46. Шелухін О.М. Гібридні економічні загрози у галузі морського транспорту України. Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту: XI Міжнародна науково-практична конференція. 2020. С. 497-500.
47. Гбур З. В. Актуальні гібридні загрози економічній безпеці України. Інвестиції: практика та досвід. Серія: Державне управління. 2018. № 7. С. 97-100.
48. Кузнєцов С. С., Стець О. М. Глобальні тренди морської галузі та оновлення морської доктрини України. Вісник Одеського національного університету. Правознавство. 2025. Т. 27. №. 1. С. 33-37.
49. Покора І.Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право». Одеса: Нац. ун-т «Одеська юридична академія», 2021. 274 с.

50. Серафімов В. В. Регіоналізм як напрям морської політики України: оновлення правового забезпечення. Правова держава. 2020. №. 39. С. 111-123.

51. Богомазова В.М. Аналіз світових технологічних трендів у сфері морських досліджень: монографія; Богомазова В.М., Кваша Т.К., Коваленко О.В. К.: УкрІНТЕІ, 2023. 417 с.