

**ДЕРЖАВНА НАУКОВА УСТАНОВА  
«ІНСТИТУТ ІНФОРМАЦІЇ, БЕЗПЕКИ І ПРАВА  
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**СУРІЛОВА АНАСТАСІЯ ОЛЕГІВНА**

УДК 347.79 (043)

**ДИСЕРТАЦІЯ  
ПРАВОВІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ СУДЕН У  
МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ**

081 – «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ А.О. Сурілова

Науковий керівник: **БОНДАРЕНКО Катерина Вікторівна**, доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри загальноправових дисциплін Національного університету «Одеська морська академія».

**Київ – 2024 р.**

## АНОТАЦІЯ

*Сурілова А.О.* Правові основи публічного адміністрування суден у морських портах України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація для здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право». Державна наукова установа «Інститут інформації, безпеки і права Національної академії правових наук України», Київ, 2024.

Україна займає вигідне положення з точки зору морських перевезень. У засобах масової інформації, на міжнародних форумах, в наукових роботах, аналітичних статтях, неодноразово наголошувалося на морському потенціалі України. Водночас, завжди мали місце нарікання на застарілу портову інфраструктуру та недоліки менеджменту морськими портами. Перед початком повномасштабного вторгнення держави-агресора Україна почала реалізовувати концесійні проекти в морських портах. Іноземні інвестори з зацікавленістю спостерігали за цим процесом. Втім, роздержавлення морських портів України досі не відбулося, що посилює актуальність дослідження, присвяченого правовим основам публічного адміністрування в морських портах України.

Аналіз правових основ публічного адміністрування суден в морських портах України є актуальним і важливим, оскільки ефективне управління морськими портами визначає конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку і має прямий вплив на економічний розвиток регіонів розташування морських портів.

Метою здійснення дисертаційного дослідження є розкриття основних аспектів правового регулювання суспільних відносин у сфері публічного адміністрування суден у морських портах, а саме: стандартів та правил оформлення морських суден у портах України, ідентифікація проблем та недоліків у цій сфері, а також висвітлення можливих шляхів їхнього вирішення.

Дисертація є комплексною науковою працею, в якій вирішується важливе наукове завдання щодо удосконалення правовідносин у галузі публічного адміністрування суден у морських портах України, що має істотне значення для науки адміністративного права України.

У дисертації розроблено нові теоретичні положення щодо вирішення питань публічного адміністрування у морських портах України, зокрема, - детально проаналізовано роль та місце міжнародних стандартів у адміністрування морського порту, охарактеризовано значення процедур державного портового контролю у адмініструванні морським портом, проаналізовано пріоритетні державні політики в галузі адміністрування морського порту, внесено пропозиції з удосконалення чинного законодавства України в галузі портового регулювання та запропоновано напрямки реформування державної політики в цій галузі.

В результаті проведеного дослідження стало можливим сформулювати окремі положення наукової новизни та практичних рекомендацій щодо:

теоретико-методологічних засад застосування міжнародних стандартів та їх ролі в публічному адмініструванні у морських портах України;

наявних підходів до нормативно-правового забезпечення здійснення публічного адміністрування та державного портового контролю в українських портах на основі аналізу вітчизняного та міжнародного законодавства;

визначення ролі держави та приватних суб'єктів у формуванні механізму нормативно-правового регулювання відносин у галузі публічного адміністрування суден в морських портах в Україні;

уніфікації підходів до вирішення спорів у справах між суб'єктами владних повноважень та суб'єктами господарювання в морських портах України.

У процесі дослідження вперше запропоновано розуміти адміністрування суден в портах як невід'ємну складову публічного адміністрування в цілому та визначати його як діяльність публічних суб'єктів, регламентовану законами України, а також міжнародними конвенціями, меморандумами, ратифікованими Україною, що включає в себе: прийняття управлінських рішень у галузі морського транспорту, життєдіяльності морського порту, надання адміністративних послуг у морському порту, забезпечення та здійснення державного портового контролю.

Досліджено давню історію управління морським портом, яка заснована на дотриманні правових звичаїв. Протягом розвитку світової історії портове право неодноразово зазнавало змін та доповнень. У даний період галузеве морське та

портове законодавство України перебуває на етапі значного оновлення. Разом з цим, варто констатувати, що Україна досі не використала свій потенціал як морської держави на повну потужність.

Встановлено, що розвиток концепцій «good governance» та «good administration» значно вплинув на формування наприкінці ХХ ст. так званого Європейського адміністративного простору – складної системи співробітництва публічних адміністрацій європейських держав, покликаної забезпечувати однакову реалізацію прав громадян та юридичних осіб, створених у межах ЄС, а також забезпечувати ефективно та якісно надання адміністративних послуг.

Встановлено, що міжнародні стандарти оформлення суден у порту – це розгалужена система норм, правил та приписів, які регулюють адміністративну практику контролю суден у державі порту. Зазначено, що норми, вимоги, заходи та правила публічного адміністрування та державного портового контролю у морському порту впроваджуються на трьох рівнях: глобальному, регіональному та локальному.

Глибоко досліджено уніфікацію міжнародних стандартів адміністрування морського порту та запропоновано авторську дефініцію цієї уніфікації, під якою слід розуміти процес створення та впровадження спільних стандартів та вимог до управління та функціонування морських портів в різних країнах та регіонах світу, що включає в себе розробку та затвердження єдиних правил та норм для безпеки, якості, екології, управління процесами в морських портах.

Доведено, що для реалізації заходів по уніфікації стандартів адміністрування в морських портах варто звернути увагу на наступне: 1) вивчення дієвих практик, аналіз емпіричних результатів, наукових досліджень; 2) навчання та тренування персоналу; 3) співпраця з міжнародними організаціями, в першу чергу, взаємодія з ІМО; 4) використання інноваційних технологій; 5) використання регулярних оглядів та зворотного зв'язку. Зроблено висновок, що пріоритетом уніфікації міжнародних стандартів була і залишається безпека мореплавства. Як і раніше, ухвалення поправок, рекомендацій, нових правил зводиться до врахування напрацювань, практики застосування стандартів, і, на основі цих даних, пропонування змін, які б слугували попередженням аварій на морі.

Встановлено, що «державний портовий контроль» (контроль держави порту) – система визначених законодавством, актами міжнародного права, рекомендаційними актами міжнародних організацій, стандартів, заходів, вимог та правил, які вживаються адміністративними органами держави з метою перевірки морських суден, які ходять під іноземним прапором, у морських портах держави. Зазначено, що необхідність застосування процедур державного портового контролю пояснюється, серед іншого, тим, що держава прапора не завжди дотримується взятих на себе зобов'язань по забезпеченню безпеки на морських судах. Саме тому, першочерговими категоріями перевірки є дотримання правил безпеки та охорони навколишнього середовища.

Запропоновано авторську дефініцію поняття субстандартного судна, яке визначено, як такий його фізичний або функціональний стан, діяльність або стан екіпажу, що не відповідає головним стандартам морехідності, отже, становить загрозу для життя та/або навколишнього природного середовища.

Доведено, що меморандуми про взаєморозуміння в сфері контролю державою порту можна вважати найбільш ефективним правовим інструментом, що уособив комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства. Констатовано, що контроль держави порту активно сприяє зменшенню субстандартного судноплавства.

Встановлено, що основними аспектами реалізації правового режиму прибережних вод у публічному адмініструванні морського порту є: прикордонний контроль, митний контроль, регулювання руху суден (навігаційний контроль), контроль безпеки, екологічний та санітарно-епідеміологічний контроль.

Зроблено висновок, що дії примусового виконання та затримання, які проводять органи державного портового контролю, мають важливе значення для підтримки безпеки на морі, безпеки та захисту навколишнього середовища. Застосовуючи правила, виявляючи недоліки, затримуючи судна, які не відповідають вимогам, і сприяючи виправленню, ці органи сприяють загальному покращенню стандартів судноплавства та запобіганню аварій, інцидентів та шкоди навколишньому середовищу.

Наголошено на тому, що досвід держав, які приєдналися до конвенцій ІМО з безпеки судноплавства, не є однорідним, а імплементація вимог цих конвенцій здійснюється різнобічно і самостійно урядами незалежних держав, які застосовують власні правові механізми для реалізації нормативних та рекомендаційних положень ІМО.

Обґрунтовано, що майбутнє спрощення, лібералізація та удосконалення портових формальностей має бути максимально конструктивним та позбавленим відверто складних і заплутаних процедур, дійсно враховувати інтереси реципієнтів портових послуг.

Наголошено на тому, що адміністративні процедури у морських портах України та зарубіжних країн є надзвичайно важливими для підтримки вантажопотоків та безпечного руху суден через морські порти. Також звернено увагу на значення конвенцій SOLAS та MARPOL для сталості управління морським портом. У додатках до цих договорів міститься переважна більшість різногалузевих стандартів у сфері безпеки мореплавства та захисту довкілля від забруднення на морі.

Велику увагу приділено вдосконаленню порядку здійснення адміністративних процедур в морських портах, яке має підвищити ефективність та продуктивність порту, зменшити операційні витрати, витрати на підтримку інфраструктури тощо, буде слугувати меті покращення обслуговування суб'єктів господарської діяльності в морському порту. Для досягнення цієї мети слід звернути увагу на: використання сучасних цифрових технологій, навчання персоналу, уніфікація стандартів, спрощення митних формальностей, залучення та взаємодія з зацікавленими сторонами, проведення моніторингу та оцінки здійснення адміністративних процедур у морському порту, вдосконалення безпеки тощо. В контексті розгляду цієї проблематики також досліджено положення Закону України «Про адміністративну процедуру».

Розвинуто положення про те, що ефективність морських портів в період післявоєнного відновлення економіки України буде залежати від реального спрощення адміністративних процедур шляхом їх автоматизації, запровадження єдиних електронних систем документообігу, доступних для користування

заінтересованих осіб, зокрема, впровадження особистих кабінетів заявників. Окрім цього, використання сучасних інформаційних технологій і електронних систем також може значно спростити адміністративні процедури. Електронні системи можуть бути використані для обробки документів, оформлення суден в морському порту, розрахунку мит, інших адміністративних завдань. В сукупності все це дозволить скоротити час, необхідний для проведення операцій в порту, та витрати на здійснення митних та інших торгових процедур, зменшити бюрократію та впровадити нові технології для виконання адміністративних формальностей.

**Ключові слова:** публічне адміністрування, публічне управління, судно, морські порти, міжнародні стандарти, уніфікація, державний портовий контроль, контроль держави порту, port state control, адміністративні процедури, адміністративні послуги, публічні сервіси в морському порту, правове регулювання, регіональна безпека, забезпечення регіональної безпеки.

## ABSTRACT

*Surilova A.O.* Legal foundations of public administration of vessels in seaports of Ukraine. - Qualifying scientific work in manuscript form. Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 - "Law". State Research Institution "Institute of Information, Security and Law of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine", Kyiv, 2024.

Ukraine occupies an advantageous position in terms of sea transport. The media, international forums, scientific works, analytical articles have repeatedly emphasized the maritime potential of Ukraine. At the same time, there have always been complaints about the outdated port infrastructure and shortcomings in the management of seaports. Before the beginning of the full-scale invasion of the aggressor state, Ukraine began to implement concession projects in seaports. Foreign investors watched this process with interest. However, the privatization of Ukrainian seaports has not yet taken place, which increases the relevance of research on the legal foundations of public administration in Ukrainian seaports.

The analysis of the legal foundations of public administration of Ukrainian seaports is relevant and important, since the effective management of seaports determines the country's competitiveness in the international market and has a direct impact on the economic development of the regions where seaports are located.

The purpose of the dissertation research is to reveal the main aspects of legal regulation of public relations in the field of public administration of vessels in seaports, namely: standards and rules for registration of vessels in Ukrainian ports, identification of problems and shortcomings in this area, as well as coverage of possible solutions.

The dissertation is a comprehensive scientific work that solves an important scientific task of improving legal relations in the field of public administration of vessels in Ukrainian seaports, which is essential for the science of administrative law of Ukraine.

The dissertation develops new theoretical provisions for solving issues of public administration in Ukrainian seaports, in particular, the role and place of international standards in port administration is analyzed in detail, the importance of state port control procedures in port administration is characterized, priority state policies in the field of port administration are analyzed, proposals for improving the current legislation of Ukraine in the field of port regulation are made and directions for reforming public policy in this area are proposed.

As a result of the conducted research, it became possible to formulate some provisions of scientific novelty and practical recommendations regarding:

theoretical and methodological principles of applying international standards and their role in public administration in Ukrainian seaports;

existing approaches to regulatory support for the implementation of public administration and state port control in Ukrainian ports based on the analysis of domestic and international legislation;

determining the role of the state and private entities in shaping the mechanism of legal regulation of relations in the field of public administration of seaports in Ukraine;

unification of approaches to resolving disputes in cases between entities with power and business entities in Ukrainian seaports.



In the course of the study, it was first proposed to understand the administration of vessels in ports as an integral part of public administration in general and define it as the activities of public entities regulated by the laws of Ukraine, as well as international conventions, memoranda ratified by Ukraine, which includes: making management decisions in the field of maritime transport, the functioning of seaports, providing administrative services in seaports, ensuring and exercising state port control.

The ancient history of port management, which is based on adherence to legal customs, is studied. Over the course of world history, port law has repeatedly undergone changes and additions. At this stage, the sectoral maritime and port legislation of Ukraine is undergoing significant renewal. At the same time, it should be noted that Ukraine has not yet fully utilized its potential as a maritime state.

It has been established that the development of the concepts of "good governance" and "good administration" significantly influenced the formation at the end of the 20th century of the so-called European Administrative Space - a complex system of cooperation between public administrations of European states, designed to ensure uniform implementation of the rights of citizens and legal entities created within the EU, as well as to ensure the effective and high-quality provision of administrative services.

It has been established that international standards for vessel registration in ports are a branched system of rules, regulations and regulations governing administrative practice for vessel inspection by the port state. It is noted that the norms, requirements, measures and rules of public administration and state port control in seaports are introduced at three levels: global, regional and local.

The unification of international standards for port administration has been thoroughly studied and the author's definition of this unification is proposed, which should be understood as the process of creating and implementing common standards and requirements for the management and operation of seaports in different countries and regions of the world, which includes development and approval of uniform rules and regulations. and regulations for security, quality, ecology, process management in seaports.

It is proved that in order to implement measures for the unification of administration standards in seaports, attention should be paid to the following: 1) study of effective

practices, analysis of empirical results, scientific research; 2) staff training; 3) cooperation with international organizations, primarily interaction with the IMO; 4) use of innovative technologies; 5) use of regular inspections and feedback. It is concluded that the priority of unifying international standards has been and remains maritime safety. As before, the adoption of amendments, recommendations, new rules comes down to taking into account developments, the practice of applying standards, and, based on these data, proposing changes that would serve to prevent accidents at sea.

It has been established that "state port control" (port state control) is a system of measures, requirements and rules defined by law, acts of international law, recommendatory acts of international organizations, standards, measures, requirements and rules applied by administrative authorities of the state in order to vessels flying foreign flags in the seaports of the state. It is noted that the need to apply state port control procedures is explained, among other things, by the fact that the flag state does not always fulfill the obligations it has assumed to ensure safety on ships. That is why the priority categories of inspection are compliance with safety and environmental protection rules.

The author's definition of the concept of a substandard vessel has been proposed, which is defined as such a physical or functional condition, activity or condition of the crew that does not meet the main seaworthiness standards, therefore poses a threat to life and/or the natural environment.

It has been proved that memoranda of understanding in the field of port state control can be considered the most effective legal instrument that embodied a comprehensive approach to ensuring maritime safety. It is stated that port state control actively contributes to reducing substandard shipping.

It has been established that the main aspects of the implementation of the legal regime of territorial waters in the public administration of the seaport are: border control, customs control, regulation of vessel traffic (navigational control), safety control, environmental and sanitary and epidemiological control.

It is concluded that the actions of enforcement and detention carried out by state port control authorities are important for maintaining safety at sea, safety and environmental protection. By enforcing the rules, identifying deficiencies, detaining non-compliant

vessels, and facilitating corrections, these bodies help improve overall shipping standards and prevent accidents, incidents and environmental damage.

It is emphasized that the experience of states that have acceded to IMO conventions on maritime safety is not homogeneous, and the implementation of the requirements of these conventions is carried out in different ways and independently by the governments of independent states that apply their own legal mechanisms to implement IMO regulatory provisions. and recommendations.

It is substantiated that the future simplification, liberalization and improvement of port formalities should be as constructive as possible and devoid of overtly complex and confusing procedures, really take into account the interests of recipients of port services.

It is emphasized that administrative procedures in Ukrainian and foreign seaports are extremely important for maintaining cargo flows and safe movement of vessels through seaports. Attention is also drawn to the importance of the SOLAS and MARPOL conventions for the sustainability of port management. The annexes to these agreements contain the vast majority of cross-cutting standards for maritime safety and protection of the marine environment from pollution.

Much attention is paid to improving the procedure for carrying out administrative procedures in seaports, which should increase the efficiency and productivity of the port, reduce operating costs, infrastructure support costs, etc., will serve the purpose of improving the service of business entities in the seaport. To achieve this goal, attention should be paid to: the use of modern digital technologies, staff training, standardization, simplification of customs formalities, involvement and interaction with stakeholders, monitoring and evaluation of administrative procedures in the seaport, improving security, etc. In the context of considering this issue, the provisions of the Law of Ukraine "On Administrative Procedure" are also studied.

The provisions have been further developed that the effectiveness of seaports in the period of post-war recovery of the Ukrainian economy will depend on the real simplification of administrative procedures by automating them, introducing unified electronic document management systems available for use by interested parties, in particular, introducing personal accounts of applicants. In addition, the use of modern information technology and

electronic systems can also greatly simplify administrative procedures. Electronic systems can be used to process documents, register vessels in seaports, calculate customs duties, and perform other administrative tasks. Taken together, all this will reduce the time required to conduct port operations and the cost of customs and other trade procedures, reduce bureaucracy and introduce new technologies to perform administrative formalities.

**Keywords:** public administration, maritime administration, vessel, seaports, international standards, unification, port state control, administrative procedures, administrative services, public services in the seaport, legal regulation, regional security, provision of regional security.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

### *Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Сурілова А.О. Принцип «GOOD GOVERNANCE» у реформуванні портових формальностей в Україні. *Правова держава*. 2021. № 41. С. 69-75.  
DOI <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.41.225584>
2. Сурілова А.О. Концесія у морських портах України: досвід та перспективи *Правова держава*. 2021. № 44. С. 61-70.  
DOI <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.44.245089>
3. Сурілова А.О. Публічне адміністрування суден у портах. Міжнародний аспект. *Юридичний вісник*. № 6, 2021 (2022). С. 197-204  
DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i6.2283>
4. Сурілова А.О. Деякі питання здійснення державного контролю як засобу забезпечення режимів прибережних вод. *Право і суспільство*. № 2, 2022. С. 172-179.  
DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2022.2.26>
5. Сурілова А.О. Іванова А.В. Зернова угода (ініціатива щодо безпечного транспортування зерна і продуктів харчування з українських портів) – як інструмент протидії світовій гуманітарній кризі під час російсько-української війни. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 9, 2023. С. 417-421.  
DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/101>

### *Опубліковані праці апробаційного характеру:*

1. Сурілова А.О. Морське єдине вікно: перспективи для України. *Верховенство права очима правників початківців: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів*. Одеса: НУ «ОЮА», 2019. С.106-109.
2. Сурілова А.О. Адміністративний контроль суден в портах України./ *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції молодих науковців та студентів*. Одеса: НУ «ОМА», 2019. С.78-82.

3. Сурілова А.О. Port state control: реалії України. *Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку*: Матеріали Всеукраїнської наукової конференції молодих вчених. Одеса: НУ «ОЮА», 2020. С.88-91.
4. Сурілова А.О. ДП «Моррічсервіс»: новий суб'єкт адміністрування портової діяльності. *Сучасний вимір держави і права*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 14-15 травня 2021р., Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2021 р. С. 35-37.
5. Сурілова А.О. Адміністративні процедури у портах в умовах COVID-19: новації та тенденції. *Сучасне правотворення: питання теорії та практики*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 4-5 червня 2021 р., Дніпро: громадська організація «Правовий світ», 2021 р. С.97-102.
6. Сурілова А.О. Екологічна ситуація в портах України після ліквідації екологічної інспекції. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції молодих науковців та студентів, м. Одеса, 25-26 листопада 2021 р. Одеса: НУ «ОМА», 2021 р. С. 60-63.
7. Сурілова А.О. Організаційно-правові аспекти застосування автоматизованої системи подачі перевірки та оформлення суднозаходу. *Інновації та технології на морському та внутрішньому водному транспорті*: матеріали I науково-технічної конференції молодих вчених, м. Одеса, 24 листопада 2021 р. Одеса: ННІАтаЕ, Рада Молодих вчених, НУ «ОМА», 2021. С. 23-25.
8. Сурілова А.О. Концесійні проекти в портах: реалії сьогодні. *Чорноморські наукові студії: матеріали VIII всеукраїнської мультидисциплінарної конференції*, м. Одеса, 24 червня 2022 р., Одеса: Видавничий дім «Гельветика» 2022. С. 114-117.
9. Сурілова А. О. Вспровадження Е-ГТН в Україні. *Українське суспільство в умовах воєнного стану: сучасні виклики та напрями розвитку*: матеріали Всеукраїнської наукової конференції молодих вчених, м. Одеса, 3 червня 2022 р., Одеса: Фенікс, 2022. С. 117-120.
10. Сурілова А.О. Оформлення суден в портах України під час дії воєнного стану. *Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки*

*молодих вчених*: матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених, 18 листопада 2022 р., м. Одеса. Львів – Торунь : Liha-Pres, 2022. С. 123-128.

11. Сурілова А.О. «Зерновий коридор» в Україні: засади функціонування та реалізація проекту. *Міжнародна наукова конференція Нові підходи та актуальні дослідження в юридичній науці*, 3–4 листопада 2022 року, м. Рига, Латвійська Республіка С. 199-204.

12. Сурілова А.О. Логістика портів під час воєнного стану в Україні. *Актуальні дослідження правової та історичної науки* (випуск 45), матеріали Міжнародної наукової інтернет-конференції За сприянням та при активній участі Громадської організації "Наукова спільнота" та Wyższa Szkoła Społeczno-Gospodarcza w Przeworsku (м.Переворськ, ПОЛЬЩА), 17 листопада 2022 року. С. 57-60.

13. Сурілова А. О. Затримання суден: судова практика, новації та тенденції. *Правова наука і державотворення в Україні в умовах сучасних викликів, породжених російською воєнною агресією: теорія, практика, перспективи розвитку*: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Кропивницький – м. Кривий Ріг, 19 травня 2023 року, Кропивницький: ДонДУВС, 2023. С. 343-346.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....</b>	<b>3</b>
<b>ВСТУП .....</b>	<b>5</b>
<b>РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ.....</b>	<b>13</b>
1.1. Генеза наукових здобутків щодо публічного адміністрування суден у морських портах України та зарубіжжя.....	13
1.2. Міжнародні стандарти щодо оформлення суден у порту .....	32
1.3. Уніфікація міжнародно-правових стандартів щодо публічного адміністрування суден у морських портах.....	53
<b>РОЗДІЛ 2. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕННЯ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ ЗГІДНО З МІЖНАРОДНИМИ СТАНДАРТАМИ ..</b>	<b>73</b>
2.1. Публічні сервіси, що забезпечуються прибережною державою в порту.....	73
2.2. Контроль держави порту (Port State Control): загальна характеристика.....	89
2.3. Державний портовий контроль як засіб забезпечення режиму прибережних вод.....	114
<b>РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВИХ ЗАСАД ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ.....</b>	<b>141</b>
3.1. Систематизація правових основ та практики реалізації публічного адміністрування суден у морських портах України .....	141
3.2. Аналіз судової практики України щодо спорів по затримці суден (на підставі порушення вимог законодавства в сфері екології).....	157
3.3. Пропозиції та рекомендації до законодавства щодо реалізації публічного адміністрування суден у морських портах України .....	173
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>183</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>187</b>



## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

**Держекоінспекція** – Державна екологічна інспекція України

**ДП «АМПУ»** - Державне підприємство «Адміністрація морських портів України»

**ЄС** – Європейський Союз

**ІМКО** – Міжнародна морська консультативна комісія

**КТМС** – 2006

**КТМ України** – Кодекс торговельного мореплавства України

**КУпАП** – Кодекс України про адміністративні правопорушення

**Мінінфраструктури** – Міністерство інфраструктури України

**Адміністрація судноплавства** – Державна служба морського та річкового транспорту України

**МОП** – Міжнародна морська організація

**ООН** – Організація об'єднаних націй

**AFS** – The International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими системами проти обростання на суднах)

**BWM** – The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Міжнародна конвенція з контролю та управління судновими баластними водами та осадами)

**CLC** – The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, завдану забрудненням нафтою)

**COLREG** – The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі)

**EU** – European Union (Європейський Союз)

**FAL** – The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (Конвенція про сприяння міжнародному морському сполученню)

**ILO** – International Labour Organization (Міжнародна організація праці)

**IMO** – International Maritime Organization (Міжнародна морська організація) **ISM Code** – International Safety Management Code (Міжнародний кодекс управління безпекою)

**ISO** – International Organization for Standardization (Міжнародна організація зі стандартизації)

**ISPS** – The International Ship and Port Facility Code (Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів)

**JCG** – Japan Coast Guard (Берегова охорона Японії)

**LL** – International Convention on Load Lines (Міжнародна конвенція про вантажну марку)

**MARPOL** – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден)

**MLC** – Maritime Labour Convention (Конвенція про працю в морському судноплаванні)

**MLIT** – Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan (Міністерство землі, інфраструктури, транспорту та туризму Японії)

**MoU** – regional Memoranda of Understanding (Регіональний меморандум про взаєморозуміння)

**MSC** – Maritime Safety Committee (Комітет з безпеки на морі)

**PSC** – Port State control (Контроль держави порту)

**SOLAS** – The International Convention for the Safety of Life at Sea (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі)

**STCW** – The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти)

**TONNAGE** – The International Convention on Tonnage Measurement of Ships

**VGP** – Vessel General Permit (Загальний дозвіл для судна)

**WRC** – World Radiocommunication Conference (Всесвітня конференція радіозв'язку)

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Географічне положення України, зокрема наявність виходів до морів, в усі історичні періоди розвитку робили нашу державу потужним гравцем на світовій мапі геополітики, логістики та торгівлі. Повномасштабне вторгнення з боку російської федерації вже в червні 2022 року явило світові проблему, яка стала новою для наших часів – нагальна потреба в безпечній сталій роботі морських портів України, що стане запорукою відсутності масштабної продовольчої кризи, а подекуди й більш страшного лиха – голоду. Окрім цього, дані про важливість українських портів для економіки України, які раніше були для суспільства лише статистичними викладками, стали для кожного українця абсолютно реальними та зрозумілими.

Україна займає вигідне положення з точки зору морських перевезень. У засобах масової інформації, на міжнародних форумах, в наукових роботах, аналітичних статтях, неодноразово наголошувалося на морському потенціалі України. Водночас, завжди мали місце нарікання на застарілу портову інфраструктуру та недоліки менеджменту морськими портами.

Перед початком повномасштабного вторгнення РФ Україна почала реалізовувати концесійні проекти в морських портах. Іноземні інвестори з зацікавленістю спостерігали за цим процесом. Втім, роздержавлення морських портів України досі не відбулося, що посилює актуальність дослідження, присвяченого правовим основам публічного адміністрування в морських портах України.

Аналіз правових основ публічного адміністрування суден в морських портах України є актуальним і важливим, оскільки ефективне управління морськими портами визначає конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку і має прямий вплив на економічний розвиток регіонів розташування морських портів.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є розкриття основних аспектів правового регулювання суспільних відносин у сфері публічного адміністрування суден у морських портах, а саме: стандартів та

правил оформлення морських суден у портах України, ідентифікація проблем та недоліків у цій сфері, а також висвітлення можливих шляхів їхнього вирішення.

*Поставлена мета зумовила необхідність вирішення таких завдань:*

дослідити генезу наукових здобутків щодо публічного адміністрування суден у морських портах України та зарубіжжя;

охарактеризувати міжнародні стандарти щодо оформлення суден у порту;

з'ясувати можливість проведення уніфікації міжнародно-правових стандартів щодо публічного адміністрування суден у морських портах;

з'ясувати сутність та особливості публічних сервісів, які надаються державою порту відповідно до національного законодавства;

визначити та охарактеризувати законодавство в сфері здійснення державного портового контролю в морських портах України та зарубіжжя;

розкрити роль державного портового контролю як засобу дотримання режиму прибережних вод, територіального моря, виключної морської економічної зони в Україні;

виробити шляхи систематизації національного законодавства та практики реалізації у сфері публічного адміністрування суден у морських портах України;

дослідити судову практику, яка стосується розгляду спорів, які виникли внаслідок діяльності державних органів у галузі публічного адміністрування суден у морських портах України на підставі порушення вимог законодавства в сфері екології;

встановити недоліки, які виникають у практиці застосування законодавства України щодо публічного адміністрування морських портів та запропонувати шляхи їх вирішення.

Обґрунтувати значення забезпечення регіональної безпеки щодо питання публічного адміністрування суден в морських портах України.

**Об'єктом дослідження** виступають суспільні відносини в процесі публічного адміністрування морських портів в Україні.

**Предметом дослідження** виступають правові основи публічного адміністрування суден в морських портах України.

**Методи дослідження.** Для досягнення мети і виконання завдань дисертаційного дослідження було використано відповідні загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, які ґрунтуються на принципах об'єктивного, всебічного та комплексного аналізу суспільних процесів та явищ. Діалектичний метод дозволив всебічно та об'ємно дослідити формування нормативно-правової бази та інституційного механізму публічного адміністрування морських суден у морських портах в Україні (п. 1.1, 1.2, 1.3), а також визначити об'єктивні причини виникнення проблем у процесі організації системи публічного адміністрування суден у морських портах в Україні (п. 3.2, 3.3). Історико-правовий метод дозволив вивчити становлення організаційно-правових механізмів адміністрування суден в морських портах – як в Україні, так і світі (п. 1.2) та охарактеризувати основні етапи формування сучасної моделі правового забезпечення публічного адміністрування суден у морських портах в Україні (п. 1.2, 1.3). Метод системного аналізу дав змогу всебічно дослідити адміністративно-правову складову публічного адміністрування суден у морських портах (п. 2.1, 2.2, 2.3), а також упорядкувати форми та методи публічного адміністрування суден в морських портах України (п. 1.3, 3.2., 3.3). Застосування формально-логічного та теоретико-прогностичного методів дозволило розробити пропозиції щодо вдосконалення існуючого на теперішній час адміністративно-правового та організаційного забезпечення публічного адміністрування суден у морських портах в Україні (п. 3.2, 3.3).

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є положення і теоретичні висновки, які містяться в наукових працях таких вітчизняних науковців у галузі адміністративного, морського права, міжнародного публічного та приватного права, як: Т.В. Аверочкіної, О.В. Бондаря, В.Б. Васильєвої, Д.А. Іванова, Б.А. Кормича, С.О. Кузнецова, Л.О. Пашковської, В.В. Серафімова, В.О. Сергійчика, О.М. Шемякіна, а також зарубіжних: М. Burns, P. Cariou, I. Fikri, A. Graziano, S. Knapp, T. McDorman, D. Mehrotra, N. Mihai, S. Molenaar, O. Özçayır, С. Yuan та ін.

Разом з тим комплексного дослідження правового регулювання відносин у галузі публічного адміністрування суден у морських портах України не проводилося.

*Емпіричною основою дослідження є матеріали судової практики національних, іноземних та міжнародних судів, договори у галузі морського (портового) права.*

*Нормативну основу дисертації склали Конституція України, Кодекс торговельного мореплавства, закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, відомчі нормативно-правові акти, акти законодавства ЄС та окремих держав-членів ЄС, міжнародні договори.*

**Наукова новизна отриманих результатів.** Робота є одним із перших у вітчизняній науці комплексним дослідженням правового регулювання відносин у галузі публічного адміністрування суден у морських портах України. У роботі досліджено питання публічного адміністрування суден в морських портах, питання безпеки мореплавства та охорони навколишнього природного середовища в морських портах України, генезу публічного адміністрування суден в морських портах, питання державного портового контролю як засобу дотримання режиму морського порту, сервісні процедури у морських портах України, проблеми публічного адміністрування суден в морських портах України та шляхи їх подолання.

***вперше:***

запропоновано розуміти адміністрування суден в портах як невід'ємну складову публічного адміністрування в цілому та визначати його як діяльність публічних суб'єктів, регламентовану законами України, а також міжнародними конвенціями, меморандумами, ратифікованими Україною, що включає в себе: прийняття управлінських рішень у галузі морського транспорту, життєдіяльності морського порту, надання адміністративних послуг у морському порту, забезпечення та здійснення державного портового контролю;

визначено вимоги до уніфікації стандартів адміністрування в морських портах, здійснення якої має базуватись на наступних інструментах: 1) вивчення

дієвих практик, аналіз емпіричних даних, наукових досліджень; 2) навчання та тренування персоналу; 3) співпрацю з міжнародними організаціями, в першу чергу, взаємодія з ІМО; 4) використання інноваційних технологій; 5) використання регулярних оглядів та зворотного зв'язку; 6) обговорення, врахування думки громадськості та інших зацікавлених сторін;

***удосконалено:***

визначення поняття «субстандартного судна», відповідно до якого запропоновано розуміти під поняттям субстандартного судна такий його фізичний або функціональний стан, діяльність або стан екіпажу судна, які не відповідають головним стандартам морехідності, отже, становлять загрозу для життя та/або навколишнього природного середовища;

визначення поняття «уніфікації міжнародних стандартів адміністрування морського порту», під яким слід розуміти процес створення та впровадження спільних стандартів та вимог до управління та функціонування морських портів в різних країнах та регіонах світу, що включає в себе розробку та затвердження єдиних правил та норм для безпеки, якості, екології, управління процесами в морських портах;

визначення «державний портовий контроль» (контроль держави порту) – система визначених законодавством, актами міжнародного права, рекомендаційними актами міжнародних організацій, стандартів, заходів, вимог та правил, які вживаються адміністративними органами держави з метою перевірки морських суден, які ходять під іноземним прапором, у морських портах держави.

***дістали подальшого розвитку:***

положення про те, що досвід держав, які приєдналися до конвенцій ІМО з безпеки судноплавства, не є однорідним, а імплементація вимог цих конвенцій здійснюється різнобічно і самостійно урядами незалежних держав, які застосовують власні правові механізми для реалізації нормативних та рекомендаційних положень ІМО;

положення про три рівні впровадження норм, вимог, заходів та правил публічного адміністрування та державного портового контролю у морському порту: глобального, регіонального та локального;

твердження про те, що ефективність морських портів в період післявоєнного відновлення економіки України буде залежати від реального спрощення адміністративних процедур шляхом їх автоматизації, запровадження єдиних електронних систем документообігу, доступних для користування заінтересованих осіб, зокрема, впровадження особистих кабінетів заявників.

**Практичне значення одержаних результатів.** Отримані у дисертації теоретичні та практичні узагальнення дозволяють об'єктивно оцінити стан правового регулювання публічного адміністрування суден в морських портах України, звернути увагу на ключові напрямки реформування у галузі адміністрування морського порту з точки зору міжнародних стандартів, підкреслює основні проблеми, з якими зустрічаються суб'єкти господарської діяльності в морських портах України та пропонує шляхи їх розв'язання.

Матеріали даного дослідження можуть бути використані у:

*науково-дослідницькій сфері* – для подальшої розробки теоретичних проблем, пов'язаних із правовим регулюванням публічного адміністрування суден в морських портах України;

*правотворчій діяльності* – з метою удосконалення правового регулювання відносин, що складаються в галузі публічного адміністрування суден в морських портах в Україні, зокрема, можуть стати основою для внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства України та інших законодавчих актів;

*правозастосовній діяльності* – як напрацьований базис;

*навчальному процесі* – під час підготовки підручників і навчальних посібників, методичних матеріалів, проведенні занять з дисциплін «Міжнародне публічне морське право», «Морське агентування і страхування», «Міжнародне приватне морське право».

**Особистий внесок здобувача.** Наукові положення, результати, висновки та практичні рекомендації, викладені у дисертації, отримано автором особисто.



У 4ій науковій праці, опублікованій у співавторстві, особистий внесок дисертанта становить 50 відсотків.

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення та результати наукового дослідження доповідались та обговорювались на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Всеукраїнська наукова конференція студентів та аспірантів» (м. Одеса: НУ «ОЮА», 2019 р., тези опубліковано), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса: НУ «ОМА», 2019 рік, тези опубліковано), «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку (м.Одеса: НУ «ОЮА», 2020 рік, тези опубліковано), Сучасний вимір держави і права: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Львів, 14-15 травня 2021р., тези опубліковано), «Сучасне правотворення: питання теорії та практики» (м. Дніпро, 4-5 червня 2021 р., тези опубліковано), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 25-26 листопада 2021 р., тези опубліковано), «Інновації та технології на морському та внутрішньому водному транспорті» (м. Одеса, 24 листопада 2021 р., тези опубліковано), «Чорноморські наукові студії» (м. Одеса, 24 червня 2022 р., тези опубліковано), «Українське суспільство в умовах воєнного стану: сучасні виклики та напрями розвитку» (м. Одеса, 3 червня 2022 р., тези опубліковано), «Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки молодих вчених» (м. Одеса, 18 листопада 2022 р., тези опубліковано), «Міжнародна наукова конференція: Нові підходи та актуальні дослідження в юридичній науці» (м. Рига, Латвійська Республіка, 3–4 листопада 2022, тези опубліковано), «Актуальні дослідження правової та історичної науки» (м. Переворськ, Польща, 17 листопада 2022 року, тези опубліковано).

**Публікації.** За темою дисертації опубліковано 18 праць, а саме: 5 - у фахових виданнях України з юридичних наук, з наукового напрямку, за яким підготовлено дисертацію, 13 тез доповідей на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів (дев'яти підрозділів), висновків, додатку, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації складає 219 сторінок.

## **РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ**

### **1.1. Генеза наукових здобутків щодо публічного адміністрування суден у морських портах України та зарубіжжя**

Публічне адміністрування суден в морських портах є і ще довго буде залишатися вкрай актуальною темою як для науковців, так і для правозастосовців, оскільки ефективне публічне та державне управління портами є запорукою міжнародного престижу України, підвищення економічних показників, наповнення державного бюджету, забезпечення соціальної стабільності, створення робочих місць, запровадження інноваційних технологій.

Метою даного дослідження не є вивчення публічного адміністрування як окремої концепції, в той же час належне розуміння цієї категорії є важливим для визначення специфіки публічного адміністрування суден в морських портах України.

Аналіз наукових здобутків щодо категорії «публічне адміністрування» свідчить про велике різноманіття підходів до визначення цієї комплексної категорії. Вважаємо доцільним зупинитися на наступній дефініції публічного адміністрування, яка за ступенем своєї обґрунтованості та елементам, які включаються до публічного адміністрування, дає, на наш погляд, максимально чітке, логічне та повне визначення. Публічне адміністрування – це регламентована законами та іншими правовими актами, діяльність суб'єктів публічного адміністрування, що спрямована на: прийняття адміністративних рішень; надання адміністративних послуг; здійснення внутрішнього адміністрування суб'єкта публічного адміністрування. У вузькому сенсі, публічне адміністрування передбачає взаємодію суб'єктів з виконавчою гілкою влади, а в широкому сенсі – з усіма трьома гілками влади на різних рівнях прийняття рішень [251, с. 23].

Важливим питанням також є співвідношення понять «публічне адміністрування суден в портах» та «адміністративні процедури щодо суден в портах», які вочевидь не є тотожними. Водночас, слід констатувати, що обидва поняття мають спільну рису. Це загальне спрямування на забезпечення безпеки, ефективності та регулювання діяльності суден у портах.

Різниця ж між цими поняттями полягає в тому, що адміністративні процедури щодо суден в морських портах: охоплюють конкретні дії та процеси, пов'язані з прибуттям, виїздом та стоянкою суден у портах; включають подання документів, отримання дозволів, декларування вантажів, оплату зборів та інших адміністративних процедур, щоб забезпечити безпеку та ефективність суден.

Публічне адміністрування суден в портах: охоплює більший обсяг вправлень, пов'язаних із здійсненням публічної політики та наданням загальних послуг для забезпечення функціонування порту в цілому; може включати в себе розробку стратегій розвитку порту, координацію з іншими галузями, співпрацю з органами митного контролю та іншими публічними установами.

Обидві специфічні концепції в процесі реального втілення в життя взаємодіють та взаємопоеднуються, бо адміністративні процедури щодо суден є складовою частиною публічного адміністрування порту. Портова адміністрація відповідає за впровадження адміністративних процедур, а також за забезпечення координації та взаємодії із зацікавленими сторонами, включаючи власників суден, митницю та інші публічні органи.

Узагальнюючи, адміністративні процедури щодо суден є конкретними діями, спрямованими на обслуговування суден, в той час як публічне адміністрування суден в портах включає більший контекст стратегічного управління та взаємодії з публічним сектором для забезпечення найбільш ефективного та безпечного функціонування судна, як окремого суб'єкта та порту в цілому.

Адміністративні процедури, пов'язані з обслуговуванням суден в портах, є важливою частиною морського транспорту та портової інфраструктури. Ці процедури спрямовані на ефективне та безпечне управління прибуттям,

відправленням та діяльністю суден у порту. Основними адміністративними процедурами є наступні.

**Заявка на в'їзд/виїзд:** Власники суден повинні подавати заявку на в'їзд або виїзд з порту заздалегідь. Це дозволяє портовій адміністрації ефективно планувати роботу порту та взаємодіяти з іншими учасниками морського транспорту. **Оформлення документів:** Прибуття судна вимагає подання різноманітних документів, таких як ліцензії, сертифікати, паспорти суден тощо. Портова адміністрація веде облік цих документів та забезпечує їх вірогідність та відповідність вимогам. **Декларування вантажів:** Власники суден повинні декларувати вантажі, які вони перевозять. Це важливо для забезпечення безпеки, врахування митних обов'язків та дотримання екологічних стандартів. **Оплата портових зборів і послуг:** За використання портової інфраструктури та послуг судна зобов'язані сплачувати різноманітні збори. Це може включати в себе такі витрати, як причальні тарифи, витрати на пропуск та інші послуги. **Організація інспекцій та дозволів:** Портова адміністрація може проводити інспекції суден для забезпечення їх відповідності стандартам безпеки та екології. Додатково, можуть потрібні спеціальні дозволи для виконання конкретних видів робіт чи транспортування вантажів. **Взаємодія з митницею та іншими контролюючими органами:** Портова адміністрація взаємодіє з митницею та іншими контролюючими органами для забезпечення дотримання митних та інших законодавчих вимог. **Інформаційний обмін:** Забезпечення ефективного обміну інформацією між портовою адміністрацією, судновим оператором, митницею та іншими зацікавленими сторонами для координації дій та управління ризиками.

Дані адміністративні процедури спрямовані на покращення безпеки, ефективності та прозорості управління портом та допомагають забезпечити безпеку та регулярну роботу морських портів.

Адміністративні процедури у морських портах України та зарубіжжя є надзвичайно важливими для підтримки вантажопотоків та безпечного руху суден через морські порти. Ефективне, засноване на передових технологіях та використанні успішних практик, адміністрування морських портів підвищує

авторитет держави та економічну, інвестиційну привабливість самого порту. Морська галузь має велике значення для української економіки, через що уряд країни має приділяти особливу увагу розвитку цього сектору і забезпеченню дотримання стандартів адміністрування у морських портах [103, с. 83].

Гене́за портового адміністрування сягає часів, коли люди власне почали займатися торговельним мореплавством. Перші згадки про адміністративні процедури у морських портах відносяться до часів розквіту морської торгівлі давніх фінікійців. Ще більше згадок було отримано від давніх греків та римлян, які вже тоді застосовували різноманітні процедури для безпечного та швидкого обслуговування суден.

У середньовіччі адміністративні процедури в морських портах стали більш формалізованими та унормованими законодавством. У цей період між європейськими князівствами і монархіями активно розвивалася морська торгівля, тому постала необхідність в обмеженні зловживань з боку недобросовісних торговців, які перевантажували судна, загрожуючи безпеці екіпажу [167, с. 129]. В якості прикладу можна навести збори венеційських морських правил 1255 року, де згадуються вантажні марки-хрести, намальовані або випалені на бортах корабля. У середньовічній Венеції також існувала посада скрібануса – посадової особи, відповідальної за контроль навантаження товарів на судно [167, с. 129]. Водночас, потрібно вказати, що правило не перевантажувати судно понад його остійність існувало задовго до середньовіччя, і моряки, наприклад, Давньої Греції, Фінікії, Єгипту, зобов'язувалися не порушувати цього правила. Такою могла бути одна з умов тогочасного аналогу договору фрахтування.

У 18-19-х ст. з'явилися перші законодавчі акти, які стали базою для здійснення адміністративних процедур у морських портах. У цей період значно покращилася портова інфраструктура, з'явилися нові види суден та змінилася організація роботи у портах.

20-те століття стало епохою науково-технічного прогресу, розвитку нових технологій, що сприяли розвитку морського транспорту та збільшенню обсягів

перевезень. Це призвело до потреби в розробці нових адміністративних процедур, які б дозволили забезпечити ефективне та безпечне обслуговування суден та вантажів у портах.

Морське право має давню історію, що заснована на дотриманні правових звичаїв. Початок розвитку морського права можна відслідковувати від мореплавання фінікійців, які активно освоювали басейн Середземного моря в XII-V ст. до н.е.

Як пише Т. В. Аверочкіна, в основі морського права лежить не політична або соціально-економічна доцільність, а звичайні людські потреби, або необхідність [171, с. 31]. Це пов'язано з тим, що на початкових етапах розвитку морського права головними правилами були ті, що стосувалися поведінки на кораблі і алгоритму дій на випадок аварії. Правила поведінки, у свою чергу, принаймні, до появи християнства, мали сильний зв'язок з волею богів.

У 8-9 ст. Київська Русь та Візантія мали тісні економічні зв'язки, які існували завдяки морській торгівлі. Маючи договірні стосунки, сторони зобов'язувалися забезпечувати охорону майна, життя та свободи мореплавців.

Важливими віхами в історії також є Родоське морське право та розробка правил торгового мореплавства давньоримськими юристами. Після цього відміна т.з. «берегового права», за яким все, що потрапляло з корабля на берег внаслідок аварії або нещасного випадку, належало власнику берега, стала кроком назустріч урівноваженому правовому регулюванню мореплавства. У подальшому, розвиток національного законодавства через появу перших держав сучасного зразка, справив свій вплив на формування морського права, яке запозичувало найкращі практики окремих країн або приймало форму домінуючої системи права в регіоні, давши підстави виокремлювати англо-саксонське, романо-германське, скандинавське підвиди морського права.

Грунтовна розробка міжнародних договорів у галузі морського права припадає на XX ст. У 1930 році Ліга Націй розпочала проектну роботу над першою конвенцією, яка мала стосуватися правового регулювання питань, пов'язаних з юрисдикціями держав стосовно територіального моря. У 1958 році

в Женеві відбувається I Конференція ООН з морського права [1711, с. 34]. У 1959 році відбувається перше засідання ІМО. У 1960 році відбувається II Конференція ООН з морського права. 9 квітня 1965 року в Лондоні на конференції ІМО було прийнято Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства (Конвенція FAL), яка набула чинності 5 березня 1967 року. Під час III Конференції ООН з морського права, яка тривала з 1973 по 1982 рік, ООН приймає Конвенцію з морського права, яку одразу підписали 117 держав [171, с. 35].

У 1978 році в Гаазі прийнято меморандум щодо перевірки умов праці на борту суден [1]. Через два тижні після цього біля берегів Франції сталася аварія танкера *Amoco Cadiz*, після чого було вирішено також перевіряти дотримання правил безпеки та норм щодо забруднення навколишнього середовища на судах. З цією метою в 1982 році чотирнадцять європейських країн підписали Паризький меморандум про взаєморозуміння, що поклало початок системі port state control. На сьогоднішній день 26 країн Європи є підписантами Паризького меморандуму. Таким чином, запровадження концепції port state control стало реакцією на неспроможність держав прапора забезпечити дотримання правил безпеки на кораблях та правил охорони навколишнього середовища.

У 1995 році концепція державного портового контролю вийшла на загальноєвропейський рівень вже інституційно – завдяки Директиві 1995/21/EU, згідно з якою зробила положення Паризького меморандуму про взаєморозуміння стали обов'язковими для держав-членів ЄС [**Error! Reference source not found.**9]. Цей акт передував Директиві 2009/16/EU, до якої потім було внесено зміни відповідно до Директиви 2013/38/EU, які наразі формують законодавчий фреймворк державного портового контролю в країнах ЄС.

Історія розвитку безпеки мореплавства має велике значення в розумінні становлення і розвитку сучасного правового регулювання безпеки та охорони людського життя на морі. Морські катастрофи, такі як загибель «Титаніка» у квітні 1912 р., численні випадки загибелі суден, зокрема під прапором



Великобританії, через утрату плавучості показали гостру необхідність створення й упровадження міжнародних норм і стандартів із безпеки мореплавства.

«Ухвалення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі, Міжнародної конвенції про вантажну марку та інших конвенцій із безпеки мореплавства запобігло загибелі безлічі торговельних суден і тисяч людей, які працювали на них» [42, с. 9; 60, с. 18].

Визнання важливості впровадження єдиних правил у галузі морських перевезень почалося з усвідомлення урядами необхідності дотримуватися міжнародних правил мореплавства. Історичні дослідження правового регулювання міжнародного морського права засвідчують існування двох фундаментальних підходів, які продовжують існувати й донині: 1) міжнародно встановлене саморегулювання морської діяльності та 2) міжнародна, міжурядова взаємодія. Справедливо зазначити, що взаємодія держав передувала самоорганізації промисловості на міжнародному рівні [17, с. 198].

«Перша міжнародна конференція, на якій розглядалися питання безпеки мореплавання, відбулася у Вашингтоні у 1889 році [20]. Вона повністю була присвячена охороні життя та майна на морі і стала першою спробою співпраці міжнародного співтовариства у сфері технічних проблем торговельного мореплавання. Конференція схвалила різні правила і рекомендації, у тому числі: правила із запобігання зіткненням у морі, прийняті в Англії 1884 р. і США 1895 р., правила з ідентифікації маркування суден, охорони людського життя і майна у разі корабельних аварій, вимоги до кваліфікації офіцерів та екіпажів» [253, с. 41]. Питання безпеки пасажирів на морському транспорті тоді стояли особливо гостро, оскільки морські перевезення були єдиним шляхом сполучення між Європою та Америкою на той час, а аварії, які спричиняли загибель пасажирів, ставалися на морі постійно. Наприклад, унаслідок катастрофи судна «Титанік» у квітні 1912 р. загинуло близько 1 500 осіб, серед яких більшість – пасажирів, через що постало питання прийняття правил безпеки на міжнародному рівні [74, с. 33].

20 січня 1914 р. в Лондоні на міжнародній конференції була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, у розробленні якої взяли участь 13 держав [61, с. 27]. Перша світова війна завадила реалізації конвенції. У 1929 р. в Лондоні пройшла наступна конференція за участі 18 держав, на якій була прийнята нова Конвенція з охорони людського життя на морі, яка наслідувала попередню, але включала декілька новацій. Як додаток до Конвенції наводилися переглянуті Правила попередження зіткнення у морі [254, с. 14]. У 1948 р. у Лондоні пройшла третя конференція, на якій було прийнято нову конвенцію, розширену та доповнену внаслідок здобутків у галузі суднобудівництва. Як зазначає О. В. Костира, на той час заснування ІМО затягнулося на десятиліття, і сучасний вигляд організація набула лише в 1965 році [167, с. 129]. На конференції в Лондоні, яка тривала з 24 жовтня по 1 листопада 1974 року була схвалена нова Конвенція з охорони людського життя на морі – SOLAS. На той момент документ складався з 8 глав. Наразі SOLAS складає 14 глав і є чи не найважливішою конвенцією в сфері безпеки мореплавства [11, с. 29].

У 1948 році ІМО було створено спочатку у вигляді Міжнародної морської консультативної комісії (ІМКО). Діяли й інші спеціалізовані морські органи, однак вони не мали універсального мандату. К.Л. Білляр зазначає, що деякі елементи мандату ІМО, присвячені комерційному виміру торговельного мореплавства, не були реалізовані ІМО в перші десять років діяльності організації [118, с. 16].

При створенні, а також у подальшій діяльності з розбудови власних інституцій, перед ІМО стояли наступні завдання: 1) забезпечення механізму прийняття рішень більшістю голосів; 2) прозора та ефективна співпраця між всіма учасниками; 3) прозорість діяльності, реальна відповідальність керівних органів організації; 4) практична значущість, втілюваність, реалізація актів ІМО в практичній діяльності суб'єктів галузі мореплавства [118, с. 17]. З огляду на це, поправки 1975 та 1977 рр., що були внесені до Конвенції про ІМО, зобов'язували приймати акти організації, що мають обов'язкову силу, шляхом голосування

більшістю голосів. Із прийняттям поправок до Конвенції про ІМО в 1979 році, ІМО перестала мати характер консультативного і дорадчого органу і стала повноцінною міжнародною організацією, що приймає міжнародне законодавство – в широкому та вузькому сенсі [118, с. 18].

Важливою конвенцією є Конвенція про вантажну марку від 1966 року [68, с. 134]. Її прийняття пов'язано з потребою уніфікувати вимоги стосовно технічних характеристик морських суден.

Відомо, що для забезпечення безпеки плавання кожне судно повинне мати запас плавучості, який являє собою об'єм водонепроникної частини корпусу вище за вантажну ватерлінію. Цей об'єм утворюється приміщеннями під водонепроникною палубою, а також надбудовами, що мають водонепроникні відсіки. Зі збільшенням осадки судна зменшується запас плавучості. Запас плавучості забезпечується призначенням судну мінімально допустимої висоти надводного борту і нанесенням на борту вантажної марки (Load Line).

Згідно з вимогами Конвенції про вантажну марку, жодне судно не може вийти в море, якщо не відповідає вимогам щодо остійності та плавучості. Відповідно до конвенції, «кожному судну видається Міжнародне свідоцтво про вантажну марку або Міжнародне свідоцтво про вилучення вантажної марки» [106, с. 155].

Регулювання публічного адміністрування морськими портами неможливо уявити без нормативно-правового акта, яким би регулювалися суспільні відносини у морських портах. В Україні спроби ухвалити закон про морські порти тривали з 2002 року [242]. У січні 2007 року парламент в першому читанні ухвалив за основу законопроект «Про морські порти», який пройшов друге читання лише в листопаді 2011 року, після чого в грудні 2011 року був ветований Президентом з подальшим відхиленням законопроекту Верховною Радою [241]. 21 лютого 2012 року Верховна Рада проголосувала новий закон «Про морські порти України» за основу в першому читанні, після чого повне набуття чинності датується 13 червня 2013 року [241; 243, с. 62]. Відповідно до п. 4 ч. 1 ст. 4 Закону, функціонування та розвиток морських портів засновується на

розмежуванні адміністративних функцій та комерційної діяльності. Відповідно до ч. 1 ст. 22, «у морських портах України справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний» [232].

Галузеве морське та портове законодавство України перебуває на етапі значного оновлення та усвідомлення необхідності якісної імплементації світових стандартів правового та організаційного забезпечення морської діяльності. Разом з цим, Україна досі не використала свій потенціал як морської держави на повну потужність. Для цього потрібно як якісне довгострокове планування, так і практичні кроки по його реалізації, що будуть підтримані ліберальними змінами в економіці.

Довгострокове планування розвитку морської та, зокрема, портової сфер України є відносно новим явищем сучасного українського нормотворення. Першу редакцію Морської доктрини в Україні було затверджено у 2009 році, а другу – у 2018 [122, с. 6; 172, с. 55]. Якщо у Доктрині 2009 року лише декілька разів згадувалося про портову діяльність у цілому, то в її діючій редакції означені конкретні напрями оновлення портових формальностей. Так, шляхами розвитку портової діяльності визначено: «1) запровадження сучасних процедур і технологій виконання вантажних робіт, надання суднам послуг (які переважно здійснюються саме у портах) відповідно до міжнародних стандартів; 2) збільшення пропускнуої спроможності морських портів шляхом спрощення комплексу портових формальних і технологічних процедур, скорочення часу перебування суден, мінімізації можливостей для корупції, подальшої дерегуляції; 3) лібералізація митних формальностей та інших контрольних процедур пропуску вантажів у морських портах; 4) спрощення порядку митного оформлення контейнерів у портах, приведення процедур їх пропуску у відповідність до міжнародних стандартів» [172].

Діючою Стратегією передбачається, що «однією з основних умов для розвитку портової галузі України є скорочення часу та спрощення процедури обробки вантажів за рахунок впровадження новітніх інформаційних

технологій» [211]. Серед основних завдань Стратегії у сфері підвищення конкурентоспроможності портової галузі визначено «удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів». У якості окремого завдання окреслена необхідність «удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів» [173, с. 51].

Отже, у двох програмних документах спеціально зазначається про важливість «спрощення», «лібералізації», «удосконалення», забезпечення відповідності міжнародним стандартам та упровадження інформаційних технологій у морську портову галузь. Цими конструкціями фактично констатована проблемність існуючого стану організаційно-правового забезпечення здійснюваних у морських портах України процедур (формальностей) та окреслено напрями подальших нормотворчих робіт і організаційних зусиль усіх суб'єктів публічного адміністрування портової діяльності [100, с. 49].

При цьому, можна побачити також цілковито позитивне зрушення, що полягає в усвідомленні можливостей нових підходів до управління галуззю. І це «вказує на гарні перспективи для застосування одного з найбільш відомих та спрямованих на врахування потреб керованих суб'єктів принципів побудови публічного адміністрування – «good governance» [130, с. 230]. Про це також свідчить динаміка галузевого законодавства, яке поступово сприймає міжнародно-стандартизовані правила оформлення суден у портах України.

Цілковито позитивним слід визнати затвердження у 2013 р. Порядку оформлення приходу та виходу суден з морського порту [224], а у 2015 – Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті [218218], що ґрунтуються на нормах Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [161], а також оновлення локальних актів морських портів. Контроль безпеки судноплавства суден під іноземними прапорами (Port State Control) здійснюється відповідно до

Чорноморського меморандуму [176], що містить широке коло застосовних міжнародних угод.

Отже, національний правовий базис спрощення портових формальностей сформовано. Тим не менше, організація його практичного впровадження залишається викликом, адже навіть міжнародні аудити ІМО та EMSA, які пройшла Україна, на жаль, не стали показником успішності здійснюваних реформ внутрішньодержавного публічного адміністрування цього напрямку [139]. У зв'язку з цим, варто наголосити на актуальності застосування принципу «good governance», що «наповнює концепцію публічного адміністрування гуманітарним та соціальним складниками, формує новий підхід до розуміння урядування, яке має відповідати не лише вимогам ефективності, але й бути відкритим, доступним, підзвітним і підконтрольним, а отже, чутливим до вимог громадян, їх потреб і запитів» [250, с. 319].

Розвиток концепцій «good governance» та «good administration» значно вплинув на формування наприкінці ХХ ст. так званого Європейського адміністративного простору – «складної системи співробітництва публічних адміністрацій європейських держав, покликаної забезпечувати однаково реалізацію прав громадян та юридичних осіб, створених у межах ЄС, а також забезпечувати ефективно та якісно надання адміністративних послуг» [163, с. 11]. Невипадково цей принцип згадується в Угоді про асоціацію ЄС та України 2014 р. [257], де однією з цілей політичного діалогу між сторонами визначено «зміцнення поваги до демократичних принципів, верховенства права та доброго урядування». Саме європейські традиції урядування стали базисом досліджуваного принципу та відповідних підходів до упорядкування державного управління, а згодом – публічного адміністрування та його антропоцентричного виміру. Адже як у сталих демократіях, так і у трансформаційних суспільствах посилюються вимоги до прозорості влади, її відповідальності та адекватності щодо прийнятих рішень [202, с. 47].

Відповідно до принципу good governance, управління має підпорядковуватися наступним критеріям: прозорість, ефективність, зворотній

зв'язок. За принципом *good governance*, публічне адміністрування здійснюється в тісній співпраці із суб'єктами приватного сектору – бізнесом, громадськими організаціями. Таким чином, залишається важливим приватне партнерство між суб'єктами [130, с. 232].

З метою спрощення та підвищення ефективності публічного управління, держава використовує інноваційні (інформаційні) технології. У галузі публічного управління, впровадження цифрових механізмів для надання публічних послуг дістало назву цифровізації. Вона допомагає зменшити витрати на надання послуг, скорочує адміністративні формальності та вплив людського фактору [187, с. 117].

Наведене є особливо важливим у морській та, зокрема, портовій галузі, де від «пришвидшення обробки суден та їх документації, а також врахування думок спеціалістів та громадських формувань (які зазвичай ґрунтуються на впровадженні досвіду найбільш ефективних та якісно адміністрованих портів світу) залежать суми надходжень до державного бюджету» [249, с. 224].

Налагодження ефективного діалогу між державними органами, представниками бізнесу та громадськості з метою конституювання оновленої концепції портових формальностей на теперішній час є провідним завданням для Міністерства інфраструктури, Морської адміністрації та Адміністрації морських портів України. Це пояснюється хибністю результатів багатьох впроваджуваних ними ініціатив. Для Адміністрації морських портів України це, наприклад, заміна відомчої охорони портів на приватні охоронні структури, для Морської адміністрації – призначення «других» капітанів морських портів та відключення діючих капітанів від системи документів моряків; робота «сервісів» здійснення портових формальностей тощо. Створення додаткових адміністративних перешкод у підсумку уповільнює реалізацію усіх задекларованих ініціатив та збільшує корупційні ризики, а побудова складного у використанні механізму декларування судна стримує розвиток портової інфраструктури, зменшує кількість суднозаходів та негативно позначається на бюджеті країни, кількості робочих місць та соціальній стабільності. Тому майбутнє спрощення,

лібералізація та удосконалення портових формальностей має бути максимально конструктивним та позбавленим відверто складних і заплутаних процедур, має справді враховувати інтереси реципієнтів портових послуг.

Про надмірну зарегульованість портової транспортної галузі зазначалося в Аудиті економіки України, який було представлено наприкінці 2020 року [201, с. 56-57]. В документі також відзначено, що «регулювання у сфері морського транспорту є неефективним; нецільове використання портових зборів призводить до того, що українські порти є одночасно найбільш дорогими у світі та найбільш неефективними» [202, с. 55]. На жаль, подолання системної кризи в морській галузі не призводить до реальних кроків, спрямованих на модернізацію інфраструктури морських портів, підвищення зацікавленості робітників у високих результатах праці. Це матиме наслідком повне зношення потужностей та припинення роботи портів, якщо не буде вжито заходів по їх модернізації. З метою запобігання розгортанню таких сценаріїв у портах України необхідно вже зараз розпочинати їх оновлення за рахунок портових зборів. А збільшити останні можна лише підвищивши кількість суднозаходів завдяки системі спрощеного оформлення та електронного документообігу. Позитивним у цьому напрямі (та, відповідно, певним розвитком ідей «good governance») слід визнати скорочення Міністерством інфраструктури у листопаді 2020 р. часу на оформлення заходжень суден до морських портів України з 14-18 до 8-9 годин [147]. Такі суднозаходи оформляються цілодобово за електронною поштою Морської адміністрації. Поступово Міністерство планує «запровадження окремої електронної системи для оформлення суднозаходжень, яка передбачає: відсутність необхідності особистого подання документів судовим агентом до прикордонної служби та диспетчерської порту; мінімум часу на оформлення – до чотирьох годин; створення єдиного реєстру суднозаходу до портів України; поліпшення системи контролю за суднозаходами; істотне зменшення корупційних ризиків» [165, с. 53; 194].

Тут виникає закономірне питання: чому лише наприкінці 2020 року Міністерство інфраструктури розпочало цю роботу? Щодо методів роботи



Морської адміністрації, то показовими є Рекомендації тимчасової адміністративної колегії Антимонопольного комітету України від 04 листопада 2020 р. № 2-рк/тк «Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції» [236]. У документі відзначено, що «дії Морської адміністрації, які полягають у нав'язуванні судновласникам та морським агентам послуг ДП «Сервісний центр морського та річкового транспорту» з організаційно-технічного забезпечення процедури оформлення приходу та виходу судна з морського порту, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції на ринках послуг з агентування суден» [236]. Таким чином, за умов поширення практики нав'язування послуг державного підприємства, наврядчи можна говорити про слідування принципу «good governance» у роботі Морської адміністрації. І це не випадково. Адже принцип «good governance» було вироблено тривалою практикою, багаторічними традиціями урядування та намаганнями, що мають провідним гаслом «як зробити краще та на перспективу», а не «як заробити більше за короткий строк». Вважаємо, що нестабільне законодавство залишається суттєвою перепорою для впровадження принципів такого адміністрування. Виключно споживацький підхід до морської галузі, що спостерігається упродовж всього періоду незалежності України, з інтересом до швидких надприбутків без жодних капіталовкладень не може виправдати себе у підсумку та у довготривалій перспективі. Для довготривалого, сталого розвитку української портової сфери потрібні складні, болючі та непопулярні рішення, які дадуть змогу ефективно закріпити принципи “good governance” на практиці та дійсно підвищити прибутковість української морської галузі.

Після цього, слід приділити увагу митним формальностям на морському транспорті. В Україні митні формальності на морському транспорті підлягають правовому регулюванню Глави 30 Митного кодексу [177]. Крім цього, у 2015 році Міністерством фінансів України було затверджено Порядок виконання

митних формальностей на морському та річковому транспорті [218]. Поза цим, варто згадати про те, що від 21 травня 2012 року діє Постанова уряду № 451, якою затверджено Типову технологічну схему пропуску через державний кордон осіб, транспорту [...] і товарів [189].

У 2022 році, відповідно до Постанови Кабміну № 94 від 9 лютого, до технологічної схеми були внесені зміни, наприклад, згідно з п. 2, додано визначення понять «вільна практика», «інформаційні системи електронної взаємодії», «портове співтовариство» [206]. У зв'язку зі змінами, під вільною практикою запропоновано розуміти вантажні операції стосовно судна закордонного плавання, що проводяться без участі органів контролю держави порту, якщо вони прийняли відповідне рішення на основі отриманої документальної інформації. Таким чином, вільна практика – розвантаження, завантаження та інші види вантажних операцій, які не потребують участі контролюючих органів держави порту на борту судна закордонного плавання.

Стосовно інформаційних систем електронної взаємодії, Постановою Кабміну № 94 від 9 лютого 2022 року зазначено, що ними вважаються інформаційні системи обігу документів, що містять інформацію про осіб, товари та транспорт, за допомогою якого вони переміщуються [206]. Портовим співтовариством погоджено вважати державні органи, зокрема, ДП «АМПУ», та суб'єкти господарювання, що беруть участь в контрольних процедурах при переміщенні товарів через державний кордон, здійснюють такі перевезення, беруть участь в обміні інформацією стосовно таких перевезень.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів № 47 від 20 січня 2023 року, до технологічної схеми було внесено нові зміни, зокрема, виключено п. 3-2, а також додано зміни до абз. 1 п. 3-1 схеми [205]. Згідно з п. 3-1, перевізник подає до органу митного контролю в зоні перетину державного кордону товарами перевізника загальну декларацію до моменту прибуття на митну територію України. Таким чином, перевізник має подавати декларацію прибуття завчасно. Згідно з п. 3-3 технологічної схеми, для завчасної подачі декларації прибуття

можуть використовуватися системи інформаційні системи електронної взаємодії.

При здійсненні портових формальностей неможливо оминати тему державного портового контролю. З теоретичної точки зору, контроль – поняття досить ємне і може поєднувати різні види керуючого впливу. Найбільше поширення в практиці торговельного мореплавства отримала така форма контролю, як інспектування суден на предмет відповідності вимогам чинних міжнародних конвенцій. Цей вид контролю виник як захист, як реакція на неналежне здійснення контролю зі сторони держави прапора. Є природним, що поряд із правотворчою, організаційною та оперативно-виконавчою діяльністю з імплементації норм міжнародного права як самостійний вид виділяється контрольна діяльність.

Міжнародний і національний контроль використовуються в сучасній міжнародно-правовій договірній практиці як заходи гарантійного характеру з метою підвищення ефективності дії міжнародно-правових норм. На необхідність здійснення такого виду контролю указувалося ще в першій редакції SOLAS від 1929 р. (наголошено на важливості інспекцій) [29, с. 574; 35]. «Наступний крок зі створення системи контролю за суднами було зроблено у SOLAS 1948 р., у якій Правило 18 Глави I уперше містило положення, які уповноважували посадових осіб, які здійснюють контроль, не дозволяти непридатним до плавання суднам вихід у море, а також передбачало необхідність доповіді в ІМО про факти, які спричинили будь-яке втручання. Положення про контроль іноземних суден у портах містяться в Правилі 19 Глави 1 SOLAS та в Протоколі 1978 р. до неї» [168, с. 58].

Наприкінці минулого – на початку поточного століття інспектування іноземних суден у портах на предмет відповідності вимогам міжнародних конвенцій набуло глобального характеру. Після підписання Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю зі сторони держави порту було прийнято цілу низку меморандумів: Латиноамериканський, Токійський та ін. Деякі держави беруть участь більш ніж в одному регіональному меморандумі.

Так, США співпрацюють із державами-учасницями Паризького меморандуму і мають статус спостерігача в рамках Токійського меморандуму.

Відповідно до положень Меморандуму «уряди держав зобов'язалися підтримувати ефективну систему контролю зі своєї сторони як держави порту, не проводячи дискримінації прапора, із метою забезпечення того, щоб іноземні торговельні судна, які відвідують порти їхніх держав, відповідали нормам, що містяться в таких договорах як Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., Протокол 1988 р. до неї, SOLAS та протоколи до неї, MARPOL, STCW, COLREG, Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р. (Конвенція МОП № 147). Ці угоди мають назву «застосовних інструментів» (п. 2.1). Меморандум установлює, що щорічною загальною кількістю оглядів повинно охоплюватися 25% передбачуваної кількості окремих іноземних торговельних суден, які зайшли до портів їхніх держав» [28; 33].

«Для досягнення цілей Меморандуму сторони взяли на себе зобов'язання проводити консультації та співпрацювати одна з одною, а також обмінюватися між собою інформацією. З 1999 р. Паризький меморандум публікує три переліки держав прапора, що містяться в річних звітах: «Білий список», до якого входять держави прапора, судна яких, як правило, відповідають міжнародним стандартам; «Сірий список», до складу якого належать держави прапора, які мають середні показники щодо перевірок контролю держави порту; «Чорний список», що складається з держав прапора, судна яких мають низькі показники з безпеки» [93, с. 414].

Наостанок, варто розглянути, як закордоном функціонує система портових зборів, що є важливою частиною адміністрування морського порту. Портові збори і тарифи використовуються адміністрацією порту для покриття витрат на користування портовими засобами, а також для розвитку портової інфраструктури. Відповідно до такої концепції, де витрати компенсуються портовими зборами, морський порт функціонує за принципом окупності – витрати покриваються за рахунок портових зборів. Портові збори, таким чином, враховують реальні витрати за користування портовою інфраструктурою,

витрати на обслуговування портових споруд, а також включає частку прибутку на розвиток морського порту. З економічної точки зору, портові збори розглядаються в якості послуги, а сума збору – як ціна за надання послуги. Така економічна модель підходить для портів, які знаходяться на шляху постійного потоку вантажів і не відчувають серйозної конкуренції та значних капіталовкладень з боку держави для свого розвитку. Як приклад, в літературі наводяться порти в таких країнах як Сполучене Королівство, Данія, Польща, Фінляндія, Японія [101, с. 27]. Така економічно-фінансова модель портових зборів дістала назву англійської – за лідерством Великої Британії як морського гегемона (до ХХ ст.) та поширеністю застосування концепції в портах цієї держави.

Зауважимо, що англійська модель, однак, не виключає разові державні інвестиції, якщо мова йде про великий та довгостроковий інфраструктурний проєкт. Економічними та юридичними механізмами такої допомоги є державне кредитування, можливість відстрочки платежів, прямі субсидії, «податкових канікул».

Іншою моделлю портових зборів є французька концепція. Портові збори, які провадяться за прикладом французької концепції, передбачають як основне своє завдання забезпечення функціонування логістики в країні, ефективної системи перевезення вантажів як частини національної логістичної системи. На відміну від англійського підходу, французька концепція за основу розвитку порту бере державне фінансування. Французький підхід до портових зборів передбачає залучення фінансування, крім надходжень від діяльності порту, з місцевих та державного бюджетів, а також пошук приватних інвестицій. Як зазначає Т. В. Аверочкіна, це пов'язано з великими ресурсними витратами на забезпечення функціонування портів у регіоні, а також великою конкуренцією в європейських портах [101, с. 28]. Відповідно до французької концепції портових зборів функціонують такі європейські порти як Антверпен в Бельгії, порти Гамбурга та Бремена в Німеччині, Марселя та Гавра у Франції; крім цього, порти Іспанії, Фінляндії, Норвегії [101, с. 28]. Таким чином, французька модель

використовує портові збори лише як часткове джерело коштів для розвитку порту [171, с. 25-27].

Водночас, слід зазначити наступне. Концепція адміністративних процедур, а не лише портових зборів, у портах Франції не відрізняється від загальноприйнятої, адже спочатку визначає, кому належить право здійснювати адміністративні процедури в порту (визначення суб'єктів контролю), після чого визначає обсяг повноважень цих суб'єктів, їх правовий статус (зміст прав та обов'язків) [171, с. 22].

При вирішенні питання стосовно застосовності того чи іншого правила в діяльності порту або застосування правової норми стосовно суб'єктів, що перебувають у порту, постійно чи тимчасово, і провадять там свою діяльність, французька доктрина портового права вирішує декілька питань. По-перше, вирішується питання стосовно правового статусу порту, а саме, які суб'єкти мають контрольні повноваження в порту, на основі форми власності та правового статусу порту. По-друге, визначається характер операції під питанням та суб'єкти, які брали в ній участь. Після визначення суб'єктів, якщо має місце спір, визначається правова система, яка регулює вирішення спору за участі подібних суб'єктів. У Франції більшість спорів, що стосуються відповідальності держави, знаходяться в юрисдикції адміністративних судів, тоді як, наприклад, у Сполученому Королівстві такі спори знаходяться у віданні судів загального права (common law courts) [201, с. 22].

## **1.2 Міжнародні стандарти щодо оформлення суден у порту**

Морські перевезення є важливою частиною світового товарообігу. За різними оцінками, наприклад, таких організацій як OECD, UNCTAD, на морські перевезення припадає від 80 до 90% світової торгівлі [57; 78].

Перевезення морем робить можливою доставку цінних будівельних матеріалів, продуктів першої необхідності, харчування, сільськогосподарських

культур, енергоносіїв, металів тощо. Разом з цим, така невід'ємна галузь глобальної економіки не може існувати без розвинутого правового регулювання.

Морське судно здатне перевозити тисячі тон вантажу, але воно здатне завдати серйозної шкоди довкіллю, життю та здоров'ю людей, перш за все тим, хто перебуває на борту. Для того, щоб судна перевозили лише дозволені вантажі, а також дотримувалися правил безпеки та охорони навколишнього середовища, діє відповідна система міжнародно-правових договорів, правил та рекомендацій.

Контроль за дотриманням міжнародних стандартів судноплавства в першу чергу є обов'язком держави прапора, тобто, держави, під прапором якої ходить судно. З іншого боку, держава порту, в який заходить іноземне судно, також здійснює контроль за дотриманням міжнародних стандартів. Таким чином урівноважуються процедури, де контролю держави прапора кореспондує контроль держави порту.

Коли судно, яке здійснює міжнародний рейс, заходить в іноземний порт, воно має пройти ряд перевірок. Їх метою є визначення ступеня відповідності міжнародним стандартам мореплавства. Таким чином держава порту здійснює свою адміністративну функцію по відношенню до іноземних суден.

Оформлення суден у порту вимагає комплексного правового регулювання. Воно поділяється на міжнародні акти та національне законодавство України, яке часто формується на основі міжнародно-правових документів, або, можна сказати, слідує за ними (спочатку приймається договір (конвенція), Україна приєднується до міжнародного договору, на виконання вимог договору приймаються нові нормативно-правові акти в галузі морського права).

У різний час окремим питанням міжнародного регулювання оформлення суден в портах було присвячено праці таких спеціалістів як Аверочкина Т.В., Андрущенко С.В., Дмитрієв В.І., Дудар А.П., Єфімов К.І., Любченко В.І., Калінський С., Клевцов К., Козир Л.А., Позолотін Л.А., Стецун Р., Тіхосова Г., Топалов В.П., Торський В.Г., Царенко О., Федотов О.П., Alexandrowicz С.Н., Dalaklis D., Joseph A.

Порти та морська галузь у цілому підпадають під дію як міжнародного, так і національного законодавства. Це означає, що всі міжнародні торговельні судна, що заходять у порт, повинні дотримуватися як глобальних морських законів і правил, так і національних морських правил порту, у який вони заходять [9, с. 319]. Торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується для цілей, зазначених у статті 15 Кодексу торговельного мореплавства України [157].

Міжнародне та національне регулювання є двома головними сферами застосування правових норм щодо оформлення суден у портах. Однак, крім цього, існують також і муніципальні правила, або правила окремих портів, які не суперечать регулятивним актам вищої ієрархії – національним законам та міжнародним договорам.

Таким чином, можна виділити декілька рівнів правового регулювання оформлення суден в порту відповідно до масштабу їх застосування, або джерела прийняття.

Масштаб	Характеристика
Глобальні правила	Приймаються міжнародними організаціями на зразок ООН, ІМО, ІСО
	Дійсні для більшості країн світу
Національні регулятивні акти	Приймаються органами державної влади окремої країни
	Враховують національну специфіку, але не протирічать вимогам глобальних правил
	Ускладнюються зі збільшенням торговельних зв'язків <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Розвинені морські держави мають складніше регулювання.



Муниципальні правила	Приймаються органами муніципальної влади, місцевим самоврядуванням
	Залежать від способу державного управління, адміністративно-територіального поділу <sup>2</sup>

Прихильність міжнародним стандартам у сфері мореплавства затверджена нашою державою на доктринальному рівні. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року, уряд визнав, що Україна повинна дотримуватися міжнародних стандартів у сфері мореплавства, безпеки суден та портів [211]. На виконання цієї місії має бути створено систему нормативно-правових актів, яка забезпечить технічну, матеріальну, кадрову та ресурсну базу для втілення міжнародних стандартів у зазначених вище сферах.

Такі формулювання властиві підходу, який формується в рамках публічного врядування та адміністрування (англ. *public governance and administration*), де врядування покликане формувати та запроваджувати політику, а адміністрування – приймати управлінські рішення відповідно до сформованої державної політики в морському секторі. Як зазначає А.Ф. Колодій, публічне адміністрування – це перш за все організаційно-розпорядча діяльність, управління персоналом, надання послуг населенню [158, с. 489]. Публічне адміністрування, яке раніше іменувалося державним управлінням, є технічною реалізацією публічного врядування. Адміністрування має належати перш за все аполітичним спеціалістам. Воно передбачає залучення приватних структур – бізнесу, недержавних організацій, у процес прийняття рішень, тому характеризується децентралізацією [144].

Із цієї точки зору, система нормативно-правових актів, яку належить створити в рамках Морської доктрини України з метою втілення міжнародних

<sup>2</sup> Наприклад, правила штату в США або муніципальні правила в окремих країнах ЄС. Також прикладом може послужити Китай, де діє своя специфіка для кантонів, муніципалітетів, окремих адміністративних районів, автономних округів, спеціальних економічних зон тощо. Тим не менше, у випадку з КНР слід враховувати, що наявність специфіки правового регулювання на муніципальному рівні все одно перебуває під контролем керівної влади, тому є окремою лише формально, а не за змістом, оскільки прийняття нормативно-правової бази в КНР є прерогативою центрального уряду.

стандартів у сфері мореплавства, безпеки суден та портів, є прикладом публічного врядування, яке затверджує необхідність в оптимізації публічного адміністрування морською галуззю. Т. В. Аверочкіна з цього приводу, однак, зазначає, що вказані доктринальні положення, або вектори розвитку морської галузі, мають знайти своє втілення на практиці, оскільки без цього Морська доктрина України ризикує залишитися декларативним документом [103, с. 7].

Стандарти оформлення суден в порту можна категоризувати в залежності від форми документа, за допомогою якого вони оформлюються. У випадку ІМО можна виділити наступні види: 1) конвенції; 2) протоколи; 3) поправки; 4) рекомендації, кодекси та гайдлайни; 5) резолюції.

I. Конвенція – це письмова угода з кількох частин. Конвенції складають основну частину морських справ, які регулюються ІМО. Серед основних конвенцій ІМО є Конвенція про безпеку життя на морі (SOLAS) 1974 року та Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден (MARPOL) [80; 177]. Конвенції зазвичай мають кілька підрозділів, які детально описують різні аспекти предмета, визначеного конкретною конвенцією. Наприклад, Конвенція MARPOL складається з шести частин (додатків), кожна з яких відповідає за окремий аспект забруднення моря: Додаток I – забруднення нафтою, Додаток II – шкідливими речовинами (наливом), Додаток III – шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упакованому вигляді, Додаток IV – стічними водами з кораблів, Додаток V – забруднення сміттям із кораблів, Додаток VI – забруднення повітря з суден [34; 92; 178].

II. Протоколи є важливим інструментом, який використовується ІМО для внесення змін до конвенцій, які вже прийняті, але ще не набрали чинності. Наприклад, Конвенція SOLAS 1973 двічі була змінена за допомогою протоколів – протоколом SOLAS 1978, який набув чинності 1 травня 1981 року, і протоколом SOLAS 1988, який набув чинності 3 лютого 2000 року. Обидва протоколи зараз відомі як SOLAS 74/78 і SOLAS 74/88 [106, с. 153].

III. Поправки – це зміни, які вводяться в дію за допомогою протоколів. Наприклад, у 1970-х рр. через кілька аварій на морі виникла гостра потреба

змінити Конвенцію MARPOL 1973. Відповідні поправки були введені в дію комбінованим конвенційно-протокольним документом під назвою MARPOL 73/78 від 2 жовтня 1983 року [106, с. 153].

IV. Рекомендації – це вказівки, які не мають обов’язкової сили. Вони не є офіційними документами, такими як конвенція чи протокол, а є списком рекомендованих практик, які тісно пов’язані з конвенціями. Рекомендації також можуть бути настановами, які очікують на прийняття ІМО. Хоча рекомендації не є юридично обов’язковими, деякі уряди можуть застосовувати їх повністю або частково в якості обов’язкових до виконання [54, с. 423].

V. Резолюції ІМО – це остаточні документи, які приймаються ІМО або будь-яким головним органом ІМО. Зазвичай, вони є результатом консенсусу щодо рекомендації чи поправки [22, с. 127]. Рішення, прийняте зборами ІМО, маркується характерним чином. Наприклад, резолюція А.586(XIV) означає, що вона видана Асамблеєю ІМО (А. – Асамблея), 586 – порядковий номер резолюції, а XIV означає, що документ було прийнято 14-ю сесією Асамблеї ІМО [4, с. 483].

Окремим великим напрямком досліджень є правотворча діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) та різноманіття документів, які вона видає задля оптимізації судноплавства. На думку К. Білляра, важливість рекомендацій ІМО можна пояснити наступними чинниками:

1. Рекомендації ІМО виступають в якості джерела для оптимізації правових механізмів, які держава прагне використовувати для регулювання судноплавства [119, с. 132].

2. Використання рекомендацій ІМО є процесом, який відображає консенсуальну взаємодію між різними суб’єктами сфери морського транспорту. Над документами ІМО працюють об’єднані групи експертів, справжніх фахівців у галузі судноплавства, які, до того ж, можуть розглядати проблеми з урахуванням міжнародного досвіду, враховуючи позиції різних країн, що в підсумку позитивно відображається на прийнятому документі, а за необхідності – може бути оперативно виправлено або доповнено [119, с. 133].

3. Рекомендації ІМО слугують прототипом національного законодавства. Іншими словами, документи ІМО можна використовувати в якості моделі нормативно-правових актів у галузі мореплавства.

Усі судна повинні мати сертифікати, які підтверджують їх морехідність, тип судна, кваліфікацію моряків тощо. Ці сертифікати видаються державою прапора та можуть бути перевірені інспекторами держави порту. Усі сертифікати повинні бути дійсними та оформлені відповідно до міжнародних конвенцій чи документів, якими встановлено їх форму.

Сертифікати, які необхідно мати на борту судна, перераховані у FAL.2/Circ.131 за 2017 рік [45]. Залежно від типу судна, до них відносяться:

Міжнародне мірильне посвідчення (посвідчення про тоннаж). Видається кожному судну, валова і чиста місткості (тоннаж) якого визначено відповідно до Конвенції по обмірюванню суден 1969 року (стаття 7 цієї Конвенції) [179].

Міжнародне посвідчення вантажної марки. Видається кожному судну, яке було оглянуте та позначене відповідно до Конвенції або Протоколу 1988 до неї (стаття 16 цієї Конвенції) [180].

Документ про мінімальний склад екіпажу. Кожне судно, задіяне в міжнародних морських перевезеннях, повинно бути забезпечене документом про необхідне укомплектування екіпажем або еквівалентом такого документу, виданим державою прапора (правило 14.2 Розділу V Конвенції SOLAS).

Посвідчення екіпажу корабля. Сертифікати капітана, офіцера або рядового складу видаються тим кандидатам, які, на думку Адміністрації, відповідають вимогам щодо служби, віку, медичної придатності, підготовки, кваліфікації та іспитів згідно з відповідними положеннями Конвенції ПДНВ 1978 року та Кодекс STCW [181]. Форми посвідчень надаються в Розділі A-I/2 Кодексу ПДНВ. Посвідчення мають бути доступні на борту корабля (правило I/2 статті VI Конвенції ПДНВ 1978 року; розділ A-I/2 Кодексу ПДНВ).

Міжнародний сертифікат про запобігання забрудненню нафтою. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою видається після огляду відповідно до правила 6 Додатку I MARPOL будь-якому нафтовому

танкеру валовою місткістю 150 т і більше та будь-якому іншому судну валовою місткістю 400 т і більше, яке здійснює рейс до портів або офшорних терміналів під юрисдикцією інших учасників Конвенції MARPOL. Сертифікат супроводжується Записом про побудову та обладнання для відмінних від нафтових танкерів суден (Форма А) або Записом про побудову та обладнання для нафтових танкерів (Форма В) (правило 7 Додатку I Конвенції MARPOL).

Книга обліку нафти. Кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 т і більше та кожне судно валовою місткістю 400 т і більше, крім нафтоналивного танкера, повинні мати журнал обліку нафти з частиною про машинне відділення (Oil Record Book, Part I), як це вимагається відповідно до Appendix III Додатку I Конвенції MARPOL. Кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 і більше також повинен мати на борту журнал обліку нафти з частиною про вантажне відділення/операції з баластом (Part II) (правила 17 і 36 Додатку I Конвенції MARPOL).

План на випадок надзвичайних ситуацій через забруднення нафтою. Кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 т і більше і кожне судно, крім нафтового танкера валовою місткістю 400 т і більше, повинні мати на борту план запобігання забрудненню нафтою, затверджений державою прапора (правило 37 Додатку I до Конвенції MARPOL; резолюції МЕРС.54(32), МЕРС.86(44)).

Керівництво щодо кріплення вантажу. Усі вантажі, крім твердих і рідких навалочних вантажів на балкерах, вантажних одиниць і вантажних транспортних одиниць, повинні бути закріплені протягом усього рейсу відповідно до інструкції з кріплення вантажу, яку затверджує держава прапора. Інструкція щодо кріплення вантажу є обов'язковою і повинна відповідати стандартам та керівництвам ІМО. На ролкерах кріплення вантажу повинно бути завершено до того, як судно залишить причал (правила 3.41 Розділу II-2, 5.6 Розділу VI, 5 Розділу VII Додатку до Конвенції SOLAS; MSC.1/Circ.1353/Rev.1).

Посвідчення відповідності (англ. Document of Compliance). Кожна компанія, яка відповідає вимогам Кодексу ISM [40], повинна отримати посвідчення відповідності (документ про відповідність). Копія посвідчення

повинна зберігатися на борту (правило 4 Розділу IX Додатку до Конвенції SOLAS, параграф 13 Кодексу ISM).

Сертифікат з управління безпекою. Держава прапору або відповідна організація, визнана державою прапору, видає кожному судну свідоцтво про управління безпекою (сертифікат з управління безпекою). Перед видачею свідоцтва держава прапору або відповідна організація перевіряють, що судовласник та екіпаж на кораблі працюють відповідно до схваленої системи управління безпекою (правило 4 Розділу IX Додатку до Конвенції SOLAS, параграф 13 Кодексу ISM).

План та інші документи щодо безпеки корабля. Кожне судно повинно мати на борту план безпеки, затверджений державою прапора. План повинен передбачати три рівні безпеки згідно з частиною А Кодексу ISPS [38]. На борту також повинні зберігатися записи про види діяльності, які впливають на безпеку судна (правило 9 Розділу XI-2 Додатку Конвенції SOLAS; секції 9, 10 частини А Кодексу ISPS).

Міжнародний сертифікат системи захисту від обростання (протинаростової системи). Видається після інспекції та огляду суднам валовою місткістю 400 т і більше, які здійснюють міжнародні рейси (крім стаціонарних або плавучих платформ, плавучих сховищ і виробничо-зберігаючих установок) (правило 2(1) Додатку 4 Конвенції AFS) [36].

У переліку посвідчень, які мають бути на борту, відповідно до FAL.2/Circ. 131, містяться й інші документи, наприклад, які стосуються проведення навчань, ремонту, пожежної безпеки, рятування людей на морі, скидання баластних вод, утилізації сміття, страхування цивільної відповідальності тощо [45].

Утримання порту – велика відповідальність його адміністрації. Адміністрація відповідає не лише за споруди та інфраструктуру, а й за життя персоналу та безпеку [9, с. 304]. Для дотримання міжнародних стандартів та безпеки порту й охорони навколишнього середовища, у порту проводиться перевірка, аудит, інспекції суден.

Необхідно також розглянути нормативно-правову базу, присвячену міжнародним стандартам з безпеки та охорони суден в портах, безпеки та охорони праці, охорони навколишнього середовища.

Видача сертифікатів та проведення перевірок – це те, що об'єднує більшість документів, про які йтиметься нижче. Перевірка та сертифікація як на березі, так і на судні проводиться незалежними організаціями, які призначені для проведення нормативної сертифікації від імені адміністрації порту.

Варто також звернути увагу на оптимізацію процесу оформлення суден в порту, а саме на Конвенцію FAL [16]. Її було прийнято 9 квітня 1965 року в Лондоні. Вона набула чинності 5 березня 1967 року [16]. Відповідно до ст. 1, 3, договірні сторони зобов'язалися працювати над тим, щоб привести у відповідність до єдиного стандарту процедури перевірок та адміністративні формальності у портах [45]. Отже, головним завданням Конвенції стала оптимізація оформлення суден в порту, зменшення формальностей та бюрократичного навантаження і, відповідно, полегшення та поживлення міжнародного морського судноплавства.

Конвенція FAL складається з 16 статей і одного Додатка. Статті містять загальні положення та сферу застосування Конвенції, а Додаток містить норми, які поділяються на стандарти та рекомендовану практику. Відповідно до ст. 6 Конвенції, стандартами іменуються заходи, застосування яких є необхідним і можливим для полегшення судноплавства, рекомендованою практикою – заходи, застосування яких бажаним.

Структура Додатку виглядає наступним чином: 1) визначення та загальні положення; 2) прихід, стоянка та відхід судна; 3) прибуття та відправлення фізичних осіб; 4) безбілетні пасажери; 5) прибуття, перебування та відправлення вантажів та інших предметів; 6) охорона здоров'я та карантин, включаючи санітарні заходи для тварин і рослин; 7) інші положення.

Остання чинна редакція Конвенції FAL ухвалена Резолюцією ІМО FAL.12(40) від 8 квітня 2016 року [2]. Головною новацією останньої редакції є перехід на системи електронного обміну інформацією. Відтак, документи, які

вимагалися портовими властями при приході/відході судна в порт, мають надаватися в електронному вигляді за принципом «єдиного вікна» - такої системи, що забезпечує можливість надання стандартизованої інформації в єдиному пункті. Таке рішення з'явилося завдяки сесії Комітету FAL у 2014 році, на якій Комітет погодився, що електронні сертифікати еквівалентні паперовим, якщо сертифікати та вебсайт, який використовується для доступу до них, відповідають вимогам ІМО. Таким чином, електронні сертифікати (при дотриманні інших стандартів ІМО) повинні розглядатися як такі, що перебувають на борту.

Крім визначення «єдиного вікна», в оновленому Додатку Конвенції FAL встановлено, що перевірки різних контролюючих органів мають проводитись одночасно в одному і тому ж місці і з мінімальними затримками; спрощено формальності щодо круїзних та науково-дослідних суден.

Відповідно до п. 2.1 Додатку до Конвенції FAL, держава порту має право вимагати до пред'явлення наступні документи на судні: 1) загальну декларацію; 2) декларацію про вантаж; 3) декларацію про суднові припаси; 4) декларацію про особисті речі команди судна; 5) суднову роль; 6) список пасажирів; 7) морську санітарну декларацію; 8) декларацію про безпеку (згідно з правилом 9.2.2 Розділу XI Конвенції SOLAS); 9) декларацію про оцінку митних ризиків у зв'язку з перевезенням вантажу; 10) форму повідомлення про доставку відходів до прийомних споруд порту.

Відповідно до рекомендованої практики (п. 2.2.2), загальна декларація містить відомості про: назву, тип і номер судна; позивний сигнал; державу прапора судна; номер рейсу; дані про реєстрацію; дані про вантажомісткість; прізвище капітана; прізвище та контактна інформація суднового агента; короткий опис вантажу; кількість членів екіпажу; кількість пасажирів; короткі відомості про рейс; дата і час приходу/відходу; порт приходу/відходу; потреби судна щодо приймальних споруд для відходів і залишків; останній порт заходу/наступний порт заходу.



Вантажна декларація є основним документом про вантаж, який вимагається портовою владою при оформленні судна в порту. При цьому, може вимагатися надання додаткової інформації про небезпечні вантажі (п. 2.3). В якості альтернативи декларації про вантаж можуть надаватися судновий маніфест або примірник транспортного документа (або його завірена копія), якщо вони містять відомості, які вимагаються від декларації про вантаж.

Відповідно до стандарту 2.5 Додатку, декларація про особисті речі команди судна не вимагається при його відправленні з порту і засвідчується аналогічно до декларації про припаси (п. 2.5.1). Влада порту може вимагати, щоб кожен член екіпажу підписав або запевнив прийнятним способом декларацію про свої особисті речі, якщо це доцільно при здійсненні перевірки (п. 2.5.1). Рекомендованою практикою є витребування тільки таких відомостей щодо особистих речей, щодо яких накладається мито, заборона або обмеження (п. 2.5.2).

Суднова роль містить відомості про кількість та склад екіпажу (п. 2.6). Членами екіпажу є будь-які особи, дійсно зайняті під час рейсу виконанням обов'язків на борту, пов'язаних експлуатацією судна або його обслуговуванням, і включені в суднову роль (підрозділ «А» Додатку).

Якщо судно, здійснюючи рейси за розкладом, заходить в один і той же порт щонайменше один раз протягом 14 днів і якщо на ньому відбуваються незначні зміни складу екіпажу, державній владі в загальному випадку не слід вимагати надання повністю заново складеною суднової ролі, а слід приймати існуючу суднову роль із зазначеними в ній змінами (п. 2.6.4).

Список пасажирів є основним документом, що містить відомості про пасажирів при прибутті і відправленні судна (п. 2.7).

Основним документом, що містить відомості про небезпечні вантажі, є маніфест небезпечних вантажів (п. 2.8), а щодо стану здоров'я осіб на борту – морська санітарна декларація (п. 2.10).

Крім Конвенції FAL, при оформленні судна в порту звертається увага на дотримання норм Міжнародного кодексу управління безпекою (МКУБ) [40]. Як

стверджує М. Burns, положення Розділу IX Конвенції SOLAS і Кодексу ISM застосовуються до понад 98% світового тоннажу торговельних суден [9, с. 305].

Появі Кодексу ISM, як це зазвичай, на жаль, буває, сприяли аварії на морі. Особливо помітними у цьому аспекті стали аварії суден *Herald of Free Enterprise* (1987) та *Scandinavian Star* (1990). Деякі з великих морських аварій були спричинені людською помилкою, а факторами, що сприяли цьому, були помилки керівництва, відсутність нагляду та відсутність неупередженої, повної та надійної взаємодії (зв'язку) між керівництвом і моряками [9, с. 305]. Кодекс було прийнято резолюцією ІМО А.741(18) у 1993 році. Він набув чинності 1 липня 1998 року після внесення поправок до Конвенції SOLAS, відповідно до яких у ній з'явився Розділ IX. Актуальною є версія Кодексу ISM від 2018 року, ухвалена відповідно до резолюції ІМО А.788(19) [8; 75].

Впродовж років, до Кодексу ISM вносилися зміни згідно з наступними резолюціями Комітету з безпеки на морі (англ. Maritime Safety Committee, MSC) ІМО: MSC.104(73) (набули чинності 1 липня 2003 року), MSC.179(79) (набули чинності 1 липня 2006 року), MSC.195(80) (набули чинності 1 січня 2009 року), MSC.273(85) (набули чинності 1 липня 2010 року) [37].

Крім цього, у листопаді 2012 року 91-а сесія MSC ІМО запровадила поправки до Конвенції SOLAS, відповідно до яких судна мали отримати посвідчення про здійснення заходів зі зменшення рівня шумового забруднення та захисту екіпажу від нього [9, с. 306].

Кодекс ISM також регулює питання кібербезпеки. Відповідно до п. 4.4.4 Доповіді за результатами засідання MSC 97/22 (97-а сесія), ІМО встановлено необхідність владнати питання кібербезпеки за допомогою інструментів Кодексу ISM та Конвенції SOLAS [48, с. 21]. Це рішення було підтвержене за результатами засідання MSC на наступній, 98-й, сесії. Відповідно до прийнятої Резолюції MSC.428(98), ІМО закликала судноплавні компанії оптимізувати свої системи управління кібербезпековими ризиками не пізніше першої щорічної перевірки їх DoC (англ. Document of Compliance – Документ про відповідність) – після 1 січня 2021 року [40, с. 77].

Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати систему управління безпекою (СУБ), що включає політику у сфері безпеки і захисту навколишнього середовища; інструкції та процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища згідно з відповідним міжнародним правом і національним законодавством; установлений обсяг повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі та на судні і всередині них; процедури передачі повідомлень про аварії та випадки недотримання положень Кодексу; процедури підготовки до аварійних ситуацій і дій в аварійних ситуаціях; процедури проведення внутрішніх аудиторських перевірок та процедури перегляду управління.

Розділом 10 МКУБ «Технічне обслуговування та ремонт судна і обладнання» передбачено обов'язок компанії встановити процедури забезпечення технічного обслуговування і ремонту суден, також і систематичне проведення інспекцій, передачу повідомлень про будь-які випадки недотримання вимог, прийняття відповідної коригуючої дії, документування цієї діяльності [40, с. 86]. Компанія повинна встановити процедури у СУБ для визначення обладнання, раптова відмова якого може створити небезпечні ситуації, і заходи щодо забезпечення надійності такого обладнання, наприклад регулярні перевірки.

Заключний розділ 13 Кодексу «Огляд, перевірка, контроль» встановлює вимогу про те, щоб судно експлуатувалося компанією, яка отримала документ про відповідність, що стосується даного судна. Документ про відповідність видається кожній компанії, яка відповідає вимогам МКУБ, Адміністрацією або організацією, визнаною Адміністрацією, і є доказом того, що компанія здатна виконувати вимоги Кодексу. Копія такого документа повинна знаходитися на судні для того, щоб капітан на вимогу міг пред'явити його для перевірки. Свідоцтво, іменоване свідоцтвом про управління безпекою, повинне видаватися судну Адміністрацією або організацією, визнаною Адміністрацією. У цілому слід підкреслити, що прийняття МКУБ докорінно змінило традиційне розуміння

безпеки мореплавства. Судноплавні компанії, які на теперішній час не здатні впровадити ефективну СУБ, виключаються з морського бізнесу.

Варто додати, що відповідно до п. 1.2 Додатку до Циркуляру MSC-FAL.1/Circ.3, який слугує в якості керівництва з імплементації норм Кодексу ISM («Настанови щодо управління кібер-ризиками на морі»), уповноважені особи повинні вжити заходів для захисту судноплавства від поточних і нових загроз і вразливостей, пов'язаних із цифровізацією та автоматизацією процесів і систем у судноплавстві [26]. Морський кібер-ризик, або загроза кібербезпеці на морі, відповідно до п. 1.1 Додатку, означає міру загрози технологічному об'єкту (технології), пов'язаним із судноплавством, через потенційну обставину або подію, яка може призвести до проблем із захистом, операційною або загальною безпекою, внаслідок пошкодження, втрати або компрометації інформаційної системи або інформації. Іншими словами, морським кібер-ризиком є потенційна загроза системам безпеки судноплавства через втрату або маніпуляції інформацією.

ІМО також приймала інші резолюції в контексті Кодексу ISM (МКУБ). Наприклад, відповідно до Резолюції A.443(XI), Асамблея ІМО запропонувала всім урядам вжити заходів для забезпечення належного виконання капітанами суден своїх обов'язків щодо безпеки на морі та захисту морського середовища [18]. Згідно з резолюцією A.680(17), ІМО визнала необхідність організації управління, яка б дозволила реагувати на потреби людей на борту суден для досягнення та підтримки високих стандартів безпеки та захисту навколишнього середовища [31].

Кодекс визнає необхідність оптимальної організації управління та відданості безпеці та захисту навколишнього середовища на всіх рівнях командування – як на березі, так і на борту. Відповідно, Кодекс ISM переслідує наступні цілі: а) безпека на морі; б) запобігання травмуванню або смерті; в) припинення погіршення навколишнього середовища; г) запобігання пошкодженню майна.

Як зазначає М. Burns, безпекове управління (безпековий менеджмент, або заходи безпеки) включає наступні цілі: а) безпека процедур під час експлуатації судна; б) встановлення заходів безпеки на випадок надзвичайної ситуації; в) підвищення навичок безпекового управління (кваліфікації з безпеки) працівників морської галузі як на березі, так і на борту [9, с. 306].

Переваги ISM зосереджені на реагуванні на надзвичайні ситуації та проактивності, пов'язаній з безпекою та захистом навколишнього середовища. Зокрема, вони стосуються: а) ведення записів про безпеку; б) постійних зусиль для вдосконалення; в) переконання влади, правоохоронних органів і морської галузі в цілому в тому, що судновласник та його судна дотримуються вимог безпеки.

Кодекс ISM закликає кожен компанію створювати, впроваджувати та підтримувати систему управління безпекою, яка відповідає наступним вимогам: а) наявність плану з дотримання безпеки та захисту навколишнього середовища; б) наявність інструкцій з безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища відповідно до міжнародних вимог і законів держави прапора; в) визначення своїх повноважень і комунікації з берегом та працівниками на борту; г) дотримання порядку звітування про інциденти, невідповідності та випадкові випадки, що зазнали невдач, відповідно до кодексу; е) процеси для профілактичних заходів і сценаріїв реагування на надзвичайні ситуації; ф) процеси внутрішнього та зовнішнього аудиту та управлінського оцінювання [9, с. 306].

Судно, коли заходить у порт, підлягає перевіркам, інспектуванню та аудиту. Морський сурвейор – це професіонал, який проводить огляди з метою оцінки, моніторингу та документування стану суден, портових споруд, вантажів тощо. Сурвейори можуть представляти уряд (державу прапора), класифікаційні товариства (наприклад, бюро судноплавства, морську адміністрацію тощо), приватні організації [9, с. 314].

Практика ІМО підтверджує, що всі судна повинні бути обстежені та перевірені посадовими особами адміністрацій держав прапора або організацій, що визнають повноваження інспектора та організацію, яку він представляє.

Сурвейор може проводити огляд стосовно: 1) корпусу корабля та його механізмів; 2) як частину кримінального провадження; 3) оцінки ризиків; 4) вантажу; 5) навігації внутрішніми водними шляхами.

Морські інспекції зазвичай проводяться як форма державного портового контролю (контролю держави порту). Перевірка суден має на меті забезпечити загальну морехідність судна, а також його структурну та експлуатаційну цілісність.

Морські інспекції зосереджені на наступних сферах: 1) корпус і механізми корабля; 2) навігаційне обладнання; 3) рятувальні та протипожежні системи; 4) електричні системи, обладнання та монтаж електропроводки; 5) головні/допоміжні двигуни та рух судна; 6) котли; 7) охорона судна; 8) запобігання забрудненню вод, довкілля.

Судновий аудит стосується нормативної відповідності з точки зору безпеки (ISM), захисту (ISPS), якості (ISO), захисту навколишнього середовища (ISO 14001, VGP, BWT) [9, с. 314]. Внутрішні аудити сертифікованими аудиторами компанії-судновласника. Зовнішні аудити можуть проводитися організацією, якою зазвичай виступає класифікаційне товариство.

Висновки сурвейорів, інспекторів та аудиторів допомагають дотримуватися нормативних вимог міжнародних стандартів та вдосконалювати ті сфери охорони та безпеки, в яких встановлено проблеми під час здійснення перевірки.

Дотримання екологічних вимог займає важливе місце в контролі за судном. Запобігання забрудненню навколишнього середовища також підлягає стандартизації. Для цього існує система ISO, зокрема, стандарт ISO 14001, прийнятий і опублікований Міжнародною організацією стандартизації (ISO). Остання версія ISO 14001 була опублікована в 2015 році і називається «ISO 14001:2015» [28].

Саму систему ISO було створено після Другої світової війни в цілях промислової стандартизації. Відтоді вона розширилася та наразі включає понад 8000 окремих стандартів, в основному стосовно дотримання якості та охорони навколишнього середовища (запобігання забрудненню).

Серія ISO 14000 охоплює кілька елементів відповідності екологічним стандартам. Зокрема, ISO 14001 є стандартом, поширеним у морській галузі. Інші інструменти сімейства ISO включають ISO 14001:2004 та ISO 14004:2004. Основним стандартом цієї системи є ISO 14001 у версії 2015 року (ISO 14001:2015) [91].

Відповідно до стандарту ISO 14001, на борту має діяти система екологічного менеджменту, або система управління екологією (англ. EMS – Environmental Management System) [2828]. Система управління екологією загалом складається з політики (англ. policy), програм, процедур, практики та стандартів, які бере на себе компанія при провадженні своєї діяльності. Існування та розвиненість цієї системи є важливим стандартом як для корабля, так і для компанії-власника. Це показує, що компанія управляє ризиками та показує ступінь досконалості її попередження/протидії забрудненню довкілля.

Як зазначає I. Gallo, компанія-судновласник також має пересвідчитися, що враховує життєвий цикл корабля, використовуючи шкалу «від народження до смерті», тобто, від початку будівництва судна та до моменту його утилізації [21]. Це накладає на компанію додаткову відповідальність за управління екологічними ризиками на кожній стадії життєвого циклу судна.

ISO 14001 вимагає від компаній та суден визначити найбільші ризики забруднення, які вони можуть спричинити. Це означає, що має бути визначено аспекти впливу на екологію, за якими будуть вжиті заходи попередження та протидії забрудненню.

Аспектом впливу на екологію є діяльність по експлуатації судна, яка має прямий або опосередкований ефект на навколишнє середовище: воду, атмосферне повітря, флору, фауну, ґрунти. Ефект може бути як негативним, так

і позитивним, однак увагу в першу чергу звертається на запобігання негативному впливу на екологію.

Аспект впливу на довкілля	Результат
Шум від корабля	Звукове забруднення
<b>Виток нафти</b> <b>Виток хімікатів</b> <b>Зіткнення з морською фауною</b> <b>Скидання баластних вод</b> <b>Сміття</b>	Загибель морської фауни Шкода екосистемі
<b>Скидання нечистот</b> <b>Використання очисних засобів</b> <b>Сміття</b>	Забруднення водних ресурсів
Парникові гази	Забруднення повітря
<b>Перевалка вантажів або ремонт судна в порту</b>	Наноси, замулення

ISO 14001 у контексті відповідності юридичним вимогам (комплаєнс) має на увазі наступне:

1. Впровадження екологічної політики (policy). Екологічна політика має відображати зобов'язання вищого керівництва дотримуватися законодавчих та інших вимог у галузі охорони навколишнього середовища. Іншими вимогами можуть бути добровільні ініціативи компанії, наприклад, приєднання до політик ООН в галузі сталого розвитку або ініціатив бізнесу.

2. Правові та інші вимоги. Згідно з п. 4.3.2 ISO 14001, організація (судновласник) виконує норми закону, що пов'язані з діяльністю та послугами організації в аспекті екології.



3. Цілі та завдання. Відповідно до п. 4.3.3, організація встановлює цілі та завдання в галузі охорони довкілля і враховує при цьому вимоги законодавства в сфері екології та інші приписи (за можливості; рекомендаційного характеру).

4. Оцінка комплаєнсу. Відповідно до п. 4.5.2, відповідність юридичним вимогам у сфері охорони навколишнього середовища має проводитися постійно, з конкретною періодичністю, що відображається в плані з оцінки комплаєнсу. У плані має бути прописаний алгоритм дій у разі встановлення невідповідності екологічним вимогам, наприклад, повідомлення регулятора, негайне усунення невідповідності, повторна перевірка (оцінка).

5. Аналіз менеджменту. Відповідно до п. 4.6 ISO 14001, компанія має володіти звітністю стосовно екологічного управління. Для цього, посадова особа має доповідати вищому керівництву організації про стан системи екологічного управління.

Серед переваг, які надає ефективний екологічний менеджмент, можна назвати: 1) стійкість управління охороною навколишнього середовища; 2) економічна ефективність внаслідок контролю за обігом ресурсів, уникнення штрафів; 3) ріст репутації.

Отже, організація (судновласник), коли впроваджує ISO 14001, повинна визначати та керувати своїми зобов'язаннями щодо відповідності вимогам законодавства в сфері охорони навколишнього середовища шляхом включення перелічених вище елементів до своєї системи екологічного менеджменту (системи управління екологією).

Контроль за баластними водами є важливою частиною менеджменту на кораблі та дотримання міжнародних стандартів охорони навколишнього середовища [5]. Проблема зі скиданням баластних вод полягає в перенесенні інвазійних видів у неендемічне середовище, де вони починають швидко розмножуватися, знищуючи екосистему (ендемічні види, або автохтони). ІМО головним чином виділяє наступні інвазійні види [39]: 1. Північна Тихоокеанська морська зірка (*Asterias amurensis*). Є ендеміком північно-західних вод Тихого океану (Далекий Схід РФ, північ Китаю, Японія). 2. Холера (*Vibrio cholera*).

Переносяться з вод річкових портів із поганою санітарією, прикріплюючись до зоопланктону та інших мікроорганізмів. Штами холерного вібріону O1 та O139 є небезпечними для людей. 3. Тригранка (дрейсена) річкова (*Dreissena polymorpha*). Молюск. 4. Морський грецький горіх (мнеміопсіс, зебра-молюск) (*Mnemiopsis leidyi*). Молюск. 5. Європейський зелений краб (*Carcinus maenas*). Ендемік північно-східної частини Атлантичного океану. При потраплянні в інші широти починає винищувати комерційно важливих молюсків. 6. Ундарія пірчаста, або ламінарія азіатська (*Undaria pinnatifida*). Ендемічна для прибережних вод Японії, Кореї та Китаю.

Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними була прийнята ІМО в 2004 році та набула чинності 2017 року [10]. Цілі конвенції полягають у запобіганні, мінімізації та ліквідації негативних наслідків скидання баластних вод та осадів з суден, припинення обігу небезпечних інвазивних організмів, оптимізацію роботи портів і прибережних терміналів, приведення їх діяльності у відповідність до нормативно-правової бази із запобіганням забрудненню баластними водами, сприянню розслідуванню порушень регулювання зі скидання баластних вод [9, с. 311].

Як зазначає М. Burns, скидання баластних вод вважається основним джерелом появи інвазійних видів у морських водах США, що тягне за собою ризики в сфері охорони здоров'я, стабільності екосистем, та вимагає фінансування програм протидії небажаним наслідкам [9, с. 311]. Наприклад, як вказує D. Pimentel, на початку 2000-х рр. фінансові витрати на захист водних екосистем США склали 6 млрд дол. щорічно [62].

На території США діють власні обмеження на скидання баластних вод або інших викидів з суден, які підлягали регулюванню Національної системи щодо ліквідації викидів забруднюючих речовин (NPDES). NPDES, у свою чергу, виокремлювала системи VGP (Vessel General Permit) та sVGP (small VGP), контролем за дотриманням яких займалася Берегова охорона США та Агенція США з охорони довкілля (EPA, Environmental Protection Agency) [88]. Під регулювання VGP потрапляли ненавмисні скидання баластних та стічних вод. 4

грудня 2018 року Президент США підписав Закон «Про ненавмисні викиди із судна» (Vessel Incidental Discharge Act), замінивши VGP на IDP – Incidental Discharge Permitting [32].

Предметом перевірки при оформленні судна в порту також є дотримання вимог щодо перевезення небезпечних вантажів. Регулюванню цього аспекту присвячено Розділ VII Конвенції SOLAS і Додаток III Конвенції MARPOL 73/78.

Перевезення небезпечних вантажів в упакованому вигляді також повинно відповідати положенням Міжнародного кодексу з перевезень небезпечних вантажів морем (International Maritime Dangerous Goods Code), який спочатку був прийнятий як рекомендаційний документ у 1965 році, а в 2004 році набув обов'язкового статусу завдяки резолюції А.716(17) ІМО [83].

### **1.3 Уніфікація міжнародно-правових стандартів щодо публічного адміністрування суден у морських портах**

Морські порти є важливою частиною інфраструктури будь-якої країни, яка має вихід до моря. Вони займають провідне місце в системі логістики, яка забезпечує перевезення товарів у великих кількостях або об'ємах, непідйомних для інших видів транспорту. Порти займають важливе місце в національній економіці, адже вони забезпечують товарообіг та надходження коштів до державного бюджету [1866, с. 66]. Водночас, проблеми з адмініструванням портів можуть завдати шкоди благополуччю держави, оскільки нерозкритий потенціал морського порту означає велику втрачену вигоду – як для держави, так і для населення, зокрема, через неефективне адміністрування морського порту.

Уніфікація міжнародних стандартів адміністрування є важливою для українських портів. Україна є морською державою з великим потенціалом розвитку галузі морських перевезень, а наші порти знаходяться на шляхах сполучення між Європою та Азією, що є привабливим з точки зору економічних перспектив торгівлі в регіоні. Однак, Україна все ще неповністю інтегрована в

міжнародну систему стандартів адміністрування суден в морських портах, відтак у цьому напрямі перед нами стоять нові виклики та можливості.

До початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну в 2022 році українські порти мали певні успіхи в залученні іноземного інвестування. Мали місце зрушення у сфері державно-приватного партнерства. Наприклад, планувалося передати в концесію порти Ольвія і Херсон. Тим не менше, як зазначає А.О. Панчук, залучення інвестицій у модернізацію українських портів відбувалося набагато швидше за адаптацію законодавства у цій галузі [186, с. 63]. Водночас, авторка позитивно оцінює вертикально інтегровану модель публічного адміністрування, за допомогою якої здійснюється стратегічне планування розвитку морських портів на довготривалу перспективу (25 і більше років). Зокрема, у такому ключі позитивно оцінюються роботи з днопоглиблення у морських портах «Південний» і Чорноморськ. Серед проблем законодавчого регулювання роботи морських портів, тим не менше, залишаються: 1) нормативно-правові умови власності портів та суб'єкти відповідальності за розвиток морських портів та оперативну діяльність в портах; 2) чітке визначення меж території морських портів з точки зору земельного права та внесення цих відомостей до Державного земельного кадастру; 3) інвентаризація земель морських портів, інфраструктурна оптимізація прилеглих територій, модернізація управління логістикою у межах та поза межами території морського порту; 4) оптимізація використання портових зборів (з метою капіталізації інвестицій в розбудову морського порту) [186, с. 63].

Як зазначає Н.С. Завізна, держава повинна знайти баланс втручання в портову діяльність на рівні з регіональним та місцевим регулюванням. Таким чином, важливим питанням розвитку портової інфраструктури є пропорційне державно-приватне партнерство, що буде оформлено за допомогою відповідних урядових програм [145145].

Для вирішення проблем, пов'язаних з уніфікацією стандартів адміністрування морським портом Україна активно співпрацює з ІМО та іншими міжнародними організаціями, які займаються стандартизацією морської галузі.

Україна стала членом Міжнародної морської організації у 1994 році [86]. Серед профільних органів, що забезпечують представництво України в ІМО: 1) Міністерство інфраструктури; 2) Державна служба морського та річкового транспорту; 3) МЗС; 4) Мін'юст [86]. Україна є учасницею 21 базової конвенції ІМО. Українська делегація бере участь у засіданнях ІМО, робочих групах та комітетах з розробки та уніфікації міжнародних стандартів.

На думку К.Л. Білляра, участь України в діяльності ІМО має велике практичне значення. Це дозволяє нашій державі бути суб'єктом правотворчості та розробляти механізми імплементації інструментів ІМО в українських портах з урахуванням економічних та соціальних реалій конкретного регіону [118, с. 3]. Серед напрямків участі України в ІМО можна також вказати такі: 1) розробка регулювання стосовно забезпечення прав моряків; 2) підготовка екіпажів флоту міжнародного торговельного мореплавства; 3) інституційний розвиток системи управління морським транспортом; 4) координація заходів стосовно безпеки мореплавства в Азово-Чорноморському басейні з іншими державами. Таким чином, тісна співпраця та втілення стандартів ІМО сприяє зміцненню міжнародного статусу України та її ролі як морської і транзитної держави. Для вдосконалення взаємодії України та ІМО К.Л. Білляр пропонує вжити наступних заходів: 1) поліпшити організаційне забезпечення імплементації поправок до актів ІМО; 2) запровадити ефективні засоби перекладу та офіційного оприлюднення поправок; 3) чітко визначити повноваження органів виконавчої влади, що займаються реалізацією поправок до інструментів ІМО, на державному рівні [118, с. 18].

Відповідно до ст. 1 Конвенції про ІМО 1948 року, цілями Організації є: 1) забезпечення взаємодії між урядами держав з метою дотримання стандартів безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища від забруднення; 2) усунення дискримінаційних заходів, які заважають міжнародній морській торгівлі; 3) розгляд питань стосовно несправедливих обмежень з боку

судноплавних компаній; 4) розгляд питань, пов'язаних із судноплавством; 5) забезпечення обміну інформацією між урядами держав-учасниць ІМО<sup>3</sup> [160].

З участю в діяльності ІМО пов'язана адаптація та імплементація стандартів, що приймаються на вищому міжнародному рівні, в українській морській транспортній галузі і, зокрема, в українських портах. Нововведення, які стосуються міжнародних конвенцій, наприклад, Конвенції SOLAS щодо безпеки життя на морі, Міжнародних правил по запобіганню зіткненням на морі (COLREG), Конвенції MARPOL тощо, беруться до уваги та впроваджуються в діяльність з адміністрування українських морських портів у відповідності до зобов'язань України стосовно дотримання вимог міжнародно-правових договорів. Як зазначає Т.Р. Короткий, відтворення рекомендацій Міжнародної морської організації в національному законодавстві України є важливою умовою розвитку вітчизняного морського права та морської галузі в цілому [166, с. 80].

Україна є учасницею Чорноморського меморандуму про взаєморозуміння (Black Sea MoU) і важливим економічним, транспортним партнером для інших держав, які здійснюють торгівлю як з Україною безпосередньо, так і перевозять свої товари через нашу територію. У зв'язку з цим, питання дотримання, оптимізації і підвищення стандартів безпеки та охорони життя на морі, охорони навколишнього природного середовища в українських морських портах, не полишає своєї актуальності.

Забезпечення дотримання міжнародних стандартів адміністрування в морських портах також пов'язане з питаннями національної безпеки. Дотримання міжнародних стандартів одночасно впливає і на забезпечення захисту наших національних інтересів. У зв'язку з цим, актуальним залишається питання відповідального ставлення органів державної влади до розробки та планування впровадження міжнародних стандартів адміністрування у морських

---

<sup>3</sup> Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року : Конвенція, Міжнародний документ від 01.01.1982. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#top) (дата звернення: 23.12.2022)

портах України, оскільки від успішності цієї діяльності залежить стратегічне становище українських портів [149149, с. 120].

Для адміністрування морських портів важливим постає питання уніфікації міжнародних стандартів [153153, с. 108]. Міжнародна морська організація є провідною інституцією, що надає рекомендації та ухвалює стандарти в галузі перевезень морським транспортом. Напрацювання, які видаються органами ІМО, знаходять своє відображення в національному законодавстві держав-членів цієї організації, таким чином, ІМО займає провідне місце в питаннях уніфікації міжнародних стандартів.

Охопити все різноманіття міжнародних стандартів у галузі морських перевезень або портового права складно. Однак, можливо навести основні кластери, які стосуються забезпечення охорони життя на морі та охорони довкілля, стандартів безпеки, - по відношенню до питання адміністрування морського порту. За такого підходу, можливо виділити наступні кластери міжнародних стандартів, за джерелом їх походження (змісту): 1) стандарти Міжнародної морської організації (ІМО), Організації Об'єднаних Націй (ООН) щодо безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища від забруднення (Кодекс ISM (МКУБ), Конвенції SOLAS, MARPOL, COLREG тощо); 2) стандарти Міжнародної організації праці (ILO), які регулюють умови, оплату праці, соціальні гарантії моряків, екіпажів суден, співробітників галузі морського транспорту; 3) стандарти міжнародних, глобальних, регіональних організацій, які регулюють порядок та правила, регламент обміну цифровими даними; 4) стандарти Міжнародної організації з управління якістю (ISO), які стосуються організаційного, функціонального забезпечення сервісів та надання послуг у морському порту.

Уніфікація стандартів адміністрування порту переслідує різні завдання. Наприклад, серед них можна вказати поліпшення товарообігу, правове забезпечення роботи порту, зменшення бюрократичного навантаження, охорона життя та довкілля, поживлення судноплавства тощо. Загалом, уніфікація покликана підвищити економічну ефективність роботи порту, оскільки всіх

учасників цікавить задоволення кінцевого попиту і отримання прибутку. Тим не менше, уніфікація стандартів стикається з певними труднощами. Серед них можна назвати потребу в узгодженні правових, технічних та економічних нюансів, які стосуються функціонування портової інфраструктури, повноважень портових властей, умов та оплати праці портового персоналу тощо.

Таким чином, уніфікація стандартів адміністрування в морських портах виконує наступні функції: 1) підвищує безпеку операцій в портах; 2) забезпечує стабільну якість надання послуг у портах; 3) сприяє підвищенню рівня довіри до морської торгівлі; 4) прагне забезпечити єдиний міжнародний рівень безпеки в усіх портах; 5) зменшує час очікування, підвищує пропускну спроможність порту; 6) сприяє покращенню комунікації між портами та урядами; 7) допомагає підтримувати конкуренцію.

Попри все вищезазначене, поняття уніфікації міжнародних стандартів адміністрування у морському порту є слабо дослідженим у вітчизняній науковій літературі. У той час як стандартам приділяється окрема увага, дослідники також фокусуються на встановленні функцій, повноважень, ролі ІМО в регулюванні суспільних відносин в сфері морського транспорту, і, зокрема, портів [247, с. 164]. Однак, дослідження поняття уніфікації стандартів адміністрування морських портів практично відсутні у вітчизняній літературі. Наприклад, поняття уніфікації стандартів вживається як мінімум 14 разів у дисертації Т.М. Плачкової, яка присвячена міжнародним стандартам у галузі безпеки мореплавства [190**Error! Reference source not found.**, с. 5]. Робота наводить ретельний перелік джерел – конвенцій, договорів, інших актів регулювання, що містять конкретні стандарти, тим не менше, вони все-таки стосуються безпеки мореплавства, а не безпосередньо адміністрування морського порту.

У свою чергу, О.П. Кириченко в своїй статті вказує, що уніфікація міжнародних стандартів є важливою частиною підвищення ефективності діяльності морських портів [153, с. 111]. На думку автора, уніфікація стандартів покликана посилити роль морських портів як важливих транспортних вузлів місцевого, регіонального та національного значення.



T.L. McDorman в своїй статті зазначає, що міжнародне морське право повністю співставне та затверджує юрисдикцію держави порту на здійснення державного портового контролю [49, с. 224]. Міжнародне морське право також передбачає, що держава порту має широку владу над суднами, які добровільно знаходяться в порту. Згідно з договором, які портові держави укладають між собою, доступ до конкретного порту може бути заборонений, а можуть бути встановлені умови для доступу іноземних суден. Тим не менше, структура, або правовий фреймворк, державного портового контролю, передбачає і обмеження щодо законодавчих актів, які приймаюча держава (порту) може застосовувати до суден, які заходять в порт держави під іноземним прапором. Нарешті, держава перебування має широкі повноваження щодо затримання та арешту суден у порту, якщо вони порушують місцеві закони або міжнародні стандарти. T.L. McDorman вважає, що меморандуми про взаєморозуміння в галузі державного портового контролю є спробою уникнути конкуренції між портами та збалансувати юридичну спроможність держави порту з економічними потребами та традиційними очікуваннями світової судноплавної галузі [49, с. 224]. З огляду на це, уніфікація міжнародних стандартів є шляхом для досягнення цієї мети.

На нашу думку, під поняттям уніфікації міжнародних стандартів адміністрування морського порту слід розуміти процес створення та впровадження спільних стандартів та вимог до управління та функціонування морських портів в різних країнах та регіонах світу. Це включає в себе розробку та затвердження єдиних правил та норм для безпеки, якості, екології, управління процесами, що мають місце в морських портах, включаючи вантажні операції, контроль транспортних засобів та інші процеси.

Процес уніфікації міжнародних стандартів, зокрема, щодо адміністрування в морських портах, пов'язаний з проблемами та труднощами. Деякі з них легко подолати. Інші мають системний характер. Наприклад, країна, від якої вимагають уніфікації стандартів, дотримання правил охорони життя на морі, може не мати достатньо кваліфікованого персоналу, щоб забезпечити

проведення інспекції в рамках державного портового контролю на належному рівні. Водночас, проблему інструментарію для перевірок або недостатності матеріально-технічної бази простіше вирішити, коли є кваліфікований персонал, але йому не вистачає засобів для здійснення перевірок. Витрати на матеріально-технічне забезпечення, надання доступу до інноваційних засобів контролю, обігу та обміну інформацією, зазвичай здатні вирішити таку проблему. Водночас, підготовка кваліфікованих кадрів, їх навчання, створення в них розуміння цінностей системи міжнародних стандартів, потребує більше часу та ресурсів. Тим не менше, головною проблемою залишається неоднаковий підхід до розуміння і застосування стандартів у кожному окремому порту. Цей недолік впливає як на тривалість, так і на якість перевірок, що може мати свій негативний вплив на товарообігу та економічній ефективності порту, зниження його адміністративного рейтингу. В особливих випадках, відсутність ефективного застосування, неоднакове застосування стандартів адміністрування може призвести до того, що судна просто будуть оминати такий порт, здійснювати розвантаження/навантаження в порту, який застосовує однакові стандарти адміністрування і є передбачуваним та зрозумілим з точки зору адміністративних процедур для іноземного судна, яке здійснює міжнародний рейс.

Не менш важливим є вивчення негативного досвіду інших портів, у тому числі, іноземних, встановлення причин, чому сталася невдача, що цьому сприяло, чи мають наші порти схожі передумови для невдалої імплементації міжнародних стандартів адміністрування, як цьому запобігти тощо. Зазвичай, подібні проблеми мають системний характер, їх причини можуть знаходитися за межами порту і полягати в неправильному підході не просто до публічного управління, а до економічних процесів у морських портах взагалі [43, с. 465; 184]. Наприклад, N. Mihaï зазначає, що українські порти з інституційної та організаційної точок зору залишаються слабо інтегрованими в міжнародну систему адміністрування попри їх високий інвестиційний та логістичний потенціал [51, с. 58]. Національний інститут стратегічних досліджень серед

проблем портової галузі також називав: 1) небезпеку втрати вантажопотоків; 2) проблеми з кредитуванням; 3) застарілу портову інфраструктуру; 4) неефективну тарифну, митну політику; 5) внутрішня конкуренція портів між собою залежно від регіону; 6) недостатня пропускна спроможність портів [260].

Можна назвати інші системні труднощі, які стають на заваді впровадженню та дотриманню міжнародних стандартів адміністрування морського порту. Це можуть бути, наприклад: 1) завищені ставки портових зборів; 2) непрозорі інвестиційні розрахунки; 3) корупційні ризики; 4) нестабільність, непередбачуваність, непослідовність рішень судової системи; 5) потреба в розбудові мультимодальних перевезень; 6) потреба в модернізації, реконструкції портової інфраструктури; 7) потреба в розвитку конкуренції в морській діяльності; 8) потреба в децентралізації управління; 9) спротив введенню інновацій, інформаційно-обчислювальних технологій в діяльність з адміністрування морського порту.

Саме через це існує потреба в системному підході до імплементації та вирішенні труднощів, які супроводжують цей процес. Важливим етапом є забезпечення дотримання міжнародних стандартів у всіх країнах та портах, а також здійснення ефективного контролю над цим процесом.

Також, важливо залучати до уніфікації стандартів інтернаціональні організації та асоціації, які займаються морським транспортом. Це дозволить забезпечити міжнародну єдність щодо вимог та стандартів, а також дозволить сприяти розвитку співпраці та партнерства між країнами та портами.

Уніфікація міжнародних стандартів щодо адміністрування в морських портах – це важлива задача, яка дозволить забезпечити ефективність та безпеку морських перевезень. Ця робота потребує системного підходу та співпраці між всіма зацікавленими сторонами, але результатом є сприятливі умови для розвитку морського транспорту та економіки в цілому.

Уніфікація міжнародних стандартів адміністрування в морських портах дозволяє забезпечити безпеку та ефективність морських перевезень, зменшити ризики порушень, підвищити якість та екологічну стійкість морських портів та

забезпечити єдиний підхід до управління ними. Також це допомагає підвищити міжнародну співпрацю між країнами та портами, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі та економіки в цілому.

Утілення механізмів адміністрування в морських портах у їх відповідності до міжнародно-правових стандартів нерозривно пов'язано з ефективністю управління на місцях, а також із взаємодією органів влади між собою, їх організації, що визначається в рамках адміністративного підходу [190, с. 94]. Міжнародні договори, іменуючи уповноважені на здійснення контролю в морських портах державні органи Адміністрацією, надають пріоритет в правовому регулюванні та забезпеченні дотримання вимог договору саме органам державного управління. Причиною цього є те, що приватно-правові суб'єкти, приватний сектор, не запроваджує законодавство в сфері морських перевезень та не може забезпечувати виконання стандартів за допомогою примусу у разі недотримання вимог, як це робить держава. Таким чином, держава володіє необхідним спектром повноважень та інституцій, які представляють державу, важелів впливу, для того, аби забезпечити виконання стандартів у морських портах. Водночас, національне законодавство держав не може суттєво відхилитися від погоджених норм, які містяться в міжнародних договорах, учасником яких вони є. Таким чином, держава, стаючи учасником міжнародно-правового договору в сфері адміністрування морських портів, бере на себе зобов'язання по втіленню погоджених стандартів договору на практиці, створення відповідного законодавства, органів державної влади зі спеціальними функціями, які будуть наділені повноваження здійснювати контроль за дотриманням стандартів адміністрування в портах, безпеки мореплавства та охорони довкілля.

Адміністрування морського порту знаходиться в прямому взаємозв'язку з якістю дотримання міжнародних стандартів у цій сфері. Публічне управління (адміністрування) порту організаційно та нормативно покладається на фреймворк, розроблений та запроваджений міжнародним співтовариством, зокрема, Міжнародною морською організацією. Разом з цим, якісне

адміністрування морського порту слугує доказом виконання обов'язків виконавчої влади перед суспільством через дотримання правових норм та міжнародних стандартів, а також національного законодавства.

Контроль у галузі адміністрування морських портів здійснюється шляхом виявлення відхилень, несправностей, невідповідностей, недоліків, що стосуються об'єктів контролю та підконтрольних суб'єктів (у випадку PSC – іноземних суден та їх екіпажів), у їх порівнянні з нормативними, нормативно-правовими документами, якими встановлено стандарти безпеки мореплавства, охорони життя і довкілля, публічного управління у морському порту.

Державне регулювання процесів у морському порту, водночас, не має бути заснованим лише на системі правового регулювання як наборі імперативних або декларативних норм та правил. Якщо держава затверджує правила (правові норми), але не створює механізмів їх дотримання, втілення правових норм в життя, таке правове регулювання в підсумку не досягає мети. Отже, недостатньо, з одного боку, створити правила державного регулювання процесів у морському порту. Слід водночас забезпечити застосування цих правил на практиці, що означає, що нарівні із системою правового регулювання в цій галузі (законодавство, юридичний фреймворк) має діяти система контролю за дотриманням цих норм, що в свою чергу означає прозоре та справедливе притягнення до відповідальності тих суб'єктів, які не дотримуються або відмовляються дотримуватися системи державного правового регулювання адміністрування у морських портах. У випадку з PSC, міжнародні інституції можуть як затверджувати правила разом з механізмами відповідальності, так і пропонувати підходи, методи, які потім будуть втілені на рівні національного законодавства. Водночас, міжнародні органи, як-от ІМО, можуть видавати резолюції, які встановлюють правила адміністрування, а відповідальність за їх недотримання вже встановлює держава на національному рівні – у відповідності до взятих на себе згідно з міжнародно-правовою угодою обов'язків брати до уваги та імплементувати рішення міжнародного органу у власне, національне законодавство.

Контроль держави порту відображає упорядковувачий вплив, який мають у загальному вигляді всі контролюючі функції держави стосовно суспільних відносин. У свою чергу, українське законодавство, яке стосується безпеки мореплавства, бере за взірєць регулювання, відображене в Кодексі ISM (МКУБ), що забезпечує комплекс підходів, методів та заходів дотримання стандартів у цій галузі. Зокрема, Кодекс визначає, що управління безпекою пов'язано з менеджментом ризиків, а також вказує порядок формування та прийняття управлінських рішень для забезпечення безпеки мореплавства. Все це береться до уваги при здійсненні державного портового контролю та адміністрування суден в морському порту, оскільки це є одними з основних стандартів, дотримання яких перевіряється в рамках контролю держави порту. Зазначимо, що правовою основою для цього слугує не тільки угода (MoU) про PSC, яка надає державі порту право перевіряти іноземні судна в своїх водах, або Міжнародна конвенція з морського права 1982 року, але й, власне, сам Кодекс ISM, який зобов'язує держави прапора забезпечувати на своїх суднах дотримання безпеки мореплавства (управління безпекою), що разом з попередньо вказаними документами створює правила, за якими іноземне судно може бути притягнуто до відповідальності, оскільки праву держави порту перевіряти іноземні судна кореспондує обов'язок держав прапора забезпечувати дотримання безпеки мореплавства на цих суднах. З цієї точки зору, державною системою управління безпекою судноплавства виступає сукупність заходів, що їх здійснюють відповідні компетентні та повноважні суб'єкти метою запобігання аваріям на морі, а також задля охорони життя та здоров'я людей, охорони довкілля та збереження майна [191, с. 96].

Міжнародно-правові договори, акти міжнародних організацій в сфері морського транспорту, які містять стандарти адміністрування суден в морських портах, взяли за основу комплексний підхід у вирішенні проблем морської галузі та публічного управління морськими портами. Водночас, комплексний підхід, яким він відображений в таких документах, не знайшов свого місця в

основоположних національних законодавчих актах, наприклад, в Морській доктрині України до 2035 року.

Водночас, потрібно зазначити, що Морська доктрина налічує як мінімум 18 згадок слова «комплексний», що стосуються різних аспектів мореплавства, зокрема, організації законодавства в цій сфері, підтримки науково-дослідних робіт на морі, риболовної промисловості тощо. При цьому, слід погодитися, що в цих випадках недостатньо самої згадки про комплексний підхід або комплексність, для того, щоб Морська доктрина набула комплексної конкретики. Адже більшість зі згаданих моментів, де згадується ця комплексність, носять декларативний характер. Зокрема, постулюється, що саме має бути зроблено, з огляду на те, що це має принести позитивний ефект для української морської галузі. Тому варто вказати, що недостатність конкретних вказівок стосовно того, за допомогою яких кроків буде досягнуто заявлених цілей, відсутність згадки про ресурси, наявні та необхідні, що можуть стати базою для досягнення заявлених цілей, відсутність «дорожньої карти» змін та очікуваних результатів у їх зв'язку з конкретними заходами, яких буде вжито для досягнення заявлених цілей, дійсно ставить під питання наявність комплексного підходу у Морській доктрині України.

Варто додати, що одним з індикаторів ґрунтовної розробки доктрини мало б стати те, що вона ясно демонструє алгоритм дій у випадку, якщо цілі, заявлені в усіх аспектах, де, наприклад, йдеться мова про комплексність, не будуть досягнуті. В усіх згаданих випадках немає подібного алгоритму, що означає, що у випадку недосягнення заявлених цілей по окремих пунктах нічого не станеться, оскільки немає алгоритму відповіді, або реакції, на невдачу.

На думку С.С. Кузнєцова, не всі з напрямків, окреслених в Морській доктрині, виявилися декларативними, або реалізованими лише «на папері» - доктрина дала реальний поштовх для деяких з них, наприклад, стосовно концесії морських портів, забезпечення інтересів України на морі, відповіді викликам національній безпеці на морських просторах [172, с. 45]. Автор також позитивно оцінив розробку теоретичної частини доктрини, зокрема, в частині визначень.

Наприклад, отримало схвальну оцінку надання конкретизації та наповнення визначенню поняття морської діяльності. Відповідно до наданого в доктрині терміну, морська діяльність як поняття складається з наступних ознак (елементів): 1) забезпечує сталий економічний і соціальний розвиток суспільства; 2) спрямована на освоєння морських просторів, захист національної безпеки, морську торгівлю. Разом з цим, автор вказує, що такий розвиток не є послідовним, а радше частковим, або фрагментарним, де окремий аспект доктрини отримує імпульс незалежно від інших або просто тому, що держава прийняла таке рішення конкретно стосовно цього сектору морської діяльності. Відповідно, С.С. Кузнєцов називає такий підхід ситуативним [172, с. 45]. Зазначимо, що свого часу Т.В. Аверочкіна попереджала про те, що ситуативний підхід до реалізації доктрини, яка має стати системоутворюючим документом, розмиває саму суть і мету її прийняття, суперечить коректному розумінню та застосуванню доктрини [100, с. 45]. Відповідно, для отримання дієвих результатів залишається необхідною розробка плану реалізації її положень.

Уніфікація стандартів адміністрування в морських портах є поступовим та глобальним процесом, у якому бере участь велика кількість країн та міжнародних організацій, експертів, спеціалістів різних галузей знань. Тим не менше, деякі країни вирізняються успіхами в цьому напрямку, в порівнянні з іншими державами. Наприклад, активно сприяють уніфікації стандартів адміністрування в морських портах такі країни як США, Японія, Німеччина, Норвегія, Канада, Австралія, Нова Зеландія [78, с. 91]. Усі вони є економічно розвиненими державами з диверсифікованою постіндустріальною економікою, високим рівнем якості життя та особистих свобод, і мають широкий доступ до світового океану.

Серед цілей, або завдань, уніфікації міжнародних стандартів адміністрування в морських портах, можна назвати наступні: 1) попередження аварій на морі; 2) забезпечення єдиного підходу до оцінки та контролю за технічним станом суден, виконання інших вимог технічного характеру; 3) забезпечення ефективного та прозорого менеджменту морським портом; 4)



спрощення бюрократичних процедур; 5) поживлення міжнародної морської торгівлі; 6) створення єдиної міжнародної системи стандартів; 7) покращення якості сервісів у морському порту.

Пріоритетом уніфікації міжнародних стандартів була і залишається безпека мореплавства. Як і раніше, ухвалення поправок, рекомендацій, нових правил зводиться до врахування напрацювань, практики застосування стандартів, і, на основі цих даних, пропонування змін, які б слугували попередженням аварій на морі. Практичною реалізацією цієї мети виступає єдиний підхід до контролю за технічним станом суден, що регламентується відповідними документами міжнародних організацій і має підкріплюється національним законодавством. Забезпечення ефективного і прозорого менеджменту тісно пов'язане з питаннями кваліфікації, відповідальності, інтегрованості морського порту в міжнародну систему стандартів. У цьому аспекті важливу роль відіграє обмін інформацією, постійне навчання та тренування персоналу, розвиток знань, умінь та навичок менеджерів адміністрації морського порту. Поживлення міжнародної торгівлі та покращення економічних показників діяльності морського порту можливе за допомогою застосування інноваційних технологій, децентралізації, обміну даними через хмарні сервіси, застосування штучного інтелекту, а на простішому рівні – за допомогою виконання вимог щодо зменшення бюрократичного тиску, переходу на обіг цифровими даними (електронний документообіг), скасування непотрібних перевірок тощо.

Початком уніфікації міжнародних стандартів у сфері мореплавства можна вважати 1873 рік, коли було створено Міжнародний меридіанний конференційний комітет, який мав на меті уніфікувати стандарти вимірювання часу та координат. У подальшому, спроби інституціоналізації міжнародних стандартів мореплавства відбувалися через Союзну морську раду з морського транспорту, яка діяла до 1919 року, Об'єднану морську адміністрацію (1942-1946 рр.), Комітет зв'язку та транзиту Ліги націй та ін. [118, с. 16]. Міжнародну морську організацію було утворено після Другої світової війни – конфлікту, який

став величезним поштовхом для глобалізації. З того часу, ІМО здійснює розробку та прийняття міжнародних стандартів, які пов'язані з безпекою судноплавства, захистом морського середовища, ефективним адмініструванням морських портів та іншими аспектами, пов'язаними з морським транспортом. Крім того, ІМО є координатором міжнародних зусиль у забезпеченні безпеки морського транспорту та усуненні загроз для морського середовища. Також важливим кроком в уніфікації стандартів є створення Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) у 1947 році.

На думку К.Л. Білляра, можна виділити наступні фактори, що вплинули на процес уніфікації міжнародних стандартів у галузі мореплавства: 1) глобалізаційні процесу стосовно прав власності та управління судном; 2) міжнародне регулювання трудової діяльності моряків; 3) переміщення судна між різними юрисдикціями; 4) повоєнна відбудова; 5) науково-технічний прогрес; 6) бурхливий розвиток судноплавства; 7) міграція; 8) утворення нових держав [118, с. 15]. Таким чином, уніфікація міжнародних стандартів стала необхідністю в силу інтернаціональної сутності торговельного мореплавства, яке повинно було отримати відповідне правове регулювання – зрозуміле та універсальне для всіх учасників.

До здобутку ІМО в галузі міжнародного законодавства належать 34 конвенції. Компетенція ІМО поширюється на широкий спектр відносин в галузі міжнародного торговельного мореплавства: 1) проектування, будівництво, експлуатація суден та судових систем; 2) безпека перевезень вантажів; 3) навігація; 4) підготовка, навчання, тренування, підняття кваліфікації екіпажу корабля; 5) боротьба із забрудненням моря; 5) запобігання тероризму та піратству; 6) правове регулювання відповідальності за забрудненням моря; 7) відшкодування збитків за договорами перевезення морським транспортом; 8) усунення бюрократичних бар'єрів на шляху міжнародного торговельного мореплавства, пожвавлення морської торгівлі.

На думку К.Л. Білляра, причиною уніфікації стандартів у галузі мореплавства стало усвідомлення урядами необхідності існування інституції, яка

б володіла міжнародним мандатом на встановлення єдиних правил у галузі торговельного мореплавства, що було спричинено непоодинокими випадками аварій на морі, які спричинили загибель великої кількості людей через недотримання норм та правил безпеки мореплавства. До уваги також було взято заподіяну шкоду довкіллю, яку раз по раз наносили танкери, що зазнали аварії на морі.

Правотворча діяльність ІМО стосується не лише прийняття конвенцій та поправок до них. ІМО є органом, який формує міжнародне законодавство, тому правотворча функція ІМО не обмежується лише створенням конвенцій та ухваленням поправок до них, а розгалужується за різними напрямками правового регулювання галузі торговельного мореплавства відповідно до актів, що приймаються органами ІМО такими як Асамблея, Рада, профільні комітети та підкомітети.

Можна навести наступні особливості систематизації актів ІМО: 1) конвенції та рекомендації взаємно доповнюють одні одну; 2) при визначенні сфери застосування акту ІМО необхідно брати до уваги контекст та зміст акту; 3) додатки до резолюцій ІМО спрощують тлумачення сфери застосування акту і дають можливість знайти місце конкретного акту ІМО за характером та змістом додатків до резолюції (це можуть бути кодекси, процедури, регламенти, форми, технічні характеристики тощо); 4) циркуляри ІМО є особливим видом робочих документів органів ІМО та містять вказівки з реалізації вимог та поправок, резолюцій ІМО, адресовані морським адміністраціям.

Інструменти ІМО вимагають від організації пошуку власних рішень, оскільки особливість механізму їх прийняття структурними органами організації унеможливує копіювання інших міжурядових структур у галузі міжнародного транспорту [119, с. 19].

З метою вдосконалення імплементації інструментів ІМО, нормативно-правовий механізм реалізації міжнародних стандартів у вітчизняній практиці мореплавства та адміністрування морських портів підлягає перегляду. З цією метою правові механізми імплементації інструментів ІМО в законодавство

України мають бути приведені у відповідність до вимог Кодексу з імплементації обов'язкових інструментів ІМО [119, с. 19]. Це відображається в наступних речах: 1) чинності поправок до інструментів ІМО, в яких бере участь Україна; 2) перекладі та оприлюдненні поправок ІМО; 3) відповідальності органів державної влади, які реалізують інструменти ІМО в українському законодавстві та практиці морських портів; 4) відсутності Стратегії виконання зобов'язань України як учасниці ІМО, яка б деталізувала функцій України як прибережної держави, держави прапора/порту.

На нашу думку, для реалізації заходів по уніфікації стандартів адміністрування в морських портах, варто звернути увагу на наступне. Сама розробка стандартів має враховувати перспективу їх впровадження на практиці, а також враховувати інтереси сторін, які братимуть участь в реалізації цих стандартів. Зацікавленими сторонами виступають державні органи, морські перевізники, приватні гравці, що беруть активну участь в морській галузі. Прикладами практичних кроків з уніфікації міжнародних стандартів у морських портах можуть бути наступні:

1. Вивчення дієвих практик, аналіз емпіричних результатів, наукових досліджень. Перш ніж переходити до, власне, уніфікації, стейкхолдерам, а також посадовим особам, що приймають рішення, варто звернутися до вивчення успішних практик адміністрування в морських портах. Активний обмін інформацією з іншими суб'єктами уніфікації прискорює цей процес та отримання позитивних висновків.

2. Навчання та тренування персоналу. У цьому аспекті, важливо забезпечити загальне розуміння та поділ цінностей між суб'єктами, які будуть брати участь в управлінні морським портом. За допомогою навчання та тренування створюється практика, а саме – комплекс дій та заходів, заснований на основоположних ідеях, принципах та цінностях, що відтворюються в діяльності відповідальних суб'єктів у сфері адміністрування морського порту. За допомогою навчання та тренування персоналу досягається спільне розуміння, а отже, втілюється ідея уніфікації стандартів адміністрування. Навчання

персоналу проводиться у форматі тренінгів, практикумів, семінарів, курсів, сесій, підвищення кваліфікації тощо, а також за допомогою інформаційних матеріалів.

3. Співпраця з міжнародними організаціями, в першу чергу, взаємодія з ІМО. При цьому, важливо відмітити, що співпраця з ІМО повинна ґрунтуватися не на копіювання, а на виробленні оптимальних та реалістичних підходів до утвердження міжнародних стандартів адміністрування суден в морських портах на практиці, що враховувало би локальний контекст та економічно-соціальні реалії регіону, якого стосується практичне втілення міжнародних стандартів.

4. Використання інноваційних технологій. У наш час мережеве покриття та смартфони з величезною кількістю додатків значно спрощують обмін даними, що є важливою частиною адміністрування в порту. Разом з цим, хмарні сервіси допомагають отримати миттєвий доступ до інформації. Це лише одні з очевидним засобів комунікації, які лежать на поверхні, однак є більш ґрунтовні, спеціалізовані програми, які дозволяють зробити адміністрування суден в морських портах набагато ефективнішим, ніж воно було, скажімо, двадцять років тому. Важливою частиною інновацій стає використання штучного інтелекту (ШІ), який здатен працювати з великими обсягами даних. Використання ШІ дозволить спростити порядок інспекцій, визначення субстандартних суден завчасно, вести облік та аудит, пов'язаний з адміністративною діяльністю в морських портах.

5. Використання регулярних оглядів та зворотного зв'язку (фідбек). Регулярний перегляд стандартів адміністрування покликаний враховувати недоліки та здобутки, які були виявлені/отримані впродовж звітнього періоду. Потрібно аналізувати причини невдач зі впровадження стандартів, водночас, звертати увагу, що сприяло успішній імплементації інших. Таким чином, стандарти адміністрування постійно оптимізуються та залишаються актуальними.

Отже, уніфікація є важливим механізмом дотримання міжнародних стандартів у галузі безпеки мореплавства та адміністрування морського порту.

Уніфікація може допомогти в створенні ефективної організаційної та адміністративної правової бази публічного адміністрування у морському порту.

## **РОЗДІЛ 2. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕННЯ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ ЗГІДНО З МІЖНАРОДНИМИ СТАНДАРТАМИ**

### **2.1 Публічні сервіси, що забезпечуються прибережною державою в порту**

Важливість транспортної інфраструктури для такої великої країни як Україна складно переоцінити. Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, транспортна галузь є однією з базових галузей економіки України [240240]. У Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працювало 13 морських портів, здатних обробляти понад 230 млн т вантажів на рік. Територією України простягається 2714,5 км внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних [248, с. 69]. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами у Чорноморському регіоні.

Морські порти завжди були важливою частиною української економіки. У морських портах суб'єкти господарювання не просто здійснюють свою діяльність, але й можуть скористатися відповідними послугами, що сприяє пришвидшенню операцій в порту, поживає логістику. Наприклад, загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України у 2016 році оцінюється у, як мінімум, \$1,7 млрд. (біля 2% українського ВВП) [259, с. 10]. Такий показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання із чисельністю персоналу більше ніж 47 тис. працівників.

Сьогодні морський та річковий транспортний комплекс є поліфункціональною економічною структурою, задовольняє потреби національної економіки одразу в багатьох сферах. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технічного оснащення та технологічного розвитку, відповідності інфраструктури та стандартів управління морським портом сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського

Про поступове здійснення цілей, визначених Морською доктриною України до 2035 року, свідчить просування великих інфраструктурних проектів у морських портах у період до 24 лютого 2022 року, спрощення формальностей при оформленні суден в морському порту, поєднання державно-приватного партнерства, збільшення перевалки вантажів, укладення концесій. У майбутньому, після успішних результатів передачі державних портів у концесію, держава планувала розвивати річковий транспорт.

До повномасштабного вторгнення, морські порти України розвивалися повільно, але впевнено. В останні роки галузь публічного адміністрування суден в морських портах зазнала структурних та функціональних змін [259, с. 81-82], що пов'язано із впливом процесів діджиталізації, оптимізації виконавчих функцій державних органів, розширенням функціоналу електронних (цифрових) мереж. Такі процеси були покликані забезпечити розвантаження товарних потоків, зменшити навантаження на систему державного управління на місцях, поєднати міжнародне морське судноплавство та логістику. Водночас, вони потребували адекватної правової оцінки та аналізу.

Однією з функцій публічного адміністрування суден в морських портах України є забезпечення безпеки морського порту. Так як складовими безпеки судна є обов'язкові перевірки та інспекції суден, що входять в порт, а також використання технологій для виявлення та запобігання можливим небезпекам, таким як пожежі, витік різних речовин, чи інші аварійні ситуації, а також впровадження технологій та процедур, спрямованих на збереження довкілля та мінімізацію викидів та ризиків забруднення морського середовища. Забезпечення безпеки морського порту вимагає комплексного підходу, співпраці між різними структурами та дотримання стандартів та регуляцій, щоб забезпечити безпеку як для людей, так і для оточуючого середовища.

Відповідно до Морської доктрини України до 2035 року, публічне адміністрування суден в морських портах буде спрямовано на оптимізацію державних витрат, пошук фінансування інфраструктурних проектів у морських портах, підвищення обсягів обробки вантажів, підвищення ефективності



використання енергетичних ресурсів у морських портах, приведення у відповідність до стандартів ЄС портового законодавства України, сумісності показників морських портів України з міжнародних та європейськими стандартами охорони навколишнього природного середовища.

У морському порту можна отримати різноманітні послуги, які можна поділити за характером та суб'єктом надання на послуги приватних суб'єктів та державні послуги в морському порту. Надання послуг в морському порту врегульовано ст. 19 Закону «Про морські порти України» [232]. Зокрема, згідно з ч. 1 ст. 19, 1. У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, у тому числі сервіси, що стосуються прийому, обробки, передачі нафтопродуктів, прийому/утилізації баластних, стічних вод із суден, прийому/утилізації сміття, експлуатаційних та вантажних відходів, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством. До передбачених законодавством інших послуг можна віднести: митні послуги, прикордонний контроль, агентські послуги (перевезення), причалювання (швартування), лоцманське проведення, послуги забезпечення безпеки, охорони довкілля, санітарні послуги тощо. Частина 3 ст. 19 визначає послуги, що надаються виключно суб'єктами державної форми власності.

Правове регулювання митних процедур на морському та річковому транспорті в Україні здійснюється у відповідності до глави 30 Митного кодексу [177], а також Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті [218]. Крім того, актуальною є дія наступних підзаконних актів: Наказ Мінфіну від 23.10.2017 № 862 «Про затвердження Порядку справляння плати за виконання митних формальностей органами доходів і зборів поза місцем розташування цих органів або поза робочим часом» [225], Постанова уряду від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів...» [189].

Прибережна держава забезпечує митний контроль товарів та вантажів у морському порту. Згідно з ч. 2, 4 ст. 188 Митного кодексу, адміністрація морського порту створює митним органам належні умови для роботи, визначає розташування пунктів митного контролю [225]. Відповідно до п. 4 Положення про Державну митну службу України [217], вона здійснює контроль за дотриманням митних правил на всій території України, включаючи територіальне море, виключну (морську) економічну та прилеглу зони. Співробітники Державної митної служби перевіряють легальність товарів, збирають мито, контролюють дотримання вимог Митного кодексу України та міжнародних договорів іноземними суднами.

Прикордонний контроль опікується проблемами міграції, охороною державного кордону, деякими питаннями безпеки порту. Правові засади здійснення прикордонних сервісних процедур визначено законами України «Про державний кордон України», «Про Державну прикордонну службу України» [208] та низкою підзаконних нормативно-правових актів (зокрема, наказом Голови Державного комітету у справах охорони державного кордону України від 21.11.1999 р. № 530 «Про адміністративно-юрисдикційну діяльність органів охорони державного кордону України, Інструкцією про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України та ін.

Відповідно до ст. 9 Закону «Про Державну прикордонну службу України» [208], Морська охорона Державної прикордонної служби України (МО ДПС) контролює плавання в морських водах України іноземних невійськових суден, слідкує за заходом іноземних невійськових та військових суден в територіальні води України, протидіє провокаціям на державному морському кордоні України, інших водних кордонах України тощо.

У портах працюють агенти з перевезень, які надають послуги з організації транспортних засобів для вантажів і пасажирів. Як зазначає О.В. Полтавський, з

юридичної точки зору ними є фізичні або юридичні особи, що беруть участь в наданні послуг у галузі морських перевезень від імені і за рахунок власника, фрахтівника, оператора судна або власника вантажу [196, с. 231]. Агенти можуть допомогти з оформленням документів, бронюванням місць тощо [151, с. 85].

Морське агентування як господарська діяльність зазнає регулювання як приватно-правових, так і публічно-правових інститутів права [142, с. 153]. Кодекс торговельного мореплавства у главі 5 регулює діяльність морських агентів за договором агентування суден. Відповідно до ст. 116 КТМ, договором морського агентування є надання послуг морським агентом в порту або поза його межами за винагороду [234]. На думку О.В. Полтавського, конструкція договору морського агентування судна виглядає наступним чином: морський агент стає довіреною особою судновласника, отримуючи завдання опікуватися справами корабля судновласника відповідно до умов договору агентування, а судновласник передає агенту у відання справи корабля за встановлену у договорі винагороду та зобов'язується покривати витрати по його реалізації [248, с. 232].

На думку О.О. Кукшинової та О.Л. Кузьміна, правове регулювання діяльності морських агентів не є уніфікованим, оскільки правові норми, які стосуються морських агентів, можна зустріти в нормативно-правових актах різної юридичної сили, наприклад, кодексах (КТМ, Господарський кодекс), законах («Про морські порти України»), наказах (Наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України»), що неоднорідно висвітлює правове регулювання морського агентування [175, с. 329].

Прибережна держава надає послуги з обслуговування суден у порту, які можуть включати швартування та розшвартування суден, надання електричної енергії, заправку паливом, водопостачання, збір стічних вод тощо.

У акваторії морського порту або на підходах до нього надається послуга лоцманського проведення. Лоцманське проведення полягає в послугах лоцмана капітану морського судна (поради, рекомендації, відповіді на питання тощо) з

метою безпечного проходу морськими протоками або іншими морськими просторами. Є навігаційною послугою за своєю суттю.

Лоцманське проведення може бути обов'язковим або необов'язковим (ст. 94 КТМ) [157]. У першому випадку судно не має права на прохід без допомоги лоцмана. Внутрішньопортове лоцманське проведення є навігаційною послугою проведення судна до причалу, від причалу або між причалами морського порту або стоянки. Інші види проведення можна зарахувати до зовнішньопортового лоцманського проведення.

Правове регулювання діяльності морського лоцмана здійснюється відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України [157], Положення про морських лоцманів, міжнародно-правового регулювання [212]. Лоцман взаємодіє з капітаном морського судна безпосередньо на борту або за допомогою радіозв'язку. За користування послугами лоцмана справляється лоцманський збір. Відповідальність у разі аварії з вини лоцмана несе лоцманське підприємство, до якого він належить (ст. 98 КТМ).

Безпека морського порту гарантується з боку різних структур та організацій. Ними можуть бути, наприклад, морська, або берегова, охорона, спеціальні служби безпеки, водна поліція, військові патрулі, приватні охоронні агентства, агентства відеоспостереження тощо. Згідно зі ст. 74 КТМ, організація забезпечення безпеки мореплавства в морських портах покладається на Адміністрацію морських портів України (АМПУ). Відповідно до ч. 4 ст. 14 Закону «Про морські порти України», безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується АМПУ, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання.

Питання санітарно-епідеміологічного контролю регулюються Законом «Про забезпечення санітарно-епідемічного благополуччя населення» [209]. Законом встановлюються права та обов'язки громадян, суб'єктів господарювання, діяльність державної санітарно-епідеміологічної служби. Згідно зі ст. 16 Закону, продукція, що ввозиться з-за кордону та вводиться в обіг або розповсюджується в Україні, підлягає нагляду та контролю. Відповідно до ч.

2 ст. 29, з метою запобігання занесенню в Україну особливо небезпечних (у тому числі карантинних) і небезпечних для людей інфекційних хвороб у прикордонних контрольних пунктах створюються і функціонують спеціальні санітарно-карантинні підрозділи, прикордонні інспекційні пости. Відповідно до ч. 3 ст. 35, органи санітарно-епідемічного контролю можуть надавати послуги з акредитації робочих місць, консультування за запитом фізичних, юридичних осіб, профілактичної дезінфекції, дезінсекції, дератизації, проводити лабораторні дослідження, надавати висновки стосовно проектної документації на предмет відповідності санітарному законодавству тощо. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 15.10.2002 № 1544 [213], визначено перелік робіт і послуг у сфері забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення, які виконуються і надаються за плату.

Відповідно до абз. 1 ч. 1 ст. 19 Закону «Про морські порти України», у порту надаються послуги з обслуговування суден, зокрема, утилізація відходів різного джерела походження (нафтопродукти, сміття, стічні води тощо), вантажні операції, пасажирські послуги тощо. Відповідно до ч. 2 ст. 19, Міністерством інфраструктури України затверджено правила вантажно-розвантажувальних робіт в морському порту, а також правила обслуговування суден в морському порту [227]. Перелік публічних послуг, що надаються в порту, відповідно до ч. 3 ст. 19, складає: 1) регулювання руху суден; 2) аварійно-рятувальні роботи; 3) навігаційно-гідрографічне та картографічне забезпечення мореплавства; 4) попередження і ліквідація розливу забруднюючих речовин.

Відповідно до п. 2.1 Порядку надання послуг з регулювання руху суден [221], Міністерство інфраструктури утворює в місцях інтенсивного судноплавства центри/пости регулювання (Ц/ПРРС) – основні структурні підрозділи служби регулювання руху суден (СРРС), що займається радіолокаційним обслуговуванням суден. СРРС надає послуги: радіолокаційного контролю безпеки мореплавства, регулювання руху суден, радіолокаційного проведення, інформує судна про умови мореплавства. Сутність СРРС та Ц/ПРРС подібна до диспетчерської служби в льотній справі, оскільки СРРС та Ц/ПРРС

вказують судна маршрути, черговість, можливе відхилення від курсу, «ведуть» корабель за правильним маршрутом.

Відповідно до п. 3 Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України [222222], з АМПУ розробляє типові плани з ліквідації розливів забруднюючих речовин та утилізації відходів, веде облік приймальних портових споруд, аналізує їх приймальні спроможності, веде статистичний облік прийнятих відходів, приймає та розглядає пов'язані з цим скарги. Відповідно до п. 4, послуги щодо запобігання і ліквідації забруднень включають: прийом, передачу забруднюючих речовин, сміття, відходів, із суден у морському порту, ліквідацію наслідків аварійного скидання забруднюючих речовин з суден, ліквідацію забруднень в акваторії та на території морського порту.

Держава порту полегшує процедури входу та оформлення для іноземних суден, які відвідують морський порт. Це включає перевірку документації, даних екіпажу, маніфестів вантажу та забезпечення дотримання імміграційних і митних вимог.

Після прибуття іноземного судна органи контролю держави порту перевіряють документацію судна на відповідність міжнародним і національним правилам, що включає перевірку реєстрації судна, права власності, держави прапора. Органи контролю також переглядають судові сертифікати та документи, що стосуються безпеки, запобігання забрудненню, кваліфікації екіпажу та трудових угод.

Держава порту перевіряє дані про екіпаж, включаючи склад, кількість і кваліфікацію членів екіпажу. Держава порту повинна гарантувати наявність у екіпажу необхідних віз та документів, що посвідчують особу моряка. Імміграційні процедури виконуються для того, щоб члени екіпажу відповідали вимогам країни порту для в'їзду.

Органи державного портового контролю сприяють митним процедурам щодо судна та його вантажу. Вони перевіряють точність вантажних маніфестів судна, складають митні декларації. Процедури включають перевірку

документації на вантаж, забезпечення дотримання митних правил, а також стягнення митних зборів і податків.

Органи державного портового контролю можуть проводити санітарні перевірки, щоб запобігти поширенню хвороб. Вони перевіряють дійсність Сертифікату санітарного контролю судна, який видається відповідно до Міжнародних медико-санітарних правил (ММСП) Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ). У разі необхідності органи охорони здоров'я можуть проводити медичне обстеження членів екіпажу та вживати карантинних заходів для охорони здоров'я населення.

Як частина контролю держави порту, перевірки безпеки проводяться для забезпечення дотримання Міжнародного кодексу охорони суден і портових засобів (ISPS). Органи влади перевіряють плани охорони судна, проводять інспекції безпеки та оцінюють відповідність судна вимогам охорони, що включає перевірку доступу до систем судна, перевірку систем спостереження, перевірку дотримання та виконання протоколів безпеки.

Органи контролю держави порту координують і призначають лоцманів для проведення іноземних суден через навігаційні канали порту та забезпечення безпечної стоянки. Вони оцінюють розмір, осадку та маневреність судна, щоб визначити потребу в послугах лоцманського проведення. Держава порту може також надати інформацію про наявність причалів, розміщення та якірні зони для сприяння безперебійній роботі порту.

Держава порту стягує портові збори та збори з іноземних суден за використання портових засобів та послуг. Ці збори сприяють підтримці та розвитку портової інфраструктури, включаючи навігаційні засоби, днопоглиблення, охорону порту та інші операційні витрати. Держава порту розраховує збори на основі таких факторів як розмір судна, тоннаж, тривалість перебування та надані послуги.

Органи державного портового контролю проводять інспекції іноземних суден, щоб забезпечити дотримання міжнародних морських конвенцій таких як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS),

Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден (MARPOL) та інші. Ці перевірки охоплюють такі сфери як безпека судна (safety, security), навігаційне обладнання, протипожежна безпека, запобігання забрудненню моря, добробут екіпажу.

Органи контролю держави порту проводять перевірки безпеки, щоб переконатися, що іноземні судна, які відвідують їхні порти, відповідають міжнародним стандартам, головним чином, зазначеним у Міжнародній конвенції з охорони життя на морі (SOLAS). Вони також проводять інспекції для забезпечення дотримання Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден (MARPOL). Ці інспекції зосереджені на заходах із запобігання забрудненню, пов'язаних із викидами судна, управлінням баластними водами, видаленням сміття та стічних вод, а також поводженням з небезпечними матеріалами. Органи влади перевіряють сертифікацію судна, ведення записів і експлуатаційну практику запобігання забрудненню довкілля.

Перевірки можуть проводитися на регулярній основі, вибірково або на основі підходу до оцінки ризику. Органи влади мають повноваження перевіряти різні аспекти роботи судна, системи та документацію, щоб забезпечити дотримання міжнародних вимог безпеки мореплавства та охорони довкілля. Відповідно до пп. 2.1.5 п. 2.1 глави 2 Правил [226], якщо інспекція то перевірка на цьому повинна бути закінчена.

Під час інспекцій органи контролю держави порту виявляють недоліки або невідповідність правилам. Ці недоліки можуть варіюватися від незначних проблем до більш серйозних порушень, які становлять значний ризик для безпеки або навколишнього середовища. Органи влади ретельно документують і повідомляють про ці недоліки капітану судна, оператору чи державі прапора для усунення.

Якщо під час інспекції буде виявлено значні недоліки (deficiencies), органи державного контролю порту мають право затримати судно до їх усунення. Затримання (detention) впроваджуються, щоб гарантувати, що судна, що



працюють у порту, відповідають необхідним стандартам безпеки та охорони довкілля.

На додаток до звичайних інспекцій органи контролю держави порту можуть проводити розширені інспекції на суднах, які раніше не відповідали вимогам. Розширені інспекції передбачають більш детальні перевірки різних аспектів безпеки судна, запобігання забрудненню, умов праці та життя екіпажу. Ці інспекції спрямовані на виявлення та вирішення повторюваних проблем і сприяння постійному вдосконаленню роботи суден.

Важливим також є обмін даними у сфері PSC. Органи державного портового контролю підтримують комплексні бази даних і системи звітності для реєстрації результатів перевірки, недоліків і інформації про затримання. Ці дані передаються іншим державам порту та відповідним міжнародним організаціям для полегшення обміну інформацією, виявлення тенденцій та посилення глобальної безпеки на морі та запобігання забрудненню. Такий спільний підхід допомагає підвищити загальну ефективність діяльності державного портового контролю.

Органи PSC можуть проводити навчальні програми та семінари для підвищення знань і навичок свого персоналу та інших зацікавлених сторін, залучених до портових операцій. Наприклад, відповідно до п. 1.9.6 резолюції ІМО А.1155(32) [72], для офіцерів державного портового контролю проводяться семінари для підвищення кваліфікації та оновлення знань, умінь, навичок. Ці ініціативи спрямовані на покращення розуміння міжнародних правил, методів інспектування, оцінки ризиків і оволодіння найкращими практиками у сфері державного портового контролю. Навчання та підвищення кваліфікації сприяють послідовному впровадженню заходів державного портового контролю, вивченню актуальних інструментів PSC, розвитку компетентних працівників сфери PSC.

Органи контролю держави порту перевіряють сертифікати, які вимагаються відповідно до міжнародних стандартів безпеки судноплавства і охорони навколишнього природного (морського) середовища. Це включає в себе

сертифікати, пов'язані з безпекою, такі як Міжнародний сертифікат управління безпекою (ISM), Міжнародний сертифікат безпеки судна (ISSC), а також сертифікати, пов'язані із запобіганням забрудненню, такі як Міжнародний сертифікат запобігання забрудненню нафтою (IOPP) і Міжнародний сертифікат (профілактики) забруднення повітря (IAPP).

Держава порту перевіряє сертифікат вантажної марки судна, який видається відповідно до Міжнародної конвенції про вантажну марку (ICLL) [180]. Сертифікат про вантажну марку гарантує, що конструкція, остійність і плавучість судна відповідають міжнародним стандартам для підтримки безпечних і стабільних умов експлуатації судна.

Статті 16, 17 Конвенції регулюють порядок видачі сертифікату (посвідчення) про вантажну марку. Відповідно до ч. 1 ст. 17, держава порту може видати посвідчення про вантажну марку на прохання держави прапора. Відповідно до ст. 21, якщо судно має посвідчення про вантажну марку, органи контролю держави порту звертають увагу на наступне: а) дотримання норм навантаження; б) положення вантажної марки; в) придатність судна до плавання без загрози життю.

Органи державного портового контролю тісно співпрацюють з визнаними організаціями (класифікаційними товариствами), які допомагають у процесах сертифікації та огляду. Визнані організації уповноважені проводити огляди, перевірки та видавати сертифікати від імені держави порту. Органи PSC контролюють і перевіряють роботу цих організацій, щоб забезпечити послідовне застосування стандартів і правил.

Органи контролю держави порту постійно перевіряють дійсність і автентичність сертифікатів на іноземних судах, які відвідують їхні порти. Органи PSC підтримують бази даних і системи для відстеження статусу сертифікатів, контролюють їх актуальність та відповідність вимогам міжнародних конвенцій.

Органи державного портового контролю вимагають від іноземних суден повідомляти інформацію про прибуття та відбуття. Це передбачає надання таких

деталей як назва судна, прапор, порт приписки, останній порт заходу, наступний порт заходу, орієнтовний час прибуття (ETA) і орієнтовний час відправлення (ETD). Своєчасна звітність допомагає органам державного портового контролю ефективно управляти діяльністю порту та забезпечувати ефективне використання портових ресурсів.

Іноземне торговельне судно повинно завчасно повідомляти державу порту про своє прибуття (прихід судна). Відповідно до пп. 1 п. 2.1 розділу II Порядку оформлення приходу суден у морський порт [224], надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, капітан морського судна повідомляє портові власті про прихід судна – безпосередньо або через свого представника (морського агента). Капітан повідомляє адміністрації порту відомості про судно, перелічені в пп. 1 п. 2.1, що включають параметри та функціональні характеристики судна, порт відправлення, відомості про вантаж, заходи в порту тощо.

Відповідно до пп. 2 п. 2.1 розділу II Порядку, у разі перевезення небезпечних або забруднюючих вантажів, капітан, морський агент або судноплавна компанія повідомляють адміністрацію українського порту безпосередньо при відправці з порту або як тільки їм стане відомо про пункт призначення або стоянку в територіальних водах України, якщо не було відомо на момент відходу судна з попереднього порту (стоянки).

Якщо іноземне судно затримано через недоліки безпеки або невідповідність вимогам міжнародного законодавства стосовно запобігання забрудненню морського природного середовища, органи контролю держави порту ведуть облік затримання. Ця інформація має вирішальне значення для моніторингу відповідності суден та їх операторів і слугує довідником для інших органів державного портового контролю; допомагає ідентифікувати судна, які можуть вимагати посиленого контролю при майбутніх суднозаходах.

Заходи завчасного та вичерпного, зрозумілого повідомлення допомагають підтримувати актуальну базу даних про рух суден і допомагають координувати оперативну частину діяльності морського порту. Держава порту може ділитися

даними завчасного інформування щодо затриманих суден, операторів, які не відповідають вимогам, або інших питань безпеки судноплавства з іншими державами та міжнародними організаціями.

Органи державного портового контролю надають звіти та дані відповідним міжнародним організаціям, відповідальним за безпеку на морі та запобігання забрудненню. Це включає такі організації, як Міжнародна морська організація (ІМО), яка координує глобальні зусилля щодо встановлення та забезпечення дотримання міжнародних морських правил. Обмін інформацією з цими організаціями сприяє розробці глобальних стандартів, рекомендацій і передового досвіду.

Органи державного портового контролю аналізують дані, зібрані в результаті інспекції суден, затримань та інших джерел, щоб визначити тенденції та закономірності. Цей аналіз допомагає визначити загальні недоліки, області вдосконалення та нові проблеми, пов'язані з безпекою судна, запобіганням забрудненню та добробутом екіпажу. Отримані результати сприяють розробці цільових втручань, рекомендацій і навчальних програм для вирішення конкретних проблем.

Якщо іноземне судно не дотримується міжнародних стандартів безпеки судноплавства та охорони навколишнього природного середовища, держава порту має право вжити примусових заходів (enforcement). Це може включати затримання судна до усунення виявлених недоліків (detention), накладення штрафів, заборона повторного заходу в порт. Органи PSC вживають заходів, щоб гарантувати, що судно не здійснюватиме операцій в порту держави, доки не відповідатиме стандартам безпеки та екологічності.

За загальним правилом, держави прапора несуть відповідальність за те, щоб судна, які плавають під їхнім прапором, відповідали міжнародним нормам. Органи PSC негайно повідомляють державу прапора судна про його затримання. Інформуючи державу прапора, органи державного портового контролю ініціюють процес співпраці для усунення недоліків і запобігання повторенню.

Затримання має різні наслідки для судна та його оператора. Це може призвести до збитків, шкоди репутації, затримок у вантажних операціях і посиленого контролю під час майбутніх суднозаходів. Записи про затримання також передаються іншим органам державного портового контролю, які можуть піддавати судно посиленій інспекції і перевірці під час наступних заходів у порт.

При затриманні судна органи контролю держави порту уважно стежать за процесом усунення недоліків. Вони перевіряють, чи належним чином усунуто виявлені недоліки та чи судно приведено у відповідність із застосовними правилами. У разі задовільного результату, виконавча влада порту звільняє судно, надаючи дозвіл відновити свою діяльність.

Після того, як судно було затримано та згодом звільнено, контролюючі органи держави порту можуть проводити подальші інспекції для забезпечення сталого дотримання вимог міжнародних конвенцій з безпеки мореплавства та охорони екології. Ці інспекції підтверджують, що судно усунуло раніше виявлені недоліки та продовжує відповідати необхідним стандартам. Подальші інспекції допомагають переконатися, що виправлення є стійкими та що судно підтримує свою відповідність у довгостроковій перспективі.

Органи контролю держави порту відіграють важливу роль у координації діяльності з реагування на надзвичайні ситуації у випадках морських аварій, інцидентів або інших надзвичайних ситуацій, які відбуваються в межах їх портової юрисдикції. У надзвичайних ситуаціях органи державного портового контролю відповідають за мобілізацію та координацію необхідних ресурсів. Це включає розгортання рятувальних суден, обладнання та персоналу для ефективного реагування на надзвичайні ситуації. Органи PSC тісно співпрацюють зі службами екстреної допомоги та іншими зацікавленими сторонами, щоб забезпечити доступ до необхідних ресурсів у разі надзвичайної ситуації, морської аварії або іншого інциденту.

Також органи державного портового контролю розробляють і впроваджують плани на випадок надзвичайних ситуацій (НС), що охоплюють

різні сценарії НС, включаючи розливи нафти, пожежі, зіткнення або посадки судна на мілину. Ці плани окреслюють ролі, обов'язки та процедури, яких повинні дотримуватися органи контролю держави порту, групи реагування та інші залучені сторони у випадку надзвичайної ситуації. Для перевірки та підвищення ефективності цих планів проводяться регулярні тренування (drills).

У разі посадки судна на мілину, затоплення або інших інцидентів, що вимагають порятунку або підйому затонулих суден, органи контролю державного порту координують і контролюють подібні операції. Вони співпрацюють із рятувальними компаніями, водолазами та іншими спеціалізованими групами, щоб забезпечити безпечне та ефективне видалення затонулого судна з морського простору, що мінімізує вплив на навігацію, морське середовище та роботу порту.

Після інциденту або надзвичайної ситуації органи контролю держави порту можуть провести розслідування для встановлення причини та хронології подій, встановити ролі причетних та осіб, що приймали рішення. Розслідування допомагає виявити будь-які недоліки або невідповідність правилам, вжити заходів для їх усунення та попередження в майбутньому.

Під час надзвичайних ситуацій органи державного портового контролю несуть відповідальність за поширення і донесення відповідної інформації постраждалим сторонам, включаючи найближчі порти, сусідні країни та відповідні міжнародні організації. Це включає надання оновленої інформації про ситуацію, обмін інформацією про характер надзвичайної ситуації та координацію заходів реагування. Своєчасна та точна інформація допомагає сприяти скоординованому реагуванню та мінімізувати потенційну шкоду надзвичайної ситуації.

Для реагування на надзвичайні ситуації також проводяться навчання, тренування, семінари, інші заходи підвищення кваліфікації. Це включає в себе навчання з управління інцидентами, реагування на забруднення, пошуково-рятувальні роботи тощо. Дані зусилля вимагають значної координації, тому часто перевищують за масштабом індивідуальні навчання офіцерів PSC.

Створення компетентних та добре навчених кадрів забезпечує швидке та ефективне реагування під час надзвичайних ситуацій.

## **2.2 Контроль держави порту (Port State Control): загальна характеристика**

Контроль держави порту є інспекційним механізмом, створеним для запобігання присутності субстандартних суден, які не відповідають міжнародним морським правилам. Резолюція ІМО А.787(19), присвячена процедурам контролю держави порту, визнає судно субстандартним, якщо його корпус, механізми, обладнання або експлуатаційна безпека значно нижчі за міжнародні стандарти, або якщо кількісний склад екіпажу або якість його підготовки нижчі за необхідну [7373].

Як субстандартне судно можна розглядати таке, що через власний фізичний або функціональний стан, діяльність або стан екіпажу, не відповідає головним стандартам морехідності, отже, становить загрозу для життя та/або навколишнього середовища [50, с. 3]. Водночас, легальне визначення субстандартного судна можна знайти в п. 1.6.9 Додатку до Резолюції ІМО А.787(19), п. 1.7.11 Додатку до Резолюції ІМО А.1155(32). Обидва пункти визначають як субстандартне судно, корпус, механізми, обладнання або експлуатаційна безпека якого значно нижчі за стандарти, що вимагаються відповідно до міжнародних договорів, або екіпаж якого не відповідає документу про безпечне укомплектування екіпажем.

Перша структура PSC виникла в 1982 році з прийняттям Паризького меморандумом про взаєморозуміння (Paris MoU). Після цього ІМО запропонувала створити регіональні органи державного портового контролю по всьому світу для зменшення кількості субстандартних суден, схваливши резолюцію А.682(17) у листопаді 1991 р.

Завдяки потужній підтримці ІМО, режим контролю державою порту став інституціоналізованим у 1990-х роках і набув чинності майже в усіх морях світу. Сьогодні прибережні держави здійснюють контроль безпеки на суднах під

іноземними прапорами, які заходять у їхні порти, в межах 10 регіональних режимів PSC. Серед цих регіонів, Чорне море було віднесено до регіонів зі статусом «особливих територій», що було враховано завдяки Конвенції MARPOL 73/78.

Режим державного портового контролю, який зосереджується на безпеці життя на морі та запобіганні забрудненню з суден для Чорноморського регіону, викладено в «Меморандумі про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Чорноморському регіоні» (BS MoU), створеному в 1996 році. Меморандум про взаєморозуміння представлений морськими владами Болгарії, Грузії, Румунії, Російської Федерації, Туреччини та України. Як і в інших регіональних Конвенціях про контроль держави порту, Меморандум про взаєморозуміння збирає інформацію про судна, які відвідують чорноморські порти, і передає її до повної бази даних. З цими даними він формує реєстр, який включає загальні характеристики та історію перевірок PSC судна, і його може бачити кожна держава-член.

Дев'ять базових конвенцій, які мають першочергову важливість під час інспекцій як Чорноморського, так й інших регіональних меморандумів, включають: Міжнародна конвенція з охорони життя на морі (SOLAS 74/78), MARPOL 73/78, Міжнародна конвенція про вантажну марку (LOADLINES 66), Міжнародна конвенція про підготовку, дипломування моряків і несення вахти (STCW 78), Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткнення суден у морі (COLREG 72), Міжнародна конвенція про обмірювання суден (TONNAGE 69), Конвенція про торгове судноплавство (мінімальні стандарти) (ILO № 147, 1976), Конвенція про працю в морському судноплавстві (MLC) і Міжнародний кодекс управління безпекою (ISM).

Державний портовий контроль представляє систему стандартів, заходів та вимог, що їх вживають держави для перевірки суден під іноземним прапором у своїх портах (портах держави). Першочерговими категоріями перевірки є дотримання правил безпеки та охорони навколишнього середовища. У країнах Євросоюзу державний портовий контроль здійснюється через механізм



правового регулювання Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо державного портового контролю (Paris MoU).

Паризький меморандум про взаєморозуміння має систему класифікації суден на основі їхніх характеристик, встановлених за підсумками попередніх перевірок. Суднам з позитивною історією інспекцій надається низький ризиковий пріоритет, через що інспектори менш прискіпливо ставляться до цієї групи. Судна, близькі до субстандартних, підлягають ретельній перевірці. Деякі з них можуть потрапити до чорного списку. За допомогою подібного розподілу держави-учасники меморандуму полегшують судноплавство та зменшують бюрократичне навантаження на морську галузь, що повинно позитивно відобразитися на динаміці морських перевезень. Потрібно також вказати, що важливу роль у цьому відіграє обмін інформацією та документацією між державами-учасниками, таким чином, держава порту може отримати інформацію про судно, його профіль ризику, характеристики, встановлені при попередній інспекції, завчасно до приходу судна в порт, що економить державі час та ресурси, дозволяє планувати інспекції стосовно інших кораблів на триваліший проміжок часу.

Первинною перевіркою є чек-аут 36 сертифікатів та документів, що їх вимагають міжнародні стандарти з безпеки на кораблі та охорони довкілля на морському транспорті. Відсутність документів або фактична невідповідність вимогам сертифікації веде до визнання судна невідповідним, або субстандартним, якщо внаслідок виявлення таких невідповідностей не буде вчасно вжито заходів для їх усунення.

Для того, щоб спростити систему перевірок, інспектори звертаються до централізованої бази даних – інформаційної системи обміну інформацією щодо контролю держави порту THETIS, яка належить Європейському агентству з морської безпеки. За допомогою звернення до даних про судна в цій системі інспектори можуть визначити пріоритет та спланувати перевірку конкретного судна [53]. Перевірці підлягають такі секції: 1) ходовий (капітанський) місток; 2)

палуби; 3) рятувальні засоби; 4) каюти екіпажу; 5) робочі приміщення; 6) моторний відсік (машинне відділення, котельня) [53].

ІМО Резолюцією Асамблеї А.787.(XIX) від 23 листопада 1995 р. прийняла процедури контролю суден державою порту [73] (доповнені Резолюцією А.882.(XXI) [3]). Згідно з Резолюцією, держава порту має контролювати постійне дотримання стандартів безпеки на морі. Вісімнадцята сесія Асамблеї ІМО ухвалила, що в тих випадках, коли наявні очевидні підстави вважати, що 89 особи командного складу та екіпажу не обізнані з порядком основних дій, які необхідно виконувати на борту судна, держава порту може розширити сферу контролю шляхом включення перевірки виконання експлуатаційних вимог щодо безпеки суден та запобігання забрудненню.

Відповідно до Резолюції А.787(XIX), для того, щоб зробити такий контроль обов'язковим, до SOLAS внесено відповідні зміни. У 2011 році, Резолюції А.787(XIX) та А.882(XXI) було скасовано відповідно до Резолюції А.1052(27) про процедури контролю суден державою порту [70], яка, у свою чергу утратила чинність у 2017 р. відповідно до Резолюції А.1119(30) від 6 грудня 2017 р. [71]. Остання Резолюція згадала 14 міжнародних конвенцій як відповідних (стосовно виконання їх вимог здійснюються перевірки у портах) та встановила норму про те, що суднам держав, які не є сторонами цих угод, не мають створюватися більш сприятливі умови (п. 1.2.2). Резолюція містить детальний опис процедур контролю суден у морських портах, установлюючи вимоги для інспекторів та перевірок, надаючи визначення субстандартному судну, порядку затримання, виправлення недоліків та надання судну дозволу на відхід із порту. Крім того, Резолюція А.1119(30) містить додатки:

□ Кодекс передової практики для інспекторів контролю суден державою порту, які проводять перевірки в рамках регіональних меморандумів про взаєморозуміння і угоди щодо контролю суден державою порту (Циркуляр MSCMEPC.4/CIRC.2);

□ Керівництво стосовно затримання суден;

- Керівництво з проведення розслідувань і перевірок згідно з додатками I та II до MARPOL;
- Керівництво щодо вимог, які стосуються скидання, згідно з додатками I та II до MARPOL;
- Керівництво з детальних перевірок щодо вимог до конструкції та обладнання судна та ін.

Необхідно підкреслити, що контроль держави порту активно сприяє зменшенню субстандартного судноплавства. Адже морські судна з комплексом експлуатаційних невідповідностей є реальною загрозою безпеці мореплавства і морському середовищу. Як правило, на таких судах крім конструкційних недоліків і зношеності обладнання неповною мірою виконуються національні та міжнародні стандарти інформаційної безпеки, екіпажі не мають необхідних сертифікаційних документів [127, с. 310; 191, с. 90]. У Резолюції А.1119(30) від 6 грудня 2017 р. спеціально зазначається про такі судна та визначається, що судно розглядається як субстандартне, якщо корпус, механізми, обладнання та постачання або експлуатаційна безпека є істотно нижчими за стандарти, які вимагаються відповідними конвенціями, або якщо його екіпаж не відповідає документу про безпечний склад екіпажу. Вказуються також наступні причини для прийняття рішення про визначення судна як субстандартного: 1) відсутність основного обладнання або невжиття заходів, що вимагаються конвенціями; 2) недоліки устаткування і постачання або передбачених заходів відповідним технічним вимогам конвенцій; 3) значне погіршення стану судна або його обладнання і постачання внаслідок, наприклад, незадовільного технічного обслуговування; 4) недостатність навичок екіпажу в експлуатації судна або незнання ним основних експлуатаційних процедур; 5) недостатність укомплектування екіпажем або недостатність дипломування моряків (п.п. 1.7.10, 3.1.1).

Процедури, визначені Резолюцією А.1119(30) стосовно субстандартних суден, доповнені Додатком 2 до Резолюції, яка стосується затримання таких суден. Нова резолюція відображає всі зміни до нових документів ІМО, які набули

чинності після 2011 р. Зокрема, при проведенні інспекцій суден на підставі вимог Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р. [162] інспектори державного портового контролю керуються документом МОП «Рекомендації для інспекторів контролю держави порту, що здійснюють інспекції щодо КТМС-2006» [25].

Відповідно до Резолюції А.1119(30), визначення «дійсні свідоцтва» було змінено щодо визнання електронних свідоцтв, як і свідоцтв на паперових носіях. У розділі 2.2 даються додаткові вказівки щодо електронних посвідчень з урахуванням циркуляра FAL.5/Circ.39/Rev.2 «Керівництво з використання електронних посвідчень» [27]. Додаток 7 містить додаткові параграфи із входження до закритих приміщень і рятування з них. Оновлений Додаток 8 дає рекомендації щодо МКУБ. Внесено значні зміни до Додатку 11 щодо перевірок дипломування моряків, укомплектування екіпажів і періодів відпочинку їх членів [6463, с. 26; 6464, с. 48].

Важливість правового механізму державного портового контролю визнають міжнародні дослідники у галузі морського права. Як зазначають у своєму дослідженні А. Graziano, J. Schröder-Hinrichs та А. Ölcer, Паризький меморандум є найефективнішим і найнадійнішим з регіональних угод у галузі державного контролю порту [24, с. 218]. Крім цього, автори дослідження виявили різницю у підходах до PSC між північними та південними країнами ЄС. Офіцери PSC з північних країн ЄС, як правило, мають глибокі знання в морській галузі, однак їм бракує гнучкості у підходах – вони занадто покладаються на власні знання. Офіцери PSC з південних країн ЄС проявили себе більш гнучко та схильні до креативних рішень безпосередньо на місці, що може скоротити час перевірки порівняно з аналогічною ситуацією в північній країні ЄС.

Наукові дослідження демонструють як переваги, так і недоліки системи державного портового контролю. Наприклад, у своїй роботі, присвяченій державному портовому контролю та ефективності його застосування в країнах Європи, Р. Cariou та колеги зазначають, що контроль держав порту став важливим інструментом для слідкування за дотриманням міжнародних

стандартів мореплавства. Автори дослідження дійшли висновку, що повторне проходження судном процедур PSC зменшує кількість недоліків на 63%. Вибірка повторних перевірок склала 874 випадки [12, с. 491, 502]. Водночас, О. Özçayır зазначає, що однією з проблем державного портового контролю є нерівномірне застосування стандартів безпеки та вплив людського фактору інспекторів (офіцерів) портового контролю [58, с. 201]. А. Graciano та колеги дослідили це питання в своїй роботі, присвяченій суб'єктивному фактору інспекторів PSC в ЄС [23, с. 230]. Автори виявили, що існує кореляція між кількістю учасників у команді інспекторів та кількістю виявлених недоліків, а також кореляція між специфічним досвідом інспектора та характером виявленого ним недоліку. Наприклад, їх аналіз чітко показує, що ймовірність виявлення недоліків і затримання суден вища, якщо кількість інспекторів на борту більше одного. Вони також встановили, що відмінності між затриманнями суден вищі всередині окремої країни, ніж в середньому поміж країнами Європи.

На думку E. Molenaar, юрисдикційна забезпеченість державного портового контролю стала своєрідним запобіжником, або контрзаходом, стосовно нездатності держав прапора ефективно контролювати свої кораблі, зокрема, дотримання ними безпеки мореплавства [52, с. 225]. M. Titz додає, що заходи державного портового контролю також здатні зменшити негативний вплив морського транспорту на екосистеми [84, с. 207-208].

Також існують нещодавні дослідження, присвячені моделям визначення надійності судна з точки зору PSC. Наприклад, R. Yan, S. Wang, C. Peng у своїй статті порівняли різні підходи до визначення субстандартних суден та запропонували єдину модель для визначення ризикових суден при перевірці [9595, с. 600].

У свою чергу, N. Bang та D. Jang в своїй статті дослідили різні Меморандуми про взаєморозуміння в галузі державного портового контролю PSC (MoU), та дійшли висновку, що найуспішнішими регіональними угодами є Паризький і Токійський меморандуми, а відмінності між регіональними MoU

зумовлюють «міграцію» суден з більшої до менш суворої юрисдикції PSC [6, с. 170].

Важливе місце в системі стандартів оформлення суден у порту займає контроль суден державою порту. Контроль держави порту, або державний портовий контроль (англ. Port State Control) – це перевірка іноземних суден у національних портах на відповідність міжнародним стандартам та правила [68].

Правові основи застосування port state control можна знайти в Конвенції ООН з морського права [87]. Відповідно до ст. 218, держава порту має право проводити розслідування стосовно судна, якщо воно перебуває в одному з портів чи прибережному терміналі держави і якщо держава має обґрунтовані підозри, запит держави прапора або іншої прибережної держави, стосовно порушення судном екологічних вимог. Відповідно до ст. 219, держава порту має право обмежити рух судна, якщо буде встановлено порушення ним екологічних вимог. Відповідно до ст. 220, держава порту має право почати розслідування стосовно судна, яке перебуває в порту держави або в її прибережному терміналі, якщо держава порту має обґрунтовані підозри, що судно порушило закони і правила держави або вимоги міжнародного морського права. Держава порту також має право затримати судно, якщо держава порту має обґрунтовані підстави вважати, що судно порушило міжнародні стандарти, закони та правила держави порту.

Контроль держави порту тісно пов'язаний з регіональним співробітництвом. Відповідно до Резолюції ІМО А.682(17), контроль держави порту забезпечується укладенням регіональних угод [76]. Договірна основа сприяє зменшенню формальностей та поживавленню торгових потоків, що слугує гарантією, що якомога більше суден буде перевірено.

У сфері контролю державою порту дійсними є дев'ять регіональних угод, які іменуються Меморандумами про взаєморозуміння (M. of Understanding): 1) Паризький (Європа та Північна Атлантика); 2) Токійський (Азія та Тихий океан); 3) Вінья-дель-Марський (Латинська Америка); 4) Карибський; 5) Абуджийський (Західна та Центральна Африка); 6) Чорноморський; 7) Середземноморський; 8)

Індійський; 9) Ер-Ріядський. США виділяють окремо в якості десятого режиму PSC [76].

Концепція PSC покликана звертати увагу перш за все на субстандартні судна, зменшуючи таким чином кількість перевірок. Основна відповідальність за забезпечення стандартів суден лежить на державах прапора.

Коли посадова особа, що здійснює державний портовий контроль (офіцер контролю держави порту, державний інспектор, інспектор державного контролю), здійснює інспекцію іноземного судна, перевіряє перш за все наявність та відповідність сертифікатів та іншої документації, якщо тільки немає явних підстав вважати, що стан судна або його обладнання суттєво не відповідає даним документації.

Якщо інспектор державного контролю визначає явні підстави вважати, що стан судна або його обладнання не відповідає суттєво даним сертифікатів або що капітан або екіпаж не знайомі з основними судовими процедурами, слід провести більш детальну перевірку. При здійсненні контролю слід докладати всіх можливих зусиль, щоб уникнути необґрунтованого затримання або затримки судна.

Посилення державного портового контролю є стимулом для держав прапора піклуватися про стан свого торговельного флоту [191, с. 91], в той час як перебування в «чорному списку» PSC справляє негативні економічні наслідки, шкодить репутації та авторитету країни порушника, понижує її статус як морської держави.

Контроль держави порту, тим не менше, не може бути непропорційно більшим, або сильнішим, за контроль держави прапора. У цьому випадку, наявність необґрунтованих перевірок, надмірна прискіпливість, значний негативний вплив людського фактору, надмірний суб'єктивізм інспекторів (PSCO), відсутність нормативних підстав для вимог тощо, не повинні маскуватися під суворий портовий контроль, оскільки для PSC характерна тверда нормативно-правова база.

На практиці, некоректну поведінку офіцерів (інспекторів) PSC (PSCO) можна перевірити за вимогами, які ставляться до проведення державного портового контролю та поведінки інспекторів, що зазначені в рішеннях та резолюціях ІМО, що в подальшому може бути використано для оскарження таких неправомірних дій та затримки суден.

Випадки необґрунтованої поведінки інспекторів державного портового контролю, тим не менше, не можуть слугувати обставиною, яка доводить потребу скасувати контроль держави порту. Контроль держави порту і контроль держави прапора мають доповнювати одне одного з метою збереження правового балансу безпеки мореплавства. Відтак, заходи, які вживаються у форматі контролю держави порту і контролю держави прапора, мають бути пропорційними і взаємодоповнюючими [190, с. 91].

Влада держави порту при здійсненні своїх повноважень керується лише тими міжнародно-правовими договорами, учасником яких є держава порту. Відповідно, меморандуми, в яких держава порту не бере участь, не застосовуються в портах цієї держави. Разом з цим, влада порту бере на себе зобов'язання дотримуватися вимог договорів, учасником яких є держава порту, тому, відповідно, влада порту в своїй діяльності дотримується міжнародних стандартів, визначених в міжнародних-договорах (меморандумах), в яких бере участь держава порту. На практиці це означає, що влада порту зобов'язується вживати заходів у сфері контролю та дотримання безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища, що включає інспекції іноземних суден та їх затримання до моменту усунення недоліків, що становлять небезпеку для життя, навколишнього середовища або мореплавства в цілому – в разі їх виявлення. У випадку, коли судно не може усунути недоліки в одному порту, влада порту може надати судну дозвіл для слідування в інший порт для усунення невідповідностей, якщо такий транзит не становить небезпеки мореплавства (небезпеки для життя та довкілля).

У вітчизняній літературі словосполучення «контроль держави порту» набуло сталого використання. Водночас, «державний портовий контроль» також



використовується для позначення PSC, і свідчить радше про особливості літературного перекладу з англійської мови на українську, ніж про суттєву термінологічну відмінність між «державним портовим контролем» та «контролем держави порту». С.С. Кузнецов також наводить інші особливості визначення [170, с. 86]. Наприклад, у вітчизняній літературі усталеним розумінням контролю держави порту є діяльність органів виконавчої влади в порту стосовно суден, по відношенню до яких держава порту не є державою прапора.

Крім цього, державний портовий контроль є явищем, обмеженим у просторі, в тому сенсі, що існує чітка просторова юрисдикція та повноваження портових властей стосовно території, на яку вони поширюються. Таким чином, контроль держави порту обмежується територією, або межами, морського порту (терміналу) і провадиться під час стоянки судна біля причалу (на рейді). Попри це, С.О. Кузнецов вказує, що сутність явища державного портового контролю є адміністративною, а точніше – адміністративно-наглядовою, через що пропонується розуміння контролю держави порту в якості систематичної ексклюзивної діяльності державних службовців за дотриманням міжнародних стандартів у галузі безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища, яка проводиться стосовно іноземних суден відповідно до міжнародних договорів та наданих службовцям повноважень держави порту [170, с. 87]. Відповідно, поняття контролю держави порту, за С.О. Кузнецовим, можна проаналізувати за наступними ознаками: 1) є систематичною діяльністю; 2) суб'єктами здійснення є державні службовці – представники виконавчої влади; 3) повноваження держслужбовців у галузі PSC гарантовані державою порту та міжнародними договорами, учасницею яких вона є; 4) провадиться стосовно іноземних суден у порту держави; 5) головною метою є забезпечення безпеки мореплавства, охорони життя та довкілля.

Утім, як слушно заявляє Т.М. Плачкова, дискусія стосовно теоретичного розмежування понять «державний портовий контроль» та «контроль держави порту» має значення лише у вузькому колі спеціалістів, оскільки практичний

підхід, який втілюють в своїх актах іноземні держави та міжнародні організації не звертають уваги на подібні теоретичні розмежування. У міжнародних актах та актах законодавства іноземних країн державний портовий контроль - це буквально контроль держави порту – port state control (букв. «портовий державний контроль») [192, с. 27]. На доповнення цієї тези, Т.М. Плачкова вказує, що поєднання заходів державного портового контролю з забезпеченням безпеки мореплавства з боку держави прапора є ефективним засобом втілення міжнародних стандартів. Крім цього, обидва правові інструменти забезпечені достатньою нормативно-правовою базою, що полегшує застосування цих приписів на практиці [127, с. 92].

Державний портовий контроль має свої особливості в різних країнах. Було розглянуто приклади таких країн як Німеччина, Чорногорія, Індія, Тайвань та Японія. Німеччина, Індія та Японія входять до Паризького, Індійського та Токійського меморандумів відповідно. Чорногорія та Тайвань офіційно не беруть участі в жодному з МоУ.

У Німеччині державний портовий контроль здійснюється Федеральним морським і гідрографічним агентством, що підпорядковане Федеральному міністерству транспорту та цифрової інфраструктури. Відповідно до німецького законодавства, крім норм та положень міжнародних конвенцій, якими регулюється державний портовий контроль, та учасниками яких є ФРН, PSC на території Німеччини регулюється федеральним законодавством, наприклад, §12 Порядку про безпеку судна (нім. Schiffssicherheitsverordnung), §138 Закону про морське трудове право (нім. Seearbeitsgesetz) [66].

Процес перевірки державного портового контролю в Німеччині схожий на процес інших європейських країн і базується на Паризькому меморандумі про взаєморозуміння щодо державного портового контролю. Під час інспекції посадові особи державного порту перевіряють, чи судно та його екіпаж відповідають міжнародним стандартам безпеки, охорони та захисту навколишнього середовища.

Перевірка може проводитися як планова (звичайна), так і цільова (таргетована). Звичайні перевірки проводяться на всіх суднах, тоді як цільові проводяться на суднах з високим ризиком. Цільові інспекції можуть бути зосереджені на конкретних частинах судна, таких як корпус, механізми або навігаційне обладнання, залежно від виявлених ризиків. Процес може включати перевірку суднових свідоцтв, документів екіпажу та суднових журналів, а також фізичну перевірку стану та обладнання судна. У разі виявлення будь-яких недоліків судно може бути затримано до усунення недоліків.

Індія має дванадцять великих морських портів і входить до Індійського меморандуму про взаєморозуміння (Indian Ocean MoU) [33]. У цій країні контроль держави порту почав активно розвиватися в середині 90-х рр. ХХ ст. [7, с. 83; 67, с. 24] До цього, процедури, схожі на державний портовий контроль, використовувалися, якщо до адміністративних органів надходили скарги на неморехідність або екіпаж судна.

Індія наслідувала міжнародній практиці і частину роботи в галузі контролю делегувала класифікаційним товариствам, що дозволяє зменшити бюрократичне навантаження на адміністрацію порту і допомагає портовим властям зосередитися на забезпеченні дотримання вимог міжнародних конвенцій, в той час як питаннями сертифікації та оцінки дотримання технічних стандартів можуть займатися класифікаційні товариства, які діють від імені адміністрації порту [67].

Чорногорія не належить до жодного регіонального MoU. Оптимальним варіантом для країни залишається приєднання до Паризького MoU, ратифікація конвенцій, імплементація інструментів ІМО, після чого має слідувати реалізація стандартів за допомогою постійного навчання та розширення персоналу PSCO згідно з рекомендаціями та настановами ІМО. У зв'язку з цим Чорногорії також потрібно забезпечити матеріально-технічною базою для здійснення перевірок та отримати широкий доступ до бази даних THETIS. Такі кроки мають призвести до гармонізації національного законодавства у галузі PSC і посиленню співпраці з членами Паризького MoU [55, с. 10-11].

Тайвань застосовує практику державного портового контролю самостійно вже впродовж 18 років. У 2003 році на Тайвані розпочала роботу канадська експертна місія, яка допомогла місцевій владі перейняти практику державного портового контролю [96, с. 642]. Попри це, Тайвань все ще залишається режимом PSC, не включеним до найближчого регіонального, Токійського, МоU, що загострює потребу в дипломатичних зусиллях по включенню Тайваню до цього договору.

У 2015-2018 рр. судна, що пройшли інспекцію за практиками PSC на Тайвані, досягли кількості, співмірної до кількості інспектованих суден у Гонконгу і Таїланді [96, с. 643]. Тим не менше, внаслідок незалежності та ізольованості системи перевірок на Тайвані від регіонального МоU, координація інспекційних органів на Тайвані стосовно іноземних суден, які заходять в його порти, поступається інтегрованості та децентралізації координації інспекцій держав, що є членами регіональних меморандумів. Це, в свою чергу, створює внутрішні організаційні та бюрократичні проблеми для тайванських портових властей.

На даний момент, Тайвань не може приєднатися до Токійського МоU через свій унікальний міжнародний статус. Тайвань також офіційно не включений в жоден з регіональних МоU, що обумовлює наступні особливості адміністративних процедур в портах країни: 1) високий рівень затримання суден з недоліками внаслідок поживавленого товарообігу з острівною державою; 2) недостатня інтегрованість в міжнародне співробітництво або його низький вплив на ефективність процедур PSC; 3) залежність від діяльності RO (класифікаційних товариств, агенцій сертифікації).

С. Yuan, R. Chiu, С. Cai пишуть, що для систем PSC, які існують незалежно від Меморандуму про взаєморозуміння (наприклад, США, Чорногорія (до 2023 року)), персональний фактор визначено найвпливовішим серед інших, якими є: 2) навчання та тренування інспекторів PSC; 3) система управління та регулювання заходами контролю держави порту; 4) міжнародне співробітництво [96, с. 641]. Автори дослідження зазначають, що незалежні режими PSC, як

Тайвань, перебувають у несприятливій позиції порівняно з портовими державами, які є інтегрованими до договорів про PSC (MoU). Одним з факторів, який заважає інтеграції країни в міжнародну систему PSC, заснованій на членстві в регіональних меморандумах, є дипломатична ізоляція країни.

В Японії державний портовий контроль здійснюється Морським бюро Міністерства землі, інфраструктури, транспорту та туризму і Береговою охороною Японії [94, с. 4]. Японія є учасником Токійського MoU, який є угодою між країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону про співпрацю в сфері PSC [47, с. 74].

Коли судно прибуває в японський порт, воно може бути обстежено офіцерами PSC для перевірки дотримання міжнародних і національних правил. Інспекція може проводитися як звичайна або як цільова інспекція на основі оцінки ризику судна. Під час інспекції офіцери PSC зазвичай переглядають сертифікати та документи, обладнання та механізми, проводять опитування щоб оцінити відповідність судна нормам безпеки та охорони навколишнього середовища. У разі виявлення будь-яких недоліків судно може бути затримано до усунення недоліків, а в окремих випадках можуть бути накладені штрафи.

Щоб переконатися, що судна, які заходять у японські порти, відповідають вимогам PSC, японські морські служби також здійснюють обмін інформацією та співпрацю з іншими режимами PSC, включаючи інші меморандуми про взаєморозуміння та Міжнародну морську організацію (IMO) [85]. Це допомагає підвищити ефективність інспекцій PSC і гарантувати, що всі судна, які заходять в японські порти, відповідають необхідним стандартам безпеки та екології.

Державний портовий контроль є ефективним механізмом забезпечення дотримання міжнародних стандартів на морському міжнародному транспорті. Це пов'язано з тим, що в держав прапора не завжди виходить дотримуватися взятих на себе зобов'язань по забезпеченню безпеки на морських суднах внаслідок чого контроль держави порту приходить на допомогу в заповненні цієї прогалини в регулюванні безпеки мореплавання та охорони навколишнього середовища.

Початок функціонування державного портового контролю в Україні пов'язаний із розбудовою адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства. З відновленням незалежності в 1991 році перед українською державою постала необхідність створення чіткої структури урядових органів та актуальних нормативно-правових основ для організації системи адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства [193193, с. 274]. Ця система мала відповідати міжнародним стандартам та бути інтегрованою в глобальну систему забезпечення безпеки мореплавства.

У 1992 році було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 № 250 «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства» та затверджено Положення про Службу загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України (СЗБ Укрморфлоту) (нині постанову скасовано, а службу ліквідовано на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 30.03.2016 р. № 252), що стало першим кроком до формування системи державного портового контролю в українській сучасній історії [190, с. 84].

Державний портовий контроль в Україні здійснюється у відповідності до вимог (норм, положень) Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні (Black Sea MoU) від 2000 року. Зміст Меморандуму відображено в національних Правилах контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства і Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту [224]. Також джерелами правового регулювання в Україні виступають Кодекс торговельного мореплавства, Закон «Про морські порти».

Державний портовий контроль є ефективним механізмом попередження порушень міжнародних стандартів судноплавства та охорони довкілля. Причинами, через які держави порту застосовують процедури PSC, крім обов'язку дотримуватися вимог норм міжнародних конвенцій, договорів, забезпечувати безпеку у морському порту, охорону навколишнього природного середовища, становлять: старіння морського флоту, скорочення екіпажів,

ускладнення технічного обладнання та технології перевезень [169, с. 158]. Державний портовий контроль, таким чином, слугує наступним функціям, або виконує наступні завдання: безпека на морі, захист морського природного середовища, забезпечення дотримання добробуту моряків, підтримка правопорядку, виконання вимог міжнародного та внутрішнього (національного) права.

Державний портовий контроль покликаний виявляти субстандартні судна. Правова регламентація діяльності в галузі контролю держави порту здійснюється через застосування норм міжнародних договорів, національного законодавства, документів ІМО.

Новий інспекційний режим, затверджений 2010 року, поділяє судна на низький, середній та високий ступінь ризику.

Першочергово, відповідальність за дотримання міжнародних стандартів мореплавства покладається на державу прапора. Держава, що ратифікувала міжнародний договір, який стосується безпеки мореплавства, охорони навколишнього (природного) морського середовища, добробуту моряків, екіпажу судна тощо, бере на себе зобов'язання дотримуватися вимог конвенції [253, с. 174]. Це зобов'язання не зникає при заході судна держави прапора в іноземний порт. Однак, якщо державі прапора не вдається дотриматися міжнародних стандартів, держава порту має право вимагати усунення таких недоліків, виявляючи субстандартні судна за допомогою державного портового контролю (PSC).

У результаті здійснення процедур PSC, якщо стане відомо про серйозні порушення міжнародних стандартів охорони довкілля та безпеки мореплавства, судну може бути заборонено вихід в море до моменту виправлення порушень. О. Костира також зазначає наступні заходи, яких може вживати держава порту, вимагаючи усунення недоліків на субстандартному судні: затримання судна в порту, припинення вантажних операцій, відстрочка відходу [169, с. 159].

Залучення іноземних держав до глобальної системи державного портового контролю відбувається шляхом розширення взаємодії, координації між

учасниками ІМО, розширенням процедури перевірок, оптимізації регіонального співробітництва.

Розрахунок ступеня ризику управління безпекою судна відбувається на основі попередньої історії перевірок і включає такі параметри: 1) тип і вік судна; 2) історія затримань інших суден під прапором держави судна; 3) оцінка якості судна з боку організації, що видала сертифікаційні документи судна; 4) оцінка компанії, відповідальної за експлуатацію судна; 5) кількість попередніх недоліків і затримань [169, с. 160].

Якщо на судні більше трьох разів було виявлено недоліки, що становлять суттєву загрозу безпеці мореплавства та довкіллю, йому може бути назавжди заборонено заходити в порт країни-учасника регіонального МоU.

За даними списку категорій Паризького МоU за країнами (станом на серпень 2023 року), із 68 держав у списку: 40 прапорів у «білому списку», 21 – у «сірому списку» і 7 – в «чорному списку» [93].

До Чорноморського меморандуму про взаєморозуміння (Black Sea MoU), укладеного в квітні 2000 року, входять Болгарія, Грузія, Румунія, РФ, Туреччина та Україна. Сфера діяльності Чорноморського меморандум охоплює порти узбережжя Чорного моря. Контроль держави порту зазвичай починається з перевірки сертифікатів і документів. У разі виявлення недоліків або повідомлення про те, що судно не відповідає нормам і правилам конвенцій, проводиться більш детальна перевірка. Держава прапора, яка не є Стороною конвенцій, не користується більш сприятливим режимом. У річному звіті Чорноморського меморандуму за 2019 рік вказано, що державний портовий контроль має особливе значення для держав – членів Чорноморського меморандуму через зростаючу роль судноплавства в регіоні, чутливості басейну Чорного моря і його берегової лінії до екологічних збитків.

З метою методичного забезпечення діяльності Меморандумів про взаєморозуміння 23 листопада 1995 року сесією Асамблеї ІМО була прийнята резолюція А.787(19) – Процедури контролю суден державою порту, як практичне керівництво для зацікавлених сторін у забезпеченні безпечної і



рентабельної експлуатації флоту [73]. Ця Резолюція в 1999 році була змінена Резолюцією А.882(21), на підставі якої були внесені поправки до Конвенції СОЛАС 74, глава XI – I доповнена Правилем 4 – Контроль держави порту.

Зараз контроль держави порту проводиться на підставі вимог резолюції ІМО А.1119(30) [71]. Відповідно до цієї резолюції, процедури контролю застосовуються до суден, що підпадають під дію положень основоположних конвенцій з міжнародного морського права.

Заходи, що здійснюються згідно до Резолюції ІМО А.1119(30), повинні бути спрямовані на виконання таких завдань: 1) посилення морської безпеки і захисту навколишнього середовища; 2) поліпшення умов праці та побуту моряків на борту судна; 3) здатності суднових екіпажів виконувати свої обов'язки щодо експлуатаційних тренувань; 4) підтримання ефективної системи портового контролю.

Зазвичай судно розглядається як субстандартне, якщо: 1) корпус, механізми, устаткування, постачання або експлуатаційна безпека суттєво нижче стандартів, необхідних за відповідними конвенціями; 2) чисельність екіпажу не відповідає документу про мінімальний склад екіпажу; 3) відсутнє основне обладнання і постачання; 4) відбувається незадовільне технічне обслуговування судна; 5) екіпаж не має достатніх навичок в експлуатації судна або не знає основних експлуатаційних процедур; 6) порушуються вимоги щодо дипломування моряків. У розумінні п. 1.4 Правил [226], субстандартним судном вважається судно, в якого корпус, механізми, обладнання і постачання або експлуатаційна безпека суттєво нижче стандартів, які вимагаються відповідною конвенцією, або екіпаж якого не відповідає документу про безпечний склад екіпажу.

Правило 19 Глави 1 конвенції СОЛАС-74 «Контроль» вимагає, щоб судно було затримано в порту інспектування в разі виявлення наступних недоліків: 1) закінчення терміну дії одного з конвенційних свідоцтв; 2) істотної невідповідності між фактичним станом судна, його обладнанням та постачанням.

Чорноморський меморандум, а також його імплементовані в національне законодавство України приклади, наполягають на тому, що повинні вживатися всі можливі заходи для уникнення необґрунтованих затримок судна. Водночас, відсутність дійсних судових свідоцтв є очевидним доказом того, що судно не виконує вимоги міжнародних конвенцій і це є основою для прийняття рішення про затримання судна для подальшої його перевірки. Також вважається, що судно не відповідає вимогам, якщо його корпус, механізми, устаткування, таке як рятувальні та протипожежні засоби, радіоустаткування, істотно нижчі від встановлених стандартів. Якщо судну було дозволено плавання за наявності невідповідностей, влада держави порту повинна інформувати про цей факт владу країни наступного порту заходу судна, владу держави прапора судна [169, с. 161].

О. Костира доходить висновку, що досвід держав, що приєдналися до конвенцій ІМО з безпеки судноплавства, не є однорідним. Імплементация вимог конвенцій здійснюється диверсифіковано, самостійно – урядами незалежних держав, таким чином, одні держави можуть затягувати імплементацию або навпаки бути лідерами впровадження нових процедур дотримання безпеки судноплавства [169, с. 161]. Така диспропорція призводить до нерівномірності застосування процесуального примусу в різних морських портах, до непорозуміння всередині регіональної спільноти, об'єднаної відповідним МоУ, «міграції» морського транспорту в бік режимів з чітким та прозорим виконанням рекомендацій ІМО або просто послабленого контролю з боку держави порту. З огляду на це, ІМО та уряди держав зацікавлені в оптимізації та розширенні державного портового контролю, його глобальній, а не лише регіональній, уніфікації.

Процедуру державного портового контролю відбувається наступним чином [69]. Спочатку відбувається відбір суден для перевірки. Офіцери PSC, також відомі як PSCO, здійснюють вибірку судна для перевірки на основі різних критеріїв. Критеріями вибору судна для перевірки PSC є наступні:

1. Профіль ризику. Органи PSC визначають ризиковість судна за ймовірністю недоліків. Старі судна або судна з поганою історією затримань ймовірніше будуть обрані для перевірки.

2. Держава прапора. Держава прапора судна – країна, за законами якої зареєстровано судно. При прийнятті рішення про проведення перевірки береться до уваги репутація судна та його місце в списках. Судна, що ходять під прапорами держав, які раніше не відповідали вимогам, зазвичай піддаються ретельнішій перевірці.

3. Тип і призначення корабля. Танкери та пасажирські судна зазвичай піддаються ретельнішим перевіркам через безпекові ризики та ризики для забруднення навколишнього середовища. Також судна, які беруть участь у торгівлі або маршрутах з високим ризиком, можуть бути пріоритетними для перевірки.

4. Історія затримань. Судна, які раніше були затримані або мають історію невідповідності міжнародним правилам, з більшою ймовірністю будуть обрані для перевірки. Органи PSC зберігають записи про минулі затримання та використовують їх як основу для претензій до суден з більшою ймовірністю невідповідності.

5. Обмін інформацією. Органи PSC обмінюються інформацією та даними з іншими національними та міжнародними морськими організаціями, щоб ідентифікувати судна, які потребують ретельнішого огляду. Вони можуть використовувати інформацію з таких баз даних як Глобальна інтегрована інформаційна система судноплавства ІМО (GISIS) і регіональні меморандуми про взаєморозуміння (MoU) щодо державного портового контролю.

Наступним етапом є процедура повідомлення судна про перевірку. Відповідно до п. 2.2.1 Правил [226], капітан морського порту повідомляє орган Морської адміністрації про захід судна іноземного прямування в порт не менше ніж за три дні до його заходу. Після цього Адміністрація судноплавства не менше ніж за добу повідомляє капітана морського порту про призначення перевірки інспекторами державного портового контролю.

Після вибору судна для перевірки відповідний орган контролю держави порту (Адміністрація судноплавства) починає процес повідомлення. Метою цього кроку є завчасне інформування капітана судна або агента про заплановану перевірку.

Після того, як судно було обрано для інспекції та завершено процес повідомлення, офіцери контролю піднімаються на судно, щоб розпочати інспекцію. Перевірка на даному етапі відбувається наступним чином: PSCO представляються капітану судна або судовому агенту під час посадки. Вони називають свою посаду та мету огляду (функціональні повноваження). Офіцери контролю можуть надати короткий огляд процесу перевірки, виділяючи сфери, які необхідно охопити, і будь-які конкретні вимоги. Цей інструктаж допомагає встановити чітку комунікацію та взаєморозуміння між PSCO та екіпажем судна. Офіцери вимагають різні документи від капітана судна або агента для проведення первинної оцінки документації. Ці документи зазвичай включають, але не обмежуються: 1) судові сертифікати; 2) списки екіпажу; 3) офіційні судові журнали; 4) документи системи управління безпекою; 5) історію інспекцій та технічного обслуговування. Інспектори ретельно перевіряють надані документи, щоб оцінити їх відповідність міжнародним нормам і стандартам. Вони перевіряють дійсність, повноту та точність документів, порівнюючи їх із вимогами, зазначеними у відповідних конвенціях та кодексах. Інспектори державного портового контролю можуть перевіряти володіння мовою ключовим персоналом на борту, таким як капітан судна та офіцери, щоб забезпечити ефективне спілкування під час перевірки. Володіння робочою мовою інспекції є важливим для полегшення точного розуміння та перевірки відповідності.

Початкова перевірка документації дозволяє інспекторам PSC зібрати важливу інформацію про історію відповідності судна вимогам, кваліфікацію екіпажу та відповідну документацію. Даний етап закладає основу для наступних етапів інспекції PSC, дозволяє комплексно оцінити відповідність судна міжнародним морським правилам і стандартам.

Після завершення початкової перевірки документації офіцери державного портового контролю (PSCO) визначають обсяг інспекції. Обсяг залежить від міжнародних конвенцій, правил і кодексів, що регулюють безпеку на морі та охорону навколишнього середовища. На цьому етапі звертається увага на наступні аспекти:

PSCO перевіряють відповідність судна міжнародним стандартам безпеки мореплавства. Це може включати: 1) перевірку належного функціонування та калібрування навігаційного обладнання, такого як радар, GPS, електронні карти та інформаційні системи (ECDIS), а також системи зв'язку; 2) оцінка наявності, стану та роботи протипожежного обладнання, включаючи вогнегасники, шланги, стаціонарні системи пожежогасіння та засоби евакуації; 3) перевірка рятувальних засобів, таких як рятувальні човни, рятувальні плоти, рятувальні жилети, гідрокостюми та системи аварійного освітлення, щоб переконатися, що вони належним чином обслуговуються та готові до використання; 4) оцінка остійності та цілісності конструкції судна шляхом візуальних перевірок, вимірювань і перегляду документації для забезпечення відповідності критеріям остійності та вимогам щодо міцності конструкції.

PSCO перевіряють дотримання Міжнародного кодексу безпеки суден і портових засобів (ISPS). Вони оцінюють заходи та процедури безпеки судна, які можуть включати: 1) перевірку процедур контролю доступу на судно, включаючи ідентифікаційні перевірки, зони обмеженого доступу та зони безпеки; 2) оцінка систем замкнутого телебачення (CCTV), систем сигналізації та інших заходів спостереження для забезпечення ефективного моніторингу та виявлення загроз безпеці; 3) перегляд плану безпеки судна, тренувань і навчань для оцінки готовності і реагування екіпажу.

PSCO перевіряють дотримання міжнародних правил щодо запобігання забрудненню з суден, головним чином регулюється Міжнародною конвенцією про запобігання забрудненню з суден (MARPOL). Перевіряється: 1) журналу обліку нафти; 2) очисні споруди; 3) утилізація сміття; 4) система управління баластними водами.

Офіцери державного портового контролю оцінюють дотримання Конвенції Міжнародної організації праці про працю в морському суднопластві (MLC), щоб гарантувати, що умови праці та життя моряків відповідають необхідним стандартам. Це може включати наступні перевірки: 1) перевірка житлових приміщень екіпажу, щоб переконатися, що вони відповідають санітарним нормам, належним чином вентилюються; 2) оцінка місць зберігання харчових продуктів, зон приготування та практики громадського харчування для перевірки відповідності стандартам гігієни; 3) оцінка гігієни та техніки безпеки харчування; 4) перевірка записів та співбесіди з членами екіпажу для оцінки дотримання правил, що стосуються часу відпочинку, робочого часу та прав на відпустку.

Після визначення обсягу інспекції офіцери державного контролю порту (PSCO) приступають до проведення фізичних інспекцій різних зон і обладнання на борту судна. Метою є оцінка стану, функціональності та відповідності систем і конструкцій судна вимогам міжнародних конвенцій. Під час фізичної перевірки звертають увагу на наступне:

1. Машинні відділення. PSCO перевіряють машинні відділення, щоб встановити дотримання безпеки їх експлуатації та їх функціональний стан. Це може включати перевірку наступних аспектів: 1) стан обладнання: оцінка стану та обслуговування обладнання, включаючи основні двигуни, допоміжне обладнання, котли, системи трубопроводів і паливні системи; 2) системи безпеки: перевірка наявності, функціональності та обслуговування систем безпеки, таких як системи виявлення та гасіння пожежі, аварійне електропостачання та системи вентиляції; 3) паливні та мастильні системи: перевірка паливних і масляних баків, систем перекачування палива та відповідного обладнання для забезпечення дотримання правил запобігання забрудненню.

2. Вантажні трюми та зони обробки: 1) механізми кріплення вантажу; 2) обладнання для обробки вантажів: перевірка кранів, лебідок, підйомних механізмів тощо; 3) небезпечні вантажі, їх кріплення, документація.

3. Навігаційний міст: 1) перевірка наявності, калібрування та належного функціонування навігаційного радару, гірокомпасу, електронних карт, систем зв'язку; 2) перевірка планування проходу, несення навігаційної вахти та дотримання правил зіткнення; 3) перевірка актуальних морських карт, навігаційних публікацій та документації, що стосується планування маршруту судна.

4. Місця розміщення. PSCO перевіряють приміщення, де розміщується екіпаж корабля, щоб переконатися в дотриманні правил, що регулюють умови праці та життя моряків. Звертається увага на наступне: 1) перевірка чистоти, вентиляції та гігієнічних стандартів у приміщеннях для екіпажу; 2) зони відпочинку; 3) медичні засоби.

5. Безпекове обладнання: 1) рятувальні човни, плоту, жилети, гідрокостюми тощо; 2) вогнегасники, шланги, спринклерні системи, системи виявлення пожежі тощо; 3) аварійне освітлення, включаючи освітлення шляхів евакуації.

6. Структурна цілісність. PSCO оцінюють структурну цілісність судна шляхом візуального огляду та перегляду документації. Звертається увага на наступне: 1) перевірка корпусу судна на ознаки корозії, структурних пошкоджень або інших дефектів; 2) розміщення та видимість позначок вантажної марки; 3) перевірка баластних цистерн, щоб переконатися в їх справності, відсутності витоків та корозії.

Після завершення фізичних перевірок офіцери контролю держави порту (PSCO) оцінюють відповідність судна застосовним міжнародним конвенціям, правилам і кодексам. Вони переглядають висновки перевірок і виявляють будь-які недоліки або невідповідності. Цьому етапу властиві наступні дії та заходи:

Оцінка відповідності: 1) PSCO порівнюють стан судна, обладнання та методи експлуатації з вимогами, викладеними у відповідних міжнародних конвенціях, таких як SOLAS (Безпека життя на морі), MARPOL (Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден), і STCW (Стандарти підготовки, сертифікації та несення вахти); 2) PSCO також розглядають будь-які додаткові

вимоги, висунуті державою прапора судна, які можуть включати спеціальні правила чи вказівки, застосовні до типу судна чи торгової зони; 3) PSCO враховують будь-які особливі вимоги або умови, встановлені органом контролю держави порту, який проводить інспекцію.

Під час оцінки PSCO виявляють недоліки або області невідповідності. Вони можуть варіюватися від незначних невідповідностей до більш значних недоліків, які можуть становити загрозу безпеці або навколишньому середовищу. Загальні недоліки можуть включати: 1) непрацююче або неправильно обслуговуване обладнання, наприклад, системи пожежогасіння, навігаційні засоби або рятувальні засоби; 2) відсутні або застарілі сертифікати, неповні записи або неспроможність підтримувати необхідну документацію; 3) невідповідність системі управління безпекою (safety management system): неадекватне впровадження або невідповідність судновій системі управління безпекою, включаючи недоліки в процедурах, звітності або веденні записів; 4) недотримання правил щодо запобігання забрудненню з суден, таких як неправильна утилізація нафтових залишків, відсутність належного управління баластними водами або недостатня практика управління утилізації сміття; 5) порушення нормативних актів, що регулюють кваліфікацію екіпажу, робочий час, періоди відпочинку або невідповідні умови життя та праці.

На наступному етапі PSCO готують детальний звіт, у якому документують свої висновки, включаючи виявлені недоліки, рівень їх серйозності та будь-які рекомендовані дії по їх усуненню. Звіт служить офіційним протоколом інспекції та надається капітану або судновому агенту, а також відповідному органу державного портового контролю (капітану морського порту, Морській адміністрації, Адміністрації держави прапора судна).

Після завершення процесу оцінки та виявлення недоліків офіцери державного контролю порту (PSCO) вживають відповідних дій та заходів на основі серйозності недоліків та застосовних правил. Можна навести наступні приклади.



PSCO визначають період усунення недоліків, який є часом, наданим капітану судна або судновому агенту для усунення виявлених недоліків. Тривалість періоду усунення залежить від серйозності недоліків і часу, необхідного для здійснення коригувальних заходів. Критичні недоліки зазвичай вимагають негайного усунення, тоді як для серйозних і незначних недоліків може бути встановлений триваліший термін для усунення.

Якщо судно має критичні недоліки, які становлять безпосередній ризик для безпеки, життя та здоров'я людей або навколишнього середовища, PSCO можуть затримати судно. Нормативно-правове регулювання затримання судна міститься в міжнародному та національному законодавстві, наприклад, розділі 3 Чорноморського меморандуму про взаєморозуміння (п. 3.6.3) [176], розділі III Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (п. 3.2) [224], главі 2 Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства (п. 2.2) [226]. Згідно з п. 1.4 цих Правил, затриманням є заборона виходу судна з порту, яка здійснюється капітаном порту згідно з законодавством, коли стан судна або його екіпаж в істотній мірі не відповідають чинним вимогам [226]. Затримання перешкоджає виходу судна з порту до усунення виявлених недоліків і визнання судна безпечним для експлуатації. Тривалість затримання може змінюватись залежно від часу, необхідного для ефективного усунення недоліків.

У деяких випадках PSCO можуть проводити подальші інспекції для перевірки усунення виявлених недоліків. Подальші інспекції гарантують, що необхідні коригувальні дії були вжиті, і що судно відповідає чинним вимогам.

PSCO готують вичерпний звіт, в якому документуються результати перевірки, виявлені недоліки та вжиті дії. Цей звіт подається відповідному органу державного портового контролю, який веде облік перевірки та вживає відповідних заходів залежно від серйозності недоліків. Відповідно до п. 2.2.8 Правил, у разі прийняття рішення про затримання судна, акти перевірки надсилаються капітану порту, в якому здійснювалася перевірка, Морській адміністрації і Адміністрації держави прапора судна. Приклади звітів (актів

перевірки) PSCO можна знайти в додатках 4 і 5 до п. 2.2.5-6 Правил, а також Додатку 7 Чорноморського МоУ.

Залежно від національного законодавства та правил, контрольний орган держави порту може накладати штрафи або санкції за невідповідність судна міжнародним стандартам. Такими можуть бути: штраф, обмеження суднозаходу, заборона суднозаходу в порти країни на певний період.

Органи контролю держави порту можуть ділитися результатами інспекції та інформацією з іншими органами, такими як держава прапора судна, класифікаційні товариства та інші органи контролю держави порту. Цей обмін інформацією допомагає підвищити безпеку на морі, безпеку та охорону навколишнього середовища шляхом виявлення повторних порушників та сприяння скоординованим діям.

На останньому етапі можуть вчинятися наступні дії: PSCO можуть провести повторну інспекцію судна, щоб переконатися, що виявлені недоліки були усунені. Це може включати комплексну перевірку раніше виявлених областей невідповідності або цільову перевірку, зосереджену на конкретних недоліках. Повторна перевірка спрямована на визначення того, чи були коригувальні дії, вжиті капітаном або агентом судна, ефективними для досягнення відповідності.

Органи державного портового контролю можуть запровадити систему моніторингу відповідності для суден, на яких раніше було виявлено недоліки. Це може включати посилений контроль під час наступних заходів у порт, більш часті інспекції або цільові інспекції, зосереджені на конкретних проблемних сферах. Вони можуть обмінюються інформацією про результати перевірки та статус відповідності суден іншим відповідним органам. Ця співпраця допомагає виявляти порушників-рецидивістів, відстежувати ефективність суден у дотриманні стандартів безпеки і сприяти скоординованим діям між різними портовими державами.

Органи державного портового контролю можуть співпрацювати з керівництвом судна, екіпажем та іншими зацікавленими сторонами для надання

вказівок, навчання або рекомендацій для покращення відповідності та сприяння культурі безпеки та захисту навколишнього середовища.

Подальші дії, вжиті під час цього етапу, мають вирішальне значення для забезпечення ефективного усунення виявлених недоліків і того, що судно продовжує відповідати міжнародним стандартам. Проводячи подальші дії, органи державного портового контролю сприяють постійному забезпеченню дотримання міжнародних стандартів і підтримці безпечних і стійких практик судноплавства.

Етап подальших дій після перевірки зазвичай знаменує завершення процедури державного портового контролю. Тим не менше, постійний моніторинг, обмін інформацією та взаємодія з відповідними зацікавленими сторонами є безперервними аспектами діяльності контролю держави порту для забезпечення сталого дотримання та сприяння безпеці мореплавства.

Хоча загальний процес перевірок PSC є послідовним, у різних країнах або регіонах можуть існувати відмінності в процедурах і правилах. Однак, основна мета залишається незмінною – забезпечити відповідність суден, що заходять у порти, міжнародним стандартам, підвищуючи безпеку та захист навколишнього природного морського середовища.

### **2.3 Державний портовий контроль як засіб забезпечення режиму прибережних вод**

Державний портовий контроль відіграє, напевно, найважливішу роль в адміністративній діяльності стосовно іноземних суден в морському порту. Це пов'язано з попередженням значних ризиків для безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі, охорони довкілля, які зазнають ризику в ситуації відсутності будь-яких контролюючих заходів з боку держави порту, в яке заходить іноземне судно. Важливою також є координація між державами в галузі державного портового контролю, що спрощує бюрократичні процеси та поживає міжнародну морську торгівлю.

В англійській мові контроль тісно пов'язаний зі здійсненням владних повноважень. У французькій мові слово “контроль” означає перевірку або спостереження з метою перевірки [30]. Латинський префікс «contra» означає протидію, отже, функція контролю – попередження неправильної поведінки [30]. Таким чином, контроль – це протистояння, або супротив порушенню закону. Контроль – це очі, які пильнують, і руки, які хапають, якщо відбувається порушення закону [30].

Здійснення державного контролю також розглядається з точки зору народовладдя. Наприклад, В.О. Баганець вказує, що за допомогою державних органів народ як суб'єкт влади опосередковано здійснює контроль за дотриманням норм суспільного життя [114, с. 39].

Контроль є перевіркою стану суб'єкта або його дій вимогам законодавства. У результаті такої перевірки повноважним органом влади приймається рішення про відсутність порушень або вжиття дій (обмежень), необхідних для дотримання законності. О.М. Бандурка вказує, що державний контроль виконує функцію спостереження до моменту порушення законодавства, а сам по собі є спрямуванням підконтрольного об'єкта на виконання поставленого завдання [116, с. 21]. До цього моменту, як зазначають В.Б. Авер'янов і В.М. Гаращук, за допомогою державного контролю вживаються заходи попередження (перевірки) з метою недопущення правопорушення [126, с. 342; 131, с. 8]. У разі виявлення порушення закону вживаються заходи притягнення до відповідальності.

Ю.П. Битяк розглядав контроль в смислових координатах управління та підпорядкування, забезпечення «зворотного зв'язку» для функціонування законів, їх сумлінного дотримання підконтрольними суб'єктами [108, с. 223-224]. Як зазначає Т.В. Аверочкіна, державний контроль є засобом забезпечення режимів прибережних вод та являє собою діяльність компетентних органів держави, спрямовану на дотримання вимог законодавства, яким встановлено правила діяльності у прибережних водах (правила мирного проходу у територіальному морі, заходу до внутрішніх вод, провадження діяльності у ВЕЗ

тощо), забезпечення гарантій реалізації норм цього законодавства і ствердження законності у відносинах, що реалізуються у цих водах [97].

На думку С.В. Андрущенка, державному портовому контролю властива імперативність норм міжнародного права, що може включати як міжнародні договори, так і регулювання міжнародних організацій, перш за все, ІМО [112, с. 86]. Договорами можуть виступати міжнародні конвенції, регіональні угоди (меморандуми про взаєморозуміння), білатеральні або мультilaterальні (міждержавні) договори.

С.В. Андрущенко та Т.М. Плачкова особливістю державного портового контролю вважають наявність правових механізмів, які усувають необхідність в імплементації норм стосовно PSC у вигляді створення окремого (нового) законодавства. Наприклад, може бути просто передбачено, що регулювання відбувається відповідно до резолюції ІМО [112, с. 87; 190, с. 132].

С.В. Андрущенко також зазначає, що процедури державного портового контролю слід віднести до адміністративних та глобально визначених. Вони водночас є частиною режиму морських портів України і забезпечуються дотриманням вимог національного законодавства [112]. Це, однак, не заважає ані режиму морських портів в Україні, ані національному законодавству в галузі контролю державою порту послуговуватися міжнародними стандартами – навпаки, обидва правових інститути засновуються на їх дотриманні. У зв'язку з цим, формування політики здійснення процедур PSC в морському порту залежить як від національної адміністрації, так і від міжнародних суб'єктів, наприклад, ІМО, Комітет і Секретаріат Чорноморського меморандуму тощо.

Контроль держави порту покликаний забезпечити безпеку мореплавства, охорону людського життя на морі, виконання формальностей при оформленні суден в порту, дотримання вимог законодавства у сфері екології та регулюється першочергово актами міжнародного законодавства.

Варто нагадати, що першоджерелом законодавства у галузі державного портового контролю є регіональні меморандуми про взаєморозуміння. Із укладенням Паризького меморандуму 26 січня 1982 року (вступив у силу 1 липня

1982 року) розпочався шлях розбудови міжнародної системи державного портового контролю. Паризький меморандум є найстарішим та найавторитетнішим з усіх регіональних МоУ у галузі державного портового контролю. Згідно з Паризьким МоУ також формулюються «білі», «сірі» та «чорні» списки держав прапора. Перебування в одному з цих списків позначається на ретельності перевірок для окремо взятого судна – зокрема, – та на репутації держави прапора – в цілому [98].

Україна є учасницею Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні, який було укладено 7 квітня 2000 року (набуття чинності для України відбулося 19 квітня 2002 року), і до якого увійшли наступні морські держави: Туреччина, Румунія, Болгарія, Грузія, РФ, Україна. Згідно з умовами договору, імплементацію його норм покладено на морські адміністрації країн-учасниць. Адміністрації перелічені в Додатку 1 до Меморандуму.

Відповідно до п. 1.3, кожна Адміністрація повинна забезпечити загальну кількість оглядів у щонайменше 15% від іноземних торговельних суден, що зайшли в порт країни-учасниці протягом 12 місяців [112, с. 87].

Відповідно до розділу 7 Меморандуму, Адміністрації представляють свої країни в керівному органі – Комітеті. Комітет покликаний слідкувати за інспекційною діяльністю в регіоні та її результатами, може змінювати норму перевірок, виходячи з досягнутого досвіду і успіхів в імплементації Меморандуму. Повноваження Комітету визначені в п. 7.3. Відповідно до п. 7.5.3, Комітет має в підпорядкуванні Секретаріат. Секретаріат діє відповідно до п. 7.6 та Додатку 11 до Меморандуму.

Прикордонний контроль, як частина заходів зі здійснення державного портового контролю, яким забезпечується правовий режим прибережних вод, регулюється ст. 18 Закону України «Про прикордонний контроль» [234]. Відповідно до ч. 4 ст. 23 Закону України «Про прикордонний контроль», співробітники ДПС можуть надавати вписаним у суднову роль членам екіпажу судна, які мають посвідчення моряка, дозвіл на перебування в населеному пункті

державного порту або в населених пунктах поблизу нього – без проставлення відмітки про перетинання державного кордону.

Положенням «Про прикордонний режим», затвердженим Постановою КМУ від 27.07.1998 р. № 1147 [235], регулюється облік та вихід у внутрішні води та територіальне море плавзасобів, маломірних суден, кораблів флоту рибної промисловості – з точки зору прикордонного режиму. Відповідно до п. 36 Положення, торговим, маломірним суднам, плавзасобам, забороняється наближатися до суден закордонного плавання при виході у внутрішні води та територіальне море. Виключення з цього правила складають екстрені ситуації або повідомлення органу ДПС, в зоні відповідальності якого здійснюється підхід.

Морська охорона організаційно входить до складу Державної прикордонної служби, здійснює охорону державного морського кордону. Якщо іноземне невійськове судно перебуває в територіальному морі в порушення законодавства України або міжнародних угод, Морська охорона як доправляє порушника до найближчого порту. Стаття 29 Закону «Про прикордонний контроль» описує об'єктивну сторону порушення режиму прикордонного контролю територіального моря України, що включає, зокрема, ведення забороненої діяльності, скидання забруднюючих речовин, перебування в закритих для плавання районах, відсутність необхідних документів у екіпажу, посадка/висадка пасажирів в недозволеному місці, шпигунство, дослідницька діяльність без дозволу тощо. Крім цього, згідно з Інструкцією про застосування зброї [...] ДПС України [...] під час охорони державного кордону [...], затвердженої Наказом Адміністрації ДПС № 200 від 21.10.2003, у разі самовільного захоплення плавзасобів або спротиву судна-порушника його затриманню органами ДПС, при зухвалих спробах втекти після порушення державного кордону України, МО ДПС відкриває попереджувальний вогонь, після чого може застосовувати вогонь по порушнику, якщо всі інші засоби припинення правопорушення вичерпано [210]. МО ДПС також застосовує зброю та спецзасоби без попередження в разі збройного нападу з моря, вторгнення

військових кораблів ворожої держави, відкриття вогню по МО ДПС при незаконному перетині державного кордону.

Державний портовий контроль є важливим складником дотримання правового режиму морського порту. Як відзначає І. Соколова, зміст будь-якого адміністративно-правового режиму складає сукупність правил поведінки суб'єктів права (громадян, юридичних осіб, державних органів і посадових осіб) і реалізація ними своїх прав у конкретних ситуаціях, а також режимних органів, на які покладене здійснення мети адміністративно-правового режиму [246, с. 31]. Відрізнити один правовий режим від іншого, таким чином, можливо за суб'єктним складом, змістом правовідносин, галуззю застосування, метою адміністрування конкретної діяльності.

Правові режими певних об'єктів, територій або акваторій, що мають особливе значення для прибережної держави, є особливими функціональними режимами внаслідок своєї специфіки, охоплюють спеціальну організацію влади й управління стосовно підрежимних об'єктів, територій (акваторій), а також можливі обмеження прав і свобод. Як пишуть В.Я. Настюк та В.В. Белєвцева, основи конкретного правового режиму встановлюються відповідними нормативно-правовими актами щодо конкретного виду діяльності [185, с. 75]. В.В. Белєвцева зазначає, що під функціональним адміністративно-правовим режимом потрібно розуміти порядок діяльності, який має нормативний характер стосовно державного управління, є загальнообов'язковим для всіх державних органів і членів суспільства й підлягає конкретизації та захисту в процесі його застосування. Функціональні адміністративно-правові режими поділяються на режими нормального функціонування, надзвичайні та ті, що мають змішаний характер, тобто, одночасно поєднують у собі регламентацію нормального функціонування заходу щодо подолання надзвичайних ситуацій [117, с. 108]. На думку Т.В. Аверочкіної, ці режими також слід віднести до кола об'єктних, оскільки ними визнаються режими об'єктів, які складають водні простори, щодо яких, відповідно до ст. 13 Конституції України, від імені Українського народу



права власника здійснюють органи державної влади та місцевого самоврядування в межах, визначених Конституцією [98, с. 159].

На думку С.В. Андрущенко, режим морського порту є комплексним, і поєднує в собі ознаки об'єктного та функціонального адміністративно-правових режимів [110, с. 24]. Дія правового режиму морського порту не є обмеженою в часі, спрямовується на забезпечення нормального функціонування порту, поєднує ряд інших режимів, наприклад, режим пункту пропуску через державний кордон, режим зони митного контролю, режим пункту базування військово-морських сил тощо.

Відповідно до ст. 1 Закону «Про морські порти України», морський порт є визначеними межами територією та акваторією, обладнаними для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших видів господарської діяльності [232232].

Як зазначає В.В. Серафімов, поняття «режиму» у Законі «Про морські порти України», яке стосується правового режиму перебування та переміщення в межах морського порту, слід розуміти як правила поведінки, що стосуються допуску на територію та в акваторію порту, здійснення суднозаходу, перебування, виходу, вантажних операцій та перевантаження, зберігання вантажу, роботи персоналу, підтримання порядку тощо. Поняття режиму, на думку дослідника, також застосовується до сукупності правил щодо суден відповідно до укладених угод про торговельне мореплавство та забезпечення дотримання режиму вод морських портів як частини внутрішніх вод держави [245, с. 102]. В.В. Серафімов звертає увагу на те, що термін «режим» використовується в Законі «Про морські порти України» кілька разів: режим об'єктів портової інфраструктури (ч. 1 ст. 2), режим використання відокремлених від основної території та акваторії земельних ділянок та водних об'єктів (їх частин) (ч. 6 ст. 8), режим перебування в морському порту (ст. 10), режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль в морському порту (ст. 11), санітарний та карантинний режим, протипожежний режим в морському порту (ч. 2 ст. 17), спеціальний режим інвестиційної

діяльності на територіях пріоритетного розвитку (ч. 6 ст. 18), правовий режим майна в морському порту (ст. 23), правовий режим земель морського порту (ст. 24). Такі випадки вживання терміну «режим» відповідають його загальнотеоретичному та юридичному значенню, позначають особливий порядок життєдіяльності, визначають вимоги до суспільних відносин та правила поведінки на конкретній режимній території (в акваторії) та стосовно конкретних об'єктів, з визначенням повноважень та меж допустимої поведінки суб'єктів, що беруть участь в суспільних відносинах, що підлягають регулюванню в рамках конкретного правового режиму.

Таким чином, режим можна визначити як порядок правового регулювання, представлений специфічним комплексом правових засобів та їх поєднання, що діють в якості умов впливу на суспільні відносини. Також правовий режим розглядається як специфічний механізм правового регулювання, який спрямований на конкретні види суб'єктів і об'єктів, прив'язаний до більш широких і значущих соціальних процесів, в межах яких зазначені суб'єкти та об'єкти взаємодіють. У цьому контексті, один правовий режим відрізняється від іншого за праксеологічною ознакою, тобто, метою застосування спеціальних юридичних інструментів до визначеного кола осіб у визначених, або окреслених ситуаціях, з конкретною метою.

Окремі автори виходять з розуміння правового режиму як встановленого законодавством особливого порядку регулювання, представленого специфічним комплексом правових засобів, який за допомогою оптимального поєднання стимулюючих і обмежуючих елементів створює конкретний ступінь сприятливості або несприятливості з метою безперешкодної реалізації суб'єктами права своїх інтересів [245, с. 103].

Режим перебування і переміщення в межах морського порту є адміністративно-правовим режимом, встановленим нормами адміністративного права, спрямованими на регулювання відносин імперативного характеру та є специфічним порядком діяльності суб'єктів права у морському порту.

Адміністративно-правові режими морського порту можна розглядати з точки зору їх позитивного впливу та орієнтації на подолання негативних наслідків. У першому випадку, адміністративно-правові режими морського порту покликані забезпечити дотримання міжнародних правових норм, сталості дотримання внутрішнього законодавства, сприяти позитивним результатам портової діяльності, зокрема, позитивним результатам дотримання вимог безпеки у морського порту та охорони довкілля. У другому випадку адміністративно-правові режими морського порту встановлюються з метою подолання негативних наслідків, наприклад, аварії на морі, виліву нафтопродуктів, утилізації відходів, запровадження карантинних обмежень [245, с. 104]. Таким чином, позитивна орієнтація адміністративно-правових режимів морського порту спрямована на забезпечення сталого розвитку у морському порту, його безпеки, охорони навколишнього природного середовища, в той час як орієнтація на подолання негативних явищ носить прикладний характер, проявляється у вигляді спеціальних режимів, які набувають чинності в надзвичайних умовах.

Дотримання вимог правового режиму морського порту великою мірою залежить від діяльності портової адміністрації. У 2022 році Положення про Морську адміністрацію від 6 вересня 2017 року втратило чинність внаслідок прийняття Постанови Кабінету Міністрів України № 212 від 6 березня [138]. Згідно зі змінами, викладеними в документі, контрольні повноваження за безпекою судноплавства та попередженням забруднення навколишнього середовища перейшли до новоутвореної Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства). Відповідно до Положення, вона також займається контролем підготовки, підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за безпеку судноплавства; контролем забруднення довкілля з морського транспорту. Розслідування морських аварій та вжиття заходів по їх попередженню в майбутньому і контроль за виконанням таких заходів також належить до відання Адміністрації судноплавства (колишня Морська адміністрація). Постанова №

212 від 06.03.2022 також містить інші важливі зміни. Нею скасовано деякі функції Держрибагентства, наприклад, з контролю безпеки мореплавства рибного флоту.

Порти є стратегічно важливими об'єктами, багато з них знаходяться у внутрішніх водах, внаслідок чого забезпечення правопорядку на території та в акваторії цих об'єктів є питанням національної безпеки. Заходження в морські порти суден іноземних суден міжнародного сполучення, іноземних військових кораблів регулюється окремо спеціальними правовими режимами. Іноземні судна заходять до відкритих портів і рейдів України за умови виконання всіх вимог міжнародного та національного законодавства.

Перелік відкритих для заходження портів має бути доступним для широкого загалу. Про заборонені для плавання райони внутрішніх вод Адміністрація судноплавства надає відповідне повідомлення. Адміністрація морських портів (АМПУ) за погодженням Адміністрації судноплавства має право створювати органи охорони порту, які співпрацюють з органами Державної прикордонної служби. На підставі договору, в якості допоміжної сили, можуть залучатися приватні охоронні структури. АМПУ разом з митницею та Адміністрацією судноплавства слідкують за дотриманням міжнародних стандартів та вимог національного законодавства щодо дотримання правил правового режиму морського порту.

Після 24 лютого 2022 року російськими військами було здійснено блокаду українських портів з метою відрізати Україну від шляхів міжнародної морської торгівлі, завдати серйозної шкоди українській економіці, виробникам сільськогосподарської продукції. З огляду на це, Кабінетом Міністрів України були ухвалені зміни митного законодавства для спрощення перетину державного кордону для гуманітарних вантажів. Зокрема, було прийнято Постанову КМУ № 236 від 09.03.2022 «Деякі питання митного оформлення окремих товарів, що ввозяться на митну територію України у період дії воєнного стану» [137].

Прийняття актів уряду, спрямованих на уніфікацію управлінських повноважень та їх закріплення за одним органом (наразі – Адміністрацією

судноплавства), є зрозумілим прагненням під час дії воєнного стану. Розпорошеність керівних функцій та громіздка нормативно-правова база може стати на заваді динаміці прийняття рішень в екстрених умовах, в яких наша країна опинилася після початку великої війни. Водночас, на порядку денному залишаються проблеми охорони навколишнього середовища та унормування управлінських повноважень за цим напрямком, імплементація передового досвіду країн ЄС стосовно режиму прибережних вод, зменшення бюрократичного навантаження, що перешкоджає розвитку торгового мореплавства (по суті, втілення та дотримання міжнародних стандартів щодо контролю держави порту). Водночас, потрібно визнати, що повномасштабна агресія Російської Федерації поставила на паузу більшість, якщо не всі, процеси оптимізації та приведення у відповідність до законодавства ЄС адміністративних процедур у морських портах України.

В умовах війни необхідно зробити все можливе для збереження нашої портової інфраструктури, флоту, персоналу. Наразі в Україні в звичайному режимі працюють лише порти Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайський. Після укладення «зернової угоди» частково відновили свою роботу порти Одеси, Чорноморська, Південного. Всі інші великі морські порти заблоковані, знаходяться під окупацією, або не працюють.

Після виходу Росії із «зернової угоди» країна-терорист атакувала порти в Одесі та Миколаєві [244]. 2 серпня 2023 року росіяни пошкодили елеватор у порту Ізмаїл. 23 серпня 2023 року російські безпілотники атакували порти на півдні Одеської області та в районі річки Дунай [244]. Удари були нанесені по зерносховищам та виробничо-перевантажувальному комплексу. Атака тривала 3 години, одне із зерносховищ згоріло внаслідок пожежі.

Україна веде підрахунок збитків, завданих російськими військами вітчизняній морській галузі, включно зі шкодою, завданою українській екології та природним ресурсам [148]. За даними звіту Київської школи економіки за березень 2023 року (роковини повномасштабної агресії РФ), загальні прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у

496 млн дол. [78]. За оцінкою Держстату, збитки АМПУ за 2022 рік склали 437 млн грн [136]. За оцінкою Держрибагенства, загальні збитки риболовної галузі України в 2022 році склали 47 млн дол. До суми входять збитки від заборони на вилов риби, пошкодження об'єктів рибної промисловості, пошкодження або знищення виробничих потужностей [136].

У рамках процедур PSC держава порту здійснює заходи екологічного контролю. Правове регулювання екологічного контролю в рамках PSC забезпечується нормами міжнародного та національного законодавства. Наприклад, відповідно до Конвенції ООН з морського права (UNCLOS'82) [87], підписанти зобов'язалися докладати спільних зусиль з попередження забруднення довкілля та щодо контролю за екологічною безпекою Чорного моря. Вони доводять до відома інших, які національні органи наділені повноваженнями зі здійснення державного екологічного контролю за забрудненням акваторії Чорного моря нафтою та шкідливими речовинами. Крім цього, держава-учасниця конвенції зазначає центр комунікації щодо інцидентів забруднення, який приймає і передає інформацію іншим.

Охорона морських просторів від забруднення регулюється міжнародними договорами, національним правом України, актами Кабінету Міністрів України, зокрема, Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення [228228]. Крім цього, відповідно до ст. 102 Водного кодексу України, заборонено скидання забруднюючих речовин у внутрішні води та територіальне море [129].

Відповідно до нормативно-правових актів щодо державного моніторингу, наприклад, Порядку здійснення державного моніторингу вод [219], а також Програми державного моніторингу вод на період до 2026 року [229], морські води підлягають державному моніторингу на предмет перевищення обсягів забруднюючих речовин за п'ятирічною програмою, як того вимагає курс України на європейську інтеграцію, зокрема, норми, зазначені в Директиві 2000/60/ЄС «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики» [140]. Крім цього, відповідно до цілі № 5, визначеної у Водній стратегії України

до 2050 року [238], держава повинна запровадити інтегроване управління водними ресурсами за басейновим принципом та принципами Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) щодо адміністрування водних ресурсів в районах річкових басейнів, у прибережних і морських водах. Також, згідно з Морською природоохоронною стратегією України [239], органи виконавчої влади реалізують політики, спрямовані на запобігання забрудненню та засміченню Чорного та Азовського морів. Вони забезпечують контроль за забрудненням і засміченням моря із суден, запобігають розповсюдженню морських інвазійних чужорідних видів через скидання баластних вод, запобігають потраплянню у море небезпечних речовин і контролюють їх переміщення в межах морських кордонів України. Згідно з Морською природоохоронною стратегією, функції з державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища в межах морських просторів України покладаються на Держекоінспекцію, а державний моніторинг вод – на Міндовкілля (відповідно до Додатка 2 до Порядку здійснення державного моніторингу вод [123; 124; 128]).

Згідно з вимогами національного законодавства України щодо виключної економічної зони, держава забезпечує екологічну безпеку на території України (ст. 16 Закону «Про виключну (морську) економічну зону України» [204]). Відповідно до ст. 27 Закону «Про виключну (морську) економічну зону України», право накладати санкції за порушення мають посадові особи Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України (Міндовкілля), Морської охорони Державної прикордонної служби (МО ДПС), Державного агентства меліорації та рибного господарства (Держрибагентство), – в залежності від умов (виду) порушення.

Як вважає Т.В. Аверочкіна, правовий режим прибережних вод є формою реалізації адміністративної юрисдикції прибережної держави через встановлення особливого порядку проходження, перебування, діяльності у цих просторах, враховуючи їх правове забезпечення (з урахуванням норм міжнародних угод, що є обов'язковими для прибережної держави),

організаційний механізм підтримання, встановлення відповідальності за порушення встановлених правил, що поширюється на всіх суб'єктів та всі об'єкти, які здійснюють діяльність або перебувають в них [105].

Режимні правила є нормами поведінки, що забезпечують стале безпечне існування прибережної держави та водних просторів, що омивають її береги. Адміністративна юрисдикція держави в прибережних водах виступає в якості управлінського впливу держави на суспільні відносини. Вона проявляє себе як на вищому рівні законодавчої та судової влади, так і на рівні органів виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики та виконання судових рішень.

Функціями правового режиму прибережних вод є: регулятивна, охоронна, захисна, контрольна, економічна, політична. Вони можуть бути поєднанні у забезпеченні режимних правил на окремому географічному об'єкті, що буде покликано забезпечувати безпеку судноплавства, охорону навколишнього природного середовища та використання ресурсів прибережних вод, визначення порядку переміщення товарів та осіб через державний кордон тощо [97, с. 16-17].

На думку Т.В. Аверочкиної, правовий режим внутрішніх вод регламентується виключно нормами національного законодавства (за умов дії міжнародних угод у окремих, чітко визначених сферах), але потреба створення максимально сприятливих умов для судноплавства та розвитку економічного співробітництва з іншими державами зумовлює необхідність урахування норм міжнародного права і світової практики, спрямованих на полегшення вимог стосовно документів і процедур під час заходження, стоянки та відходу суден під іноземним прапором, як торговельних, так і військових, у портах прибережних держав [97].

Аналіз норм чинного законодавства України, якими встановлено межі дії адміністративної юрисдикції щодо іноземних суден у внутрішніх водах, засвідчив, що дія адміністративної юрисдикції поширюється на всі без винятку іноземні судна з певними особливостями щодо окремих їх видів (військові та урядові).



Поняття «прибережні морські води» не є остаточно визначеним у спеціалізованій юридичній літературі. Дослідники мають власні погляди стосовно ознак та сутності цього поняття, його основних властивостей та атрибутів. Через це, як зазначає Т.В. Аверочкина, дослідники можуть вживати поняття прибережних морських вод, але позначити ним одразу декілька різних понять [99, с. 505]. У цьому зв'язку, можна припустити, що виключна (морська) економічна зона (ВЕЗ) не має відноситися до прибережних вод, оскільки починається не біля берега, а йде наступною за територіальним морем, хоча відлік проводиться від вихідних берегових ліній.

В українському законодавстві також відсутнє однозначне тлумачення поняття «прибережні морські води». У Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS'82) вживається термін «прибережна держава». Можна також зустріти словосполучення «прибережна зона», наприклад, в сенсі взаємного впливу суші та моря одне на одного в зоні їх взаємодії. Поняття «прибережна зона» також включає в себе острови, проміжні та перехідні райони, низини, затоплювані солоною водою, ділянки суші, яких досягає морська волога, а також узбережжя між лініями припливу і відпливу. Щоб уникнути плутанини, слід погодитися з Т.В. Аверочкиною, і до прибережних вод відносити морські простори, на які розповсюджується суверенітет прибережної держави, або де діють її суверенні права – внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона [99, с. 507].

Відповідно до ст. 6 Закону «Про державний кордон України», до внутрішніх вод зараховується весь водний простір, що знаходиться в протилежну сторону від вихідних берегових ліній, від яких ведеться відлік територіального моря та виключної зони [207]. Згідно з UNCLOS'82, правовий режим внутрішніх вод встановлюється прибережною державою. Перебування іноземних суден у внутрішніх водах за загальним правилом потребує дозволу прибережної держави. Також за умови розташування в цих водних просторах баз військово-морських сил прибережної держави у їх межах діє особливий правовий режим. Наприклад, відповідно до п. 371 Положення про корабельну

службу у ВМС ЗСУ, у суден ВМС ЗСУ є свої пункти базування на узбережжі, де вони здійснюють матеріально-технічне забезпечення та ремонт [215].

Територіальне море України простягається на дванадцять миль від берегових вихідних ліній [159]. За ним йде виключна економічна зона шириною двісті миль. Її відлік рахується від тієї самої лінії, що й для територіального моря. Держава володіє суверенними правами на розвідку шельфу, дослідження біологічних ресурсів у виключній зоні. Крім цього, держава встановлює режими прибережних вод, екологічні, технічні, транспортні, безпекові вимоги, які не суперечать міжнародному праву, перш за все, UNCLOS'82, в своєму територіальному морі.

Отже, прибережна держава здійснює свою адміністративну юрисдикцію у внутрішніх водах, територіальному морі, виключній економічній зоні. Вона втілює свою адміністративну юрисдикцію через встановлення правового режиму прибережних вод, який формулюється як правила поведінки, що покликані забезпечити сталий розвиток та раціональне використання водних просторів України.

Угоди з іноземними державами можуть регулювати та спрощувати порядок проходження прикордонного, імміграційного, санітарного контролю моряками при сходженні на берег. Зазвичай, формулювання норм про спрощений та/або прискорений контроль при сходженні на берег є короткими, залишаючи на розсуд органів контролю, як саме діяти. Отже, під час здійснення публічного адміністрування у цих морських просторах, зокрема щодо надання послуг і здійснення необхідних формальностей щодо суден, договірні сторони мають ураховувати правила цієї угоди.

При цьому норми аналізованих угод є подібними, такі правила містяться у текстах кожної з них з незначною різницею: ст. 6 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство від 08.11.2012 р., ст. 3 Угоди між Кабінетом Міністрів України й Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство від 17.06.2009 р. тощо. Практика укладення таких угод, що сягає корінням у 20-ті рр. ХХ ст., є на

теперішній час доволі зручною, оскільки інші міжнародні договори не містять норм, які визначали би правовий режим відвідування морських портів, а укладені під егідою Ліги Націй Женевська конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів 1923 р. не є загальноновизнаними [102102].

Проте, як свідчить аналіз цих угод, у них усе ж ураховано закладений в 1923 р. принцип взаємності у наданні рівних преференцій договірними державами на взаємній основі, а також виключної компетенції держави порту на здійснення окремих видів діяльності у морських портах і незастосовності до окремих видів суден (військових, поліцейських, суден, які перебувають на іншій урядовій службі, рибальських).

Таким чином, міжнародними угодами закладено основи публічного адміністрування у прибережних водах, визначено ті особливо важливі сфери державного управлінського (адмініструючого) впливу, які мають бути враховані під час повсякденного державного управління цими об'єктами з метою забезпечення найбільш оптимальних умов судноплавства і торговельного обміну між країнами, формують міжнародно-правову основу адміністративної юрисдикції держави у прибережних морських водах.

Україна уклала більше ніж двадцять угод з іншими державами про торговельне мореплавство, які враховують адміністрування прибережних вод [102, с. 11-12]. Для двосторонніх угод в галузі торговельного мореплавства справедливим є принцип взаємності рівних преференцій. Для таких угод дійсна виключна компетенція держави порту на здійснення окремих видів діяльності. Зазвичай, двосторонні угоди не застосовуються до окремих видів суден, наприклад, військових, поліцейських, урядових, рибальських. За міждержавною (двосторонньою) угодою судна договірних сторін можуть прирівнюватися одне до одного за правовим статусом (режимом суден), що впливає на здійснення митних процедур, прихід/вихід з порту, розвантаження/навантаження тощо.

У таких двосторонніх договорах сторони мають право залишати за собою правове регулювання окремих видів діяльності, наприклад, щодо каботажного перевезення, рятування, буксирування, правил здійснення юридичних

формальностей стосовно громадян іноземних держав. Сторони також домовляються про те, що час перебування суден у портах та здійснення адміністративних процедур має бути мінімальним, однак спосіб забезпечення цієї норми зазвичай не конкретизується, залишаючи дискреційні повноваження за адміністрацією держави порту. Отже, під час здійснення публічного адміністрування у цих морських просторах, зокрема, щодо надання послуг і здійснення необхідних формальностей щодо суден, договірні сторони мають ураховувати правила цієї угоди [102, с. 12].

Публічне адміністрування є значним складником виконавчої діяльності будь-якої морської держави. Публічне адміністрування володіє своїми особливостями на різних рівнях управління: від найбільш загального – державного, через місцеве, або регіональне, до локального – в межах окремого порту. Вплив органів влади на процеси у порту, виконання управлінських функцій, прослідковується історично за тисячі років до появи сучасного міжнародного права в цій галузі: портові власті слідували за правопорядком у порту, надавали послуги зі швартування, завантаження та розвантаження корабля, збирали мито і портові збори, координували оперативну діяльність порту. Таким чином, можна сказати, що управлінський вимір діяльності в порту існував завжди – з моменту появи морських портів.

У довідковій літературі визначається, що публічне адміністрування є теорією і практикою державного управління, які характеризуються реалізацією адміністративних процедур шляхом публічної діяльності, застосування інструментів демократичного урядування, упорядкування суспільної діяльності та надання адміністративних послуг як засобу реалізації прав та свобод громадян [251, с. 605].

Публічне адміністрування розглядається також як різновид управлінської діяльності інституцій публічної влади, завдяки якій держава та громадянське суспільство забезпечують самокерованість усієї суспільної системи та її розвиток у визначеному напрямі. Воно передбачає функціонування універсального організаційно-правового механізму виявлення, узгодження й

реалізації суспільних потреб та інтересів, формування прав і обов'язків учасників суспільних процесів та їхні взаємовідносини в правовому полі [183].

Також публічне адміністрування розглядається як складник публічного управління (врядування), метою якого постає розвиток держави на засадах демократії з використанням ефективних новітніх методів і технологій управління, спрямованих на забезпечення громадян на рівні світових стандартів.

Визначаючи адміністративний аспект публічного адміністрування, слід зауважити, що: по-перше, публічне адміністрування – це систематично здійснювана діяльність органів державної влади, спрямована на впорядкування суспільних відносин із метою запобігання небезпечним явищам, забезпечення стабільного стану і розвиток суспільних процесів в інтересах оптимального функціонування й розвитку суспільства та держави; по-друге, цілі і функції публічного адміністрування адекватні окремим цілям, завданням і функціям держави, сформованим управлінською системою з урахуванням соціально-економічного стану держави; по-третє, цілі публічного адміністрування реалізуються механізмом держави; по-четверте, органи державної влади як суб'єкти публічного адміністрування діють у межах компетенції, визначеної для них у відповідних нормативних актах [188, с. 71].

Отже, підходи до визначення суті публічного адміністрування є різними, вони сходять від його тлумачення як діяльності органів виконавчої влади держави до значно більш широкого його визначення як загальнодержавного керуючого впливу за допомогою всіх наявних у держави інструментів. Але при цьому лише в деяких розробках згадується про можливість ще ширшого підходу до публічного адміністрування за рахунок додавання до кола суб'єктів керуючих впливів також міжнародних, наднаціональних інституцій.

Як зазначає І.П. Яковлев, публічне адміністрування має сприйматися в обсязі всіх регульованих адміністративним правом суспільних відносин, не обмежуючись управлінням, адже теоретичне опрацювання саме неуправлінських сфер (першочергово, сприяючого урядування) стало приводом до утвердження поняття «публічне адміністрування» [261].

При цьому його слід доповнити позитивними властивостями, виведеними в межах інших позицій: якісної специфіки, констатованої в межах бачень про ототожнення об'ємної сторони адміністрування та управління; процедурності; професійності та правореалізаційної направленості, на яких наголошується в інструментальних трактуваннях адміністрування [261, с. 122]. Дослідник також зауважує, що сам термін «публічний» здатний характеризувати не лише внутрішньодержавний апарат організації суспільства, але й позначати управлінські впливи публічної влади наддержавного та міжнародного рівнів [261, с. 120].

Б.А. Кормич визначає, що національні держави фактично вже пройшли ту межу, коли вони можуть відмовитися від безумовного використання значної кількості міжнародно-правових режимів та встановлених ними спільних правил і стандартів для здійснення внутрішнього публічного адміністрування. Зокрема, це стосується того аспекту, що розвиток економіки та технологій зумовлюють фактичну обов'язковість цілої низки міжнародних або регіональних правил і стандартів незалежно від волі окремих держав [164, с. 24].

Наведене є особливо характерним для публічного адміністрування діяльності в морських просторах та в морських портах. Публічне адміністрування в прибережних водах є значним складником управлінської (адмініструючої) діяльності будь-якої держави, береги якої омивають моря, океани, ріки, що сполучають різні континенти і країни. Воно має прояв на всіх рівнях: від загальнодержавного до місцевого і навіть локального – у межах, наприклад, окремого порту. Нині публічне адміністрування морського порту та контроль держави порту слугують вимірами реалізації правового режиму прибережних вод. Вони охоплюють собою межі застосування від правил діяльності в акваторії до зупинки морського транспорту для огляду на предмет дотримання міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони довкілля на підходах до порту. Підтримання режиму прибережних вод також має на увазі регулювання суспільних відносин в морському порту, які стосуються різних

сфер життєдіяльності, зокрема, суб'єктів господарювання в морському порту, портових послуг та операцій.

Основним суб'єктом адміністрування є публічна адміністрація, що визначається як сукупність органів та установ (організацій), підпорядкованих політичній владі, що забезпечують виконання закону, діють у публічних інтересах і наділені прерогативами публічної влади. Публічна адміністрація також розглядається як сукупність державних і недержавних структур та уповноважених осіб, які здійснюють публічне урядування та адміністрування. До складу публічної адміністрації належать органи виконавчої влади, адміністративний апарат та виконавчі органи місцевого самоврядування [158, с. 21].

Цей класичний підхід до визначення суб'єктного складу публічного адміністрування запозичений із підходів до тлумачення категорії «державне управління». Він також потребує певного оновлення за рахунок додання міжнародних, наднаціональних інституцій, що справляють значний вплив на визначення режимних правил морських портів. Це підтверджує Б.А. Кормич та зазначає, що важливим елементом концепції глобального адміністративного права є поняття «глобальної адміністрації», тобто певної сукупності акторів, які діють у межах «глобального адміністративного простору» та здійснюють певні адміністративні функції на транснаціональному рівні [164164, с. 25]. До її складу належать: міжурядові міжнародні організації, транснаціональні мережі або інші утворення регуляторних органів або посадових осіб, гібридні публічно-приватні органи, цілком приватні органи з регуляторними функціями, національні регуляторні органи та посадові особи, що діють відповідно до міжнародних договорів, або під егідою міжнародних організацій, міжнародних мереж чи неформальних домовленостей про співробітництво.

До системи таких акторів у сфері визначення й удосконалення правового режиму морських портів належать: ООН, ІМО та її Комітет з безпеки на морі, Паризький меморандум, Чорноморський меморандум, а також міжнародні неурядові організації, якими узагальнюються кращі практики адміністрування

режимів морських портів світу з метою вироблення найбільш ефективних протоколів їхньої роботи, що отримало особливий прояв у період протидії поширенню пандемії COVID-19 [110, с. 29] (Міжнародна асоціація портів та гаваней (IAPH), Американська асоціація портових влад (AAPA), Європейська організація морських портів (ESPO), Міжнародна асоціація міст та портів (AIVP), Всесвітня асоціація інфраструктури водного транспорту (PIANC) тощо).

При цьому режими, які виробляються за участі цих суб'єктів, є досить складним явищем. Р. Стюарт пропонує виділяти в глобальному адміністративному праві такі їх типи: 1) режими, що базуються на міжнародних договорах і безпосередньо регулюють діяльність неурядових акторів; 2) режими, засновані на міжнародних договорах, які регулюють через забезпечення відповідності або імплементацію державами-учасницями (причому держава або її публічна адміністрація може виступати як регульований суб'єкт, так як суб'єкт адміністрування, відповідальний за застосування глобальних норм у регулюванні діяльності недержавних акторів); 3) складні режими, які включають субсидіарні норми, прийняті державами-членами (часто більшістю голосів) або адміністративними органами, утвореними у межах правового режиму, та регулюють як поведінку окремих держав, так і застосовуються державами з метою регулювання діяльності суб'єктів приватного сектору [82].

Таким чином, публічне адміністрування правового режиму морських портів провадиться на міжнародному (глобальному) та національному рівнях. Міжнародний рівень передбачає приєднання до конвенцій у галузі адміністрування морського порту, внесення відповідних змін до законодавства, співпраці в міжнародному секторі з питань державного портового контролю тощо. Публічне адміністрування на національному рівні, як зазначає С.В. Андрущенко, може мати прояв у наступній діяльності: 1) нормотворчій (прийняття законів, внесення змін, формулювання планів, створення стратегій, видача наказів, розпоряджень, порядків тощо); 2) правозастосовній (адміністративний вплив на суспільні відносини в морському порту); 3) судовому захисті порушених прав [111, с. 68].



Публічне адміністрування суден в морських портах як засіб реалізації правового режиму прибережних вод слугує виконанню наступних завдань: 1) гарантування дотримання безпеки мореплавства; 2) охорона життя і здоров'я громадян; 3) забезпечення порядку в морському порту; 4) гарантування безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури; 5) підвищення економічної ефективності, конкурентоспроможності морського порту; 6) утримання державної власності; 7) створення сприятливого клімату для суб'єктів господарювання в морському порту; 8) забезпечення рівного доступу до послуг у морському порту; 9) недопущення забруднення водних об'єктів.

Публічне адміністрування у внутрішніх водах відбувається згідно з нормами внутрішнього законодавства прибережної держави, проте не без урахування норм інших міжнародних угод. Окремі норми UNCLOS'82 щодо публічного адміністрування у прибережних морських водах конституювані ще Конвенціями 1958 р., набули в UNCLOS'82 свого остаточного формування.

До таких норм належать ті, що закріплено у ст. ст. 16, 17 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. ст. 21, 22, 24 UNCLOS'82 щодо правил мирного проходження територіальним морем; ст. ст. 16 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. 25 UNCLOS'82 щодо можливостей для прибережної держави здійснювати у своєму територіальному морі заходи, необхідні для недопущення проходження, що не є мирним, і припинення у певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходження іноземних суден; ст. 23 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 30 UNCLOS'82, які містять практично тотожні норми щодо можливості для прибережної держави вимагати від іноземних військових кораблів негайного залишення територіального моря у разі недотримання законів і правил, що стосуються проходження через територіальне море, та ігнорування будь-якої зверненої до них вимоги щодо їх дотримання; тощо.

Крім згаданих угод, питанням публічного адміністрування у прибережних водах присвячено двосторонні угоди про торговельне судноплавство, укладені

Україною із більше ніж двадцятьма державами. Відповідно до цих угод, визначається правовий режим суден договірних держав у їхніх морських портах, а також установлюються окремі правила з публічного адміністрування у прибережних водах (внутрішніх і в деяких угодах у територіальному морі). Так, наприклад, Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство від 07.12.2009 передбачається, що кожна із договірних сторін забезпечує суднам іншої договірної сторони у своїх портах і територіальних морях під своєю суверенною юрисдикцією таке саме ставлення, як і до своїх власних суден, зайнятих у міжнародних перевезеннях, у частині вільного доступу у порти, нарахування портових зборів і податків, використання портів для завантаження і розвантаження вантажів і для посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування послугами мореплавства.

На думку С.В. Андрущенко, систему сучасного міжнародного та національно-правового забезпечення режиму морського порту складає блок: 1) міжнародних угод, що визначають окремі аспекти функціонування й режиму морських портів та поєднують як багатосторонні, так й двосторонні угоди; 2) національного законодавства, яке містить загальні засади встановлення та підтримання режимів морських портів; 3) актів локального регулювання, у яких конкретизовано відповідно до умов кожного морського порту України норми як міжнародних угод, так і національного законодавства, а їх головною метою визначено гарантування безпеки мореплавства як провідного принципу, яким визначено та скеровано всі правотворчі процеси в сучасному мореплаванні [113, с. 10-13]. Також визначено необхідність розроблення міжнародного договору, у нормах якого було б закріплено загальні принципи побудови або змісту режимних правил морських портів, правил здійснення юрисдикції прибережної держави щодо суден під іноземними прапорами.

## **РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВИХ ЗАСАД ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ**

### **3.1 Систематизація правових основ та практики реалізації публічного адміністрування суден у морських портах України**

Систематизація правових основ і практики реалізації адміністративних процедур в морських портах України вимагає ретельного аналізу законодавства, нормативно-правових актів та практичних дій, які регулюють діяльність морських портів. Основні нормативно-правові акти, що регулюють цю сферу в Україні, включають такі документи:

1. Конституція України. Основний закон. Вона визначає загальні принципи діяльності держави та гарантує права та свободи громадян, включаючи ті, що стосуються морських портів.

2. Закон України «Про морські порти України». Цим законом встановлюються загальні положення щодо структури та функціонування морських портів, права та обов'язки їхніх операторів та користувачів.

3. Закон України «Про державний кордон», «Про прикордонний контроль», «Про Державну прикордонну службу». Цими законами регульовано порядок в'їзду та виїзду з України через морські кордони, прикордонний контроль в морських портах, повноваження органів державної влади по здійсненню контролю за дотриманням законодавства України щодо державних кордонів; забезпечується юридична основа правового режиму державного кордону.

4. Постанови уряду України та нормативні акти міністерств. Ці акти розробляються для деталізації положень законодавства та встановлення конкретних адміністративних процедур в морських портах.

5. Міжнародні угоди та конвенції. Україна є учасницею різних міжнародних угод, таких як Міжнародна конвенція про порти та вільні зони, які можуть впливати на діяльність морських портів.

Практика реалізації адміністративних процедур в морських портах України включає такі аспекти як обробка вантажів та оформлення пасажирів, митний контроль, податки і збори, дотримання екологічних вимог, дотримання безпеки у морському порту тощо.

Морські порти в Україні проводять обробку пасажирів і вантажів, що вимагає виконання адміністративних процедур таких як митне оформлення, контроль безпеки, розміщення на терміналах тощо. Імпорт та експорт товарів через морські порти підлягає митному контролю, включаючи митне декларування, видачу митних дозволів, сплату мита. Обробка вантажу має на увазі, що вантаж, який прибуває у контейнерах, необхідно розвантажити та передати на подальшу обробку за логістичним ланцюгом. Оплата за користування портом, портові сервіси та інші платежі пов'язані з діяльністю порту, сплачуються відповідно до встановленим міжнародними договорами та законами України процедур. Дотримання екологічних стандартів має на увазі, що морські порти повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним стандартам у галузі екологічного контролю, стандартами стосовно викидів та граничного рівня забруднення.

Стосовно самого поняття «адміністративна процедура» в літературі існують різні точки зору. Наприклад, на думку І.В. Бойка і О.М. Соловйової, адміністративна процедура – це структурований, нормативно закріплений порядок прийняття адміністративних актів або укладення адміністративно-правових договорів, спрямований на вирішення конкретних справ у сфері публічного управління [120].

На думку С.Г. Стеценка, під адміністративною процедурою потрібно розуміти встановлений чинним законодавством порядок розгляду суб'єктами публічного адміністрування індивідуальних адміністративних справ щодо реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів окремої фізичної та юридичної особи, що завершується ухваленням адміністративного акта [109, с. 200].

Адміністративна процедура, за С.Г. Стеценком: 1) підпорядкована принципу законності; 2) регулює порядок розгляду адміністративних справ; 3) упорядковує повсякденну діяльність суб'єктів публічного адміністрування; 4) спрямована на реалізацію та захист прав, свобод і законних інтересів окремої фізичної та юридичної особи; 5) завершується ухваленням адміністративного акта [109, с. 200].

Серед видів адміністративних процедур можна виділити: 1. Заявні та втручальні – залежно від суб'єкта ініціативи. 2. Прості та складні – залежно від структури діяльності. 3. Одноособові та конкурсні – залежно від кількості учасників. 4. Одномоментні та тривалі – залежно від фіксації процедури у часі. 5. Реєстраційні, дозвільні, ліцензійні, інспекційні, акредитаційні, екзаменаційні тощо – залежно від сутності/мети процедури [109, с. 201-202].

У зв'язку із набуттям чинності нового закону «Про адміністративну процедуру» від 17.02.2022 [203203], зауважимо, що діяльність влади морського порту може бути розглянуто в якості здійснення функцій публічної адміністрації відповідно до ст. 2 ч. 1 п. 11 та підпорядковується порядку розгляду справ відповідно до ст. 2 ч. 1 п. 5 про адміністративну процедуру. Відповідно до ст. 2 ч. 1 п. 11 Закону, до функцій публічної адміністрації відносяться: надання адміністративних послуг, здійснення інспекційної (контрольної, наглядової) діяльності, вирішення інших справ за заявою особи або за власною ініціативою адміністративного органу. У розумінні Закону, адміністративні органи здійснюють функції публічних адміністрацій.

На думку О.В. Кузьменко, публічне адміністрування – це діяльність публічної адміністрації по задоволенню суспільних інтересів [174174, с. 23]. Як зазначає О.М. Ястремська, публічне адміністрування суттю публічного адміністрування є взаємодія адміністративних органів з фізичними та юридичними особами заради спільного планування діяльності, комунікації процесів, зворотного зв'язку. Публічне адміністрування визначає бажані напрями розвитку, створення правових, економічних та інших умов для реалізації інтересів учасників взаємодії, розподілу праці, кооперування та

координування діяльності, а також моніторинг результатів [262262, с. 5]. Публічне адміністрування передбачає надання адміністративних послуг як частини взаємодії адміністративних органів із зацікавленими сторонами.

З метою спрощення адміністративних процедур в порту ми вважаємо за доцільне впровадити механізми електронного документообігу, зокрема, особисті кабінети заявників (фізичних та юридичних осіб), де в режимі реального часу вони можуть відслідковувати прогрес адміністративного провадження за своєю справою. З метою ефективного функціонування такої системи, до Закону «Про адміністративну процедуру» слід внести відповідні правки, які зобов'язуватимуть органи державної влади підтримувати функціонування відповідних електронних систем та комунікацію з заінтересованими особами у порядку та в терміни, зазначені у Законі «Про адміністративну процедуру».

Влада морського порту здійснює функції публічної адміністрації в порту, оскільки взаємодіє з фізичними та юридичними особами від імені держави, надає адміністративні послуги, здійснює нагляд та контроль, проводить інспекційні перевірки. Адміністративні процедури здійснюються на етапах: приходу судна в порт (огляд, митне оформлення та контроль); стоянка (відведення місця та взаємодія з портовими властями); відхід судна з порту (перевірка норм та вимог, оформлення відходу).

Публічне адміністрування в порту також включає вирішення спорів, видачу дозволів та ліцензій, моніторинг дотримання встановлених норм та стандартів. Таким чином, оформлення суден в порту є складною адміністративною процедурою, що вимагає взаємодії різних органів влади та дотримання ряду правових норм і стандартів для забезпечення ефективного та безпечного функціонування порту.

Взаємодія портових властей із суб'єктами в порту часто стосується дотримання екологічних норм. У цій царині суб'єкти, які приймають управлінські рішення в порту, також здійснюють адміністративний контроль. У цьому зв'язку варто також звернути увагу на спроби українського уряду реформувати систему державного екологічного контролю морських вод в

Україні. Наприклад, до 2022 року були спроби обмежити повноваження Держекоінспекції з метою ліквідації корупційних ризиків через непрозорість процедур, що їх застосовували державні інспектори при огляді морських суден, їх баластних вод та вантажу на борту корабля [255].

27 березня 2019 року Кабінет Міністрів України видав комплексну постанову, відповідно до якої було внесено зміни до ряду інших актів уряду, спрямованих на пом'якшення регуляторного тягаря та покращення бізнес-клімату в Україні в цілому. Крім іншого, український уряд суттєво змінив правила екологічного контролю суден в українських морських портах, зокрема контролю суднових баластних вод. Відповідно до нових правил, інспекторів позбавили повноваження особисто проводити забір ізольованого водного баласту на борту судна. Також було заявлено про регламентацію державного контролю морських вод навколо судна відповідно до конкретної процедури, приведеної у відповідність до Конвенції MARPOL 73/78. Таким чином, державні інспектори мали доводити факт забруднення за новою процедурою, за якою необхідно було довести різницю між морською водою навколо корабля та фоновим морським середовищем. Забір води було покладено на адміністрацію морського порту [255255].

Після невдалої спроби реформування уряд повернув повноваження до обласних підрозділів Державної екологічної інспекції, зокрема, затримання судна за рішенням Держекоінспекції стало можливим виключно після санкції начальника обласного підрозділу Державної екологічної інспекції [2555].

Головною проблемою українських портів залишається потреба модернізації інфраструктури. З цим пов'язана гостра потреба нових капіталовкладень. Серед інших проблем також можна виділити: – застарілий рухомий склад різних видів транспорту; – неефективна транспортна технологія; – недоліки в управлінні логістикою. У подоланні цих проблем може допомогти вивчення досвіду іноземних країн, стратегічне планування змін логістичної інфраструктури (транспортних шляхів), законодавчі зміни, спрямовані на лібералізацію торгівлі, що повинно мати ефект на розвиток торговельної

промисловості, як наслідок, акумуляції капіталу, який у подальшому може бути використаний як корисна інвестиція в розбудову логістичних шляхів, відтак, портової інфраструктури [135, с. 63].

У наш час найбільш значними є розташовані неподалік один від одного порти Одеси, Чорноморська, Південного [125]. У період до великої війни (за результатами 2021 року), частка вантажообігу цих портів у порівнянні до загальної по Україні склала майже 70% [255255]. Наступними у рейтингу за обсягами переробки вантажу були Маріупольський та Миколаївський порти [134, с. 234]. Внаслідок російської окупації контроль над цими портами втрачено. Що ж стосується портів на підконтрольній Україні територіях, вантажообіг портів Дунайського регіону за 10 місяців 2023 року склав 27,6 млн т – у 2,2 рази більше за 10 місяців 2021 року (12,6 млн тонн) [125]. Із 40 млн т вантажів 18,3 млн т припало на зернові, 3,6 млн т - на руду, 3,2 млн т - на рослинну олію, 2,6 млн т - на нафтопродукти та 12,4 млн т - на інші вантажі [125].

24 лютого 2022 року Росія атакувала Україну по всій довжині кордону. Для нападу на Київ російськими військами було використано територію Білорусі. У процесі вторгнення росія заявила, що анексує українські області: Херсонську, Запорізьку (перед вторгненням росія заявила про анексію Донецької та Луганської областей). Міжнародний суд ООН в Гаазі 16 березня 2022 року зобов'язав Росію припинити розпочаті 24 лютого 2022 року воєнні дії в Україні. Генасамблея ООН 12 жовтня схвалила резолюцію, яка засуджує спробу анексії РФ окупованих територій України. В ході вторгнення Росія неодноразово обстрілювала та продовжує завдавати ударів по цивільному населенню України та об'єктам, які не належать до військової інфраструктури [244].

На початку квітня 2022 року Збройні сили України витіснили російські війська з території Київської, Чернігівської і Сумської областей. У вересні 2022 року українська армія звільнила майже всю окуповану до того частину Харківщини [258].

11 листопада Сили оборони України витіснили росіян з Херсона.



Після звільнення Київщини від російських військ у містах Буча, Ірпінь, Гостомель та селах області виявили факти масових убивств, катувань та згвалтувань цивільних, зокрема дітей [244]. Пізніше факти катувань та убивств українських громадян почали відкриватися чи не у всіх населених пунктах, які були звільнені з-під російської окупації. Зокрема, на Чернігівщині, Харківщині, Херсонщині [258].

З вересня 2022 року запеклі бої російсько-української війни ідуть на сході і на півдні України.

6 червня 2023 року була повністю зруйнована гребля Каховського водосховища, яка перебувала під контролем російської армії із початку березня 2022 року, а у жовтні була замінована окупантами, що призвело до затоплення, людських жертв, знищення сільгоспугідь, забруднення Дніпра і Чорного моря. Україна назвала це екоцидом [244].

Після російського вторгнення у 2022 році морська галузь України постала перед кричущими викликами. Постала гостра необхідність переорієнтації товарних потоків. Треба було вирішувати питання перевезення великої кількості збіжжя через малу кількість доступних морських шляхів. Ці проблеми досі залишаються на порядку денному. Варіантом їх вирішення є оптимізація вантажоперевезень (зміни логістики), спрощення адміністративних процедур, підвищення прозорості ведення бізнесу [134; 150150, с. 40]. Різні ланки ланцюга морського вантажного транспорту, включаючи державні органи, судноплавні компанії, порти, портових операторів, вантажовідправників та вантажоодержувачів, мають об'єднати свої зусилля для обміну актуальною інформацією з метою підвищення ефективності морського транспорту в Україні. Це дозволить співпрацювати українським та іноземним судноплавним компаніям й надалі надавати всі необхідні послуги з перевезення вантажів морським транспортом.

В управлінні морським транспортом України також необхідно враховувати можливі зміни військово-політичної ситуації в Чорноморському регіоні та бути готовими адаптуватися до них, досягаючи повного розуміння потенційних

факторів ризику та підвищуючи адаптивний конкурентний потенціал усіх сполучень морського транспорту. Для України відновлення морської транспортної галузі у повоєнний період за принципом «краще, ніж було» передбачатиме значне збільшення обсягів інвестицій та підвищення адаптаційного конкурентоспроможного потенціалу українського морського транспорту, в тому числі, з урахуванням екологічних вимог. У післявоєнний період Україна та її торгові партнери повинні зосередитися на таких ключових факторах розвитку морського транспорту як сприяння розвитку міжнародної торгівлі, цифровізація морського транспорту, модернізація портової інфраструктури, забезпечення вільної конкуренції.

Ефективність морського транспорту в період післявоєнного відновлення економіки України залежатиме від реального спрощення міжнародної торгівлі та адміністративних. Це дозволить скоротити час і витрати, пов'язані з митними та іншими торговими процедурами, а також допоможе запровадити нові технології для здійснення адміністративних формальностей. Спрощення процедур торгівлі та транспортування підвищить ефективність усього логістичного ланцюга, що позитивно вплине на морський транспорт.

Післявоєнний розвиток водного транспорту в Україні може знизити енергоємність національної економіки за рахунок скорочення використання викопного палива для перевезення однієї тони вантажу, що відповідає міжнародним зусиллям стримування глобального потепління.

У контексті систематизації законодавства та практики публічного адміністрування суден в морських портах в Україні потрібно звернути увагу на законодавство та практику Європейського Союзу. Не буде перебільшенням сказати, що процес євроінтеграції України триває постійно, набувши великого імпульсу після Революції Гідності. У зв'язку з цим, для нас особливо актуальним є приведення законодавства у відповідність до європейських стандартів. Це не лише наближає нашу правову систему до відповідності європейським вимогам, але й може допомогти вирішити деякі стратегічні питання, як-от, дотримання норм безпеки, поживлення торговельного мореплавства, покращення бізнес-

клімату, залучення інвестицій, створення робочих місць, в українських морських портах.

Правове регулювання ЄС у галузі адміністрування суден в морських портах є комплексом нормативно-правових та рекомендаційних актів, спрямованих на забезпечення дотримання стандартів безпеки, охорони навколишнього природного середовища, правопорядку та правил ведення господарства в морських портах країн-членів ЄС [156, с. 30-31]. Воно забезпечує основу для надання сервісних послуг у морських портах, формулює загальні правила здійснення економічних операцій у портах, окреслює умови користування портовою інфраструктурою. Наріжним каменем портової стратегії ЄС залишається принцип невторчання, тобто, уникнення зайвої інтерференції в діяльність суб'єктів портового господарства.

Важливу роль в адмініструванні морських портів відіграє Європейське агентство з безпеки на морі (EMSA, European Maritime Safety Agency) [13, с. 191]. Воно здійснює технічну експертизу та надає оперативну допомогу з метою забезпечення безпеки у морському порту, реагування на випадку забруднення морського природного середовища тощо.

Одним із прикладів є директива ЄС щодо одноразового пластику, яка зменшує вплив певного одноразового пластику на навколишнє середовище, наприклад, шляхом зменшення або навіть заборони використання одноразового пластику, такого як тарілки, соломинки та чашки для напоїв.

Рамкова директива морської стратегії (MSFD) — це європейське законодавство, спрямоване на захист морського середовища. Це вимагає застосування екосистемного підходу до управління людською діяльністю, що забезпечує стале використання морських товарів і послуг.

Стаття 1 засновницького регламенту EMSA визначає, що метою Агентства є забезпечення високого, єдиного та ефективного рівня морської безпеки, охорони на морі, запобігання та реагування на забруднення, спричинене суднами, а також реагування на забруднення моря, спричинене нафтогазовими установками.

Перш ніж починати процес впровадження інновацій в законодавство, слід усвідомити чіткі завдання, які ставляться перед імплементацією нововведень. Зазвичай, перелік завдань, на виконання яких впроваджується та чи інша стратегія, включає:

- забезпечення уніфікації та систематизації законодавства;
- приведення законодавства у відповідність до європейських стандартів;
- адаптація законодавства до нових реалій та потреб мореплавства;
- забезпечення правової захищеності суб'єктів господарювання у морських портах;
- створення сприятливого інвестиційного, бізнес-клімату для суб'єктів господарювання у морських портах;
- залучення нових інвестицій для розбудови портової інфраструктури;
- створення робочих місць;
- поживавлення морської торгівлі;
- зменшення бюрократичного навантаження; - оптимізація процесів;
- підвищення конкурентоспроможності морських портів;
- забезпечення конкуренції суб'єктів морської торгівлі.

Перелік не є вичерпним і може включати інші завдання.

Внесенням змін або прийняттю нової стратегії, будь-яким інноваціям, передуює усвідомлення недостатності правового регулювання для вирішення проблем, які склалися на даному етапі розвитку. Іншими словами, для того, щоб розуміти, що потрібно змінювати і які законодавчі прогалини усунути, їх потрібно ідентифікувати. У цьому аспекті, досі було відсутнє законодавство, яке б приділяло увагу правовому регулюванню морських суден, які управляються дистанційно. Відомо, що український оборонний сектор активно займається розробкою безпілотних морських надводних апаратів (т.з. морські дрони, або безпілотні морські апарати, БпМА). Аналогічними проектами займаються інженери США, Норвегії, Фінляндії, Китаю та Тайваню [46; 121121].

У той час як безпілотні морські судна ще не набули масового характеру, ще не використовуються масово в пасажирських перевезеннях, є обґрунтовані

підстави вважати, що їх застосування стане поширеним в вантажних перевезеннях. Це є підставою для створення відповідного законодавства, яким би регулювалося питання відповідальності операторів таких безпілотних апаратів на морі та інших відносин у сфері використання безпілотних морських суден [1515, с. 22]. У цьому аспекті важливою залишається дистинкція між БпМА, які опосередковано контролюються людиною – дистанційно, та повністю автономними безпілотними морськими надводними апаратами, які працюють за принципом повністю автономного управління [56].

Для українського законодавства питання адаптації правових норм до регулювання суспільних відносин в галузі використання безпілотних надводних морських апаратів повинно ґрунтуватися на правовому регулюванні міжнародного морського права та резолюцій ІМО. Головними питаннями у майбутньому постануть: використання БпМА, відповідальність за управління БпМА, порядок оформлення приходу/виходу БпМА до/з морського порту тощо. За даним напрямом вже є напрацювання, зокрема, і в науковому середовищі. Наприклад, у роботах В. Rivkin [79], А. Ntovas et al. [56], R. Veal & M. Tsimplis [90] можна знайти відповідні пропозиції по кожному з цих питань. Автори даних робіт суголосні в тому, що використання БпМА потребує перегляду та внесення змін до наявного законодавства, оскільки на момент прийняття воно не передбачало таких технологічних нововведень як безпілотні надводні морські апарати, безпілотні катери, безпілотні балкери тощо.

У результаті пандемії коронавірусу у 2020-2022 рр. перед законодавцями також постало питання того, яким чином нормативно-правові акти врегульовують надзвичайні ситуації. Доволі швидко виявилось, що наявні норми, які стосуються епідеміологічного та санітарного контролю не вирішують поточних питань, наприклад, які стосувалися трансферу моряків, екіпажів, які беруть участь у транскордонних перевезеннях; яким чином врегульовуватимуться проблеми, пов'язані з затримкою та простоем суден у морських портах, викликані надзвичайними обставинами і т.д. [14, с. 124; 81, с. 85]. Таким чином, одним із викликів для майбутнього законодавства постало

прийняття правового регулювання, яким буде передбачено вирішення подібних питань в майбутньому – не лише у випадку нової пандемії, але й для інших надзвичайних ситуацій.

Як приклад вдалого реагування можна навести заходи, яких вжили європейські законодавці та європейський уряд (Парламент та Рада). Після спалаху COVID-19 було вжито кілька заходів для подолання труднощів, з якими зіткнувся морський сектор:

8 квітня 2020 року Комісія опублікувала Керівні принципи щодо захисту здоров'я, репатріації та організації подорожей для моряків, пасажирів та інших осіб на борту суден, які закликають держави-члени створити мережу портів для швидкої зміни екіпажу [89, с. 64].

Регламент (ЄС) 2020/698 від 25 травня 2020 року, що встановлює спеціальні та тимчасові заходи з огляду на спалах COVID-19 щодо поновлення або продовження певних сертифікатів, ліцензій і дозволів, а також відстрочення певних періодичних перевірок і періодичного навчання в певних сферах транспортного законодавства. Зважаючи на ситуацію зі здоров'ям, у лютому 2021 року до цього регламенту було внесено додаткові зміни (Регламент (ЄС) 2021/267), щоб документи, термін дії яких закінчується з 1 вересня 2020 року до 30 червня 2021 року, залишалися дійсними протягом наступних 10 місяців.

Регламент (ЄС) 2020/697 від 25 травня 2020 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) 2017/352, щоб дозволити керівному органу порту або компетентному органу забезпечити гнучкість щодо стягнення зборів за портову інфраструктуру в контексті спалаху COVID-19.

Щоб подолати ризик серйозного економічного спаду, Комісія опублікувала тимчасову структуру заходів державної допомоги (кілька разів оновлювану з урахуванням ситуації, що розвивається), яка дозволяє країнам ЄС надавати допомогу компаніям на додаток до можливостей, доступних у рамках чинні правила державної допомоги. Держави-члени згодом запропонували низку загальноекономічних заходів та деяких галузевих заходів. Таким чином, прийняття законодавства, яким би регулювалися питання здійснення

господарської діяльності та адміністративних процедур в морських портах у випадку надзвичайних ситуацій та на період особливого стану на кшталт пандемії коронавірусу – також належить до пріоритетних задач в галузі нормотворчості.

У майбутньому слід також звернути увагу на доцільність створення реєстру прогулянкових суден і човнів, які експлуатуються з комерційною метою. Такі судна і човни за категорією належать до рекреаційного судноплавства. Відомо, що прогулянковим суднам не присвоюється ідентифікаційний номер ІМО, що певною мірою ускладнює їх ідентифікацію, змушує вдаватися до додаткових ідентифікаційних методів [115, с. 65]. У своїй статті О.О. Балобанов та А.А. Пальченко вказують, що в національному законодавстві донедавна мала місце плутанина стосовно визначення термінів «маломірне судно», «малогабаритне судно», «прогулянкове судно». Головним критерієм розрізнення було обрано довжину корпусу судна [115, с. 69]. Також варто зазначити, що стосовно прогулянкових суден донедавна діяв Технічний регламент, затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1147 від 09.11.2011 [230], якому прийшов на зміну новий Технічний регламент прогулянкових суден і водних мотоциклів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1381 від 23.12.2021 [231]. Згідно з новим регламентом, прогулянковим судном визнано судно будь-якого типу, крім водного мотоцикла, призначене для спорту та відпочинку, з довжиною корпусу від 2,5 м до 24 м, незалежно від засобу урухомлення [252].

Варто вирішити питання стосовно правового регулювання щодо прогулянкових суден, які ходять під іноземним прапором, однак власники яких є резидентами України. На нашу думку, правове регулювання стосовно таких суден має виходити з того, що вони підпорядковуються національному законодавству. Нове правове регулювання щодо прогулянкових суден може передбачати спрощену систему реєстрації прогулянкових суден, зменшуючи таким чином розбіжності в поточних методах реєстрації. Можливість зареєструвати прогулянкове судно дає змогу захистити право власності на таке

майно через отримання документального підтвердження належності такого судна певній особі [115, с. 69].

В аспекті цифровізації процесів слід звернути увагу на функціонування єдиної портової системи, наприклад, чи надає вона повну, достатню інформацію про контракти, екологічні формальності суб'єктів господарювання у порту. Варто також звернути увагу, що відповідно до Регламенту ЄС/2017/352 Європейського парламенту та Ради [77], послуга постачання палива відноситься до числа портових послуг, що повинно бути відображено у національному законодавстві. Регламент ЄС/2017/352 регулює питання портових сервісів та фінансової прозорості надання портових послуг. Документ застосовується до надання наступних категорій портових послуг в акваторії або на водному шляху до акваторії морського порту: бункерування, обробка вантажів, швартування, пасажирські послуги, збір судових відходів і залишків вантажу, лоцманське проведення, буксирування.

Європейська практика значну увагу приділяє питанням, пов'язаним зі сталим розвитком. Цей принцип покладено в основу ледве не усіх політик Європейського Союзу, і портове право не є виключенням. З точки зору європейської інтеграції українських портів, для цілей сталого розвитку важливим є дотримання наступних аспектів:

1. Відповідність європейським стандартам, рекомендаціям та практикам.

2. Використання передових відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) та електрифікація портів. Наразі популярною стає практика використання відновлюваних джерел енергії таких як сонячні панелі та вітрові електростанції для забезпечення енергетичних потреб у морських портах. Енергію, отриману з відновлюваних джерел, направляють на освітлення та електропостачання морського порту. Крім цього, електрифікація суден за допомогою електричних або водневих силових установок сприяє зменшенню викидів парникових газів.

3. Оптимізація логістики та управління відходами. Використання цифрових систем, які користуються допомогою штучного інтелекту, може



сприяти зменшенню навантаження на транспортні шляхи та оптимізації вантажопотоку. Впровадження інтелектуальних технологій і систем управління ланцюгами поставок дозволяє ефективніше планувати та виконувати портові операції. Завдяки оптимізації транспортних маршрутів, консолідації вантажів і скороченню часу очікування також можна зменшити викиди, пов'язані з транспортуванням вантажів.

4. «Зелена» інфраструктура та дизайн. Використання екологічних матеріалів при ремонті та будівництві інфраструктури в морських портах також здатне допомогти зменшити вуглецевий слід, якщо буде узгоджено із загальним задумом створення «зеленої» інфраструктури в морському порту.

Безпека порту завжди була надзвичайно важливою через роль морського порту як пункту прикордонного контролю та ризику, пов'язані зі злочинною діяльністю та терористичними атаками. З розвитком інформаційних технологій підвищується актуальність питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки портової інфраструктури та господарської діяльності, операцій та процесів у морських портах.

Технологічний розвиток приніс із собою нові рішення у галузі управління ризиками у морському порту. Крім цього, поява «розумних портів» або «портів 4.0» призвела до більшої інтеграції нових технологій у портові операції. Такі досягнення спрямовані не лише на модернізацію інфраструктури, але й на впровадження інноваційних технологічних рішень, які покращують безпеку та ефективність діяльності у морському порту.

Серед технологічних рішень, які вже використовуються в найбільш розвинених морських портах світу, та на які слід звернути увагу, є наступні.

1. Розширені системи моніторингу та раннього попередження. Сучасні порти впроваджують передові системи моніторингу, які використовують такі технології, як Інтернет речей (IoT), датчики, камери та аналіз даних у реальному часі. Ці системи забезпечують безперервний моніторинг портових операцій, раннє визначення потенційних ризиків і збоїв. Наприклад, датчики можуть виявляти аномалії в температурі контейнера, вологості або тиску, що може

вказувати на потенційний витік або ризик пожежі. Зібрані дані аналізуються в режимі реального часу, що дозволяє менеджерам портів приймати швидкі та ефективні рішення для зменшення ризиків.

2. Використання дронів для перевірок і спостереження. Безпілотники революціонізують спосіб проведення перевірок і спостереження в портах. Ці безпілотні літальні апарати можуть діставатися до важкодоступних або небезпечних для людей районів, дозволяючи ретельно оцінити портову інфраструктуру. Безпілотники, оснащені камерами високої роздільної здатності, можуть проводити детальні візуальні огляди пірсів, кранів, мостів та інших портових споруд, визначаючи потенційні небезпеки або порушення цілісності. Крім того, дрони можуть здійснювати спостереження в режимі реального часу, виявляючи підозрілі дії або порушення безпеки, що сприяє запобіганню аварій і кримінальних дій.

3. Використання систем управління рухом суден та стоянки. Керування морським рухом є критичною проблемою в портах, особливо в тих, які мають велику кількість суден. Впровадження систем управління морським рухом на основі найсучасніших технологій дозволяє більш ефективно контролювати та координувати роботу порту. Ці системи використовують радар, супутникове позиціонування та зв'язок у реальному часі для моніторингу та контролю за рухом суден у зоні порту. Інформація в режимі реального часу про місцезнаходження судна, погодні умови та інші важливі фактори дозволяє портовим операторам приймати обґрунтовані рішення, щоб уникнути зіткнень, скоротити час очікування та оптимізувати ефективність роботи, таким чином мінімізуючи пов'язані з цим ризики. Крім того, завдяки програмному забезпеченню Docktool, розробленому нами, також доступні вдосконалені системи допомоги причалюванню (BAS).

4. Застосування передових інформаційних (інтелектуальних) технологій для аналізу даних. Штучний інтелект (AI) і машинне навчання (машинне навчання) застосовуються в управлінні ризиками в портах для покращення виявлення шаблонів і прийняття рішень. Алгоритми штучного інтелекту можуть

аналізувати великі обсяги історичних даних і даних у реальному часі, щоб визначати тенденції, аномалії та потенційні сценарії ризику. Ця прогнозна аналітика дозволяє менеджерам портів передбачати потенційно небезпечні ситуації та вживати запобіжних заходів. Крім того, штучний інтелект може допомогти у визначенні нових ризиків і розробці більш ефективних стратегій пом'якшення.

Нарешті, інновації в управлінні портовими ризиками відкривають нові можливості для ефективнішого пом'якшення аварій і збоїв. Технологічні досягнення, такі як передові системи моніторингу, дрони, системи управління рухом суден і використання штучного інтелекту, змінюють спосіб вирішення ризиків у портах, підвищуючи безпеку операцій і скорочуючи час реагування на ризикові ситуації. Ці інноваційні рішення не тільки допомагають захистити життя людей і активи порту, але й сприяють підвищенню ефективності та конкурентоспроможності портової галузі в цілому.

Систематизація цих правових основ та адміністративних процедур важлива для забезпечення ефективного та безпечного функціонування морських портів в Україні. Регулярне оновлення та вдосконалення нормативно-правової бази і практики допомагають підвищити ефективність та конкурентоспроможність морських портів, що є важливим для розвитку економіки та міжнародної торгівлі України.

### **3.2 Аналіз судової практики України щодо спорів по затримці суден (на підставі порушення вимог законодавства в сфері екології)**

Затримка судна може мати серйозні фінансові та логістичні наслідки для власників і операторів суден, тому сторони в цій сфері часто обирають шлях судового врегулювання спору. Аналіз судової практики України щодо спорів по затримці суден може допомогти зрозуміти, як суди вирішують такі справи та які принципи та норми застосовуються. Він може варіюватися в залежності від конкретного судового рішення та обставин справи. Важливо враховувати, що

судова практика може змінюватися з часом, і нові рішення можуть впливати на підходи до вирішення спорів по затримці суден. Також слід брати до уваги, що багато спорів у цій галузі можуть бути піддані арбітражу відповідно до міжнародних арбітражних угод, що регулюють морські спори.

Суди зазвичай виходять з визначень та норм, закріплених в законодавстві України, а також у міжнародних договорах, наприклад, Конвенції ООН з морського права 1982 року [87], Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [16] та інших. Зазвичай, затримка повинна бути обґрунтована та підтверджена, щоб визнати її правомірною. Суди оцінюють докази затримки суден, включаючи документи, свідчення, експертні висновки та інші підтверджуючі матеріали. Суди аналізують причини, що призвели до затримки суден, включаючи погодні умови, технічні несправності, дії екіпажу тощо. Важливо визначити, чи була затримка викликана об'єктивними обставинами (непереборною силою) чи була результатом недбалості. У випадку визнання затримки судна неправомірною, суди вирішують, чи повинна сторона, яка спричинила затримку, компенсувати збитки і в якому обсязі. З процесуальної точки зору, суди встановлюють відповідність процедурним правилам судового розгляду, включаючи терміни подання позову, виконання судових рішень та інші аспекти судового процесу.

Протягом останніх років іноземні судновласники стикаються з жорсткою інспекційною діяльністю Державної екологічної інспекції у морських портах України. Незважаючи на те, що такі перевірки здебільшого є необґрунтованими, вони часто призводять до затримки суден у морських портах України, що несе непомірні збитки для судновласників. Власники суден прагнуть за всяку ціну врятувати судна від затримки, зазвичай намагаючись уникнути передачі справи до суду. однак, судова практика за 2020-2021 роки свідчить, що є певні шанси відшкодувати збитки в суді та визнати діяльність Інспекції неправомірною.

У ст. 17 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» вказано, що у разі існування достатніх підстав, що водний транспорт, здійснюючи плавання у виключній (морській) економічній зоні України,

порушив вимоги законодавства щодо запобігання забрудненню морського середовища, спеціально уповноважені органи України мають право вимагати від такого судна необхідну інформацію для того, щоб установити, чи було вчинено дане екологічне порушення, і провести огляд цього судна, включаючи його затримання. За забруднення морського середовища Державна екологічна інспекція України має право у відповідності до ст. 26, 27 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» накладати штраф [204].

Також для цілей діяльності державних органів у сфері охорони морського природного середовища та на виконання абз. 2 п. 9 ч. 1 ст. 15 Закону України «Про морські порти України» між Держекоінспекцією та ДП «АМПУ» укладено «Порядок взаємодії [...]»[214]. Відповідно до порядку, філія ДП «АМПУ» належить першість у справі фіксації забруднення морського середовища нафтопродуктами або іншими забруднюючими речовинами, про що ДП «Адміністрація морських портів України» повідомляє органи Державної екологічної інспекції, яка має надіслати інспектора на місце події. Інспектор при огляді місця забруднення бере проби води в акваторії порту та на місці забруднення, складає відповідний акт, який мають підписати АМПУ та Держекоінспекція. Відбір та аналіз проб води проводиться відповідно до передбаченого п. 5-1 «Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення», затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269 [228]. Факт забруднення встановлюється шляхом порівняння води на місці забруднення з пробами води в акваторії порту. Забір фонові води з акваторії здійснює адміністрація порту. Факт погіршення якості води в акваторії встановлюється адміністрацією морського порту, про що повідомляється капітану морського порту, службі капітана морського порту, Адміністрації морських портів України, Державній екологічній інспекції. Відбір проб вод на судні та проведення їх аналізу здійснюється екологічною інспекцією виключно щодо речовин, які є причиною забруднення акваторії відповідно до акта перевірки якості води, який надає інспектор контролю порту. У разі встановлення джерела забруднення,

екологічна інспекція обчислює розмір збитків та забезпечує притягнення винних до відповідальності.

Судова практика показує, що можна виділити три аспекти, коли діяльність інспекції є незаконною, внаслідок чого затримання судна є неправомірним. У першому випадку інспекційні перевірки є незаконними, якщо попередньо не було встановлено доказів забруднення вод із суден. У другому випадку затримання є незаконним внаслідок відсутності повноважень інспекції на забір води акваторії морського порту. У третьому випадку рішення інспекції про відшкодування збитків внаслідок забруднення морського природного середовища не є підставою для заборони на вихід судна з морського порту. Розглянемо кожний з цих аспектів детально.

1. Для Державної екологічної інспекції є обов'язковою норма, встановлена в п. 5-1 Постанови Кабінету Міністрів України № 269 «Про Правила охорони внутрішніх вод і територіального моря України від забруднення» [228]. Постановою встановлено, що уповноважені представники інспекції проводять огляд місць стікання рідких, стічних і баластних вод (крім ізольованого баласту) виключно у разі виявлення видимих слідів нафти, нафтопродуктів чи інших відходів у зоні передбачуваного скидання, що призвело до фактичного погіршення якості води. Таким чином, у справах, коли Державна екологічна інспекція брала проби ізольованого баласту, суди ставали на бік позивача, який оскаржував відповідну дію державного органу.

2. З новим Регламентом взаємодії уповноважених представників адміністрації порту та Державної екологічної інспекції, ухваленим у 2019 році, змінився спосіб розгляду судами справ щодо такої взаємодії. Наразі необхідно мати на увазі положення ст. 4 Постанови Кабінету Міністрів № 828 [233] про те, що відбір проб фонових показників якості води в акваторії морського порту здійснюється уповноваженими представниками адміністрації порту без будь-якої затримки після виявлення видимих слідів нафти, нафтопродуктів чи інших забруднюючих речовин у водах морського порту. Отже, якщо такий відбір проб проводить Державна екологічна інспекція, а не уповноважені представники

адміністрації порту, суд може визнати експертизу неправомірною та відшкодувати збитки, завдані судновласнику діями суб'єкта владних повноважень.

3. Перед тим, як заборонити судну вихід з порту, Державна екологічна інспекція позивається до судновласників на підставі того, що з судна відбулося забруднення, яке спричинило шкоду навколишньому природному морському середовищу, чим було завдано збитків державному бюджету (формулювання майже дослівне відповідно до матеріалів справ). Несплата цих збитків переконує інспекцію в тому, що судну має бути заборонено вихід з порту. У той же час, практикуючі юристи, які брали участь у відповідних спорах між судновласниками та Державною екологічною інспекцією, зазначають, що перелік причин для заборони виходу судна з порту є вичерпним, а несплата збитків за позовом саме Держекоінспекції не є однією з них [255].

Третій аспект, а саме підстави для заборони на вихід судна з морського порту, варто розглянути детально. У цьому аспекті варто відмітити, що дане питання стосується тлумачення норм ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства України [157]. Відповідно до норм цієї статті, судно перед виходом з морського порту повинно отримати на це дозвіл капітана порту. Капітан морського порту повинен відмовити судну в отриманні дозволу на вихід з морського порту за наявності підстав, вказаних у ч. 2 ст. 91. Таким чином, перед нами імперативний характер норм правового регулювання про вихід судна з морського порту. Тим не менше, зазначимо, що рішення про заборону приймає не будь-який суб'єкт у морському порту, а лише капітан порту. Відтак, з логіки статті 91 слідує (і підтверджується матеріалами судової практики), що рішення про заборону на вихід судна з морського порту може бути прийнято лише капітаном морського порту.

Підстави заборони на вихід судна з морського порту, вказані в ч. 2 ст. 91, включають загрозу здійснення забруднення навколишнього середовища (п. «а»), несплату зборів, штрафів, інших платежів (п. «в»), рішення центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного

нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища (п. «г») (Державна екологічна інспекція України). Таким чином, в усіх типових справах про заборону на вихід судна на підставі рішення Держекоінспекції про забруднення морського природного середовища шляхом скиду з суден баластних вод тощо, на перший погляд, зберігається формальний склад елементів, необхідних для затримання судна. Тим не менше, рішення про заборону приймається капітаном морського порту, отже, капітану морського порту належить оцінювати наявність підстав для відмови у видачі дозволу на вихід судна з морського порту. Іншими словами, затримати судно може лише капітан морського порту за наявністю підстав, вказаних у ст. 91 КТМ. З цього слідує, що саме по собі рішення Державної екологічної інспекції не здатне затримати судно в порту/відмовити судну в дозволі на вихід з порту/заборонити судну вихід з порту, оскільки таке рішення належить до повноваження капітана морського порту. Це також говорить про те, що рішення інспекції не мали б автоматично призводити до затримання судна в порту з огляду на те, що рішення про заборону на вихід з порту приймає капітан морського порту. Втім, ч. 2 ст. 91 формулює повноваження капітана імперативно: «Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту у разі...» З цього можна було б зробити висновок, що в капітана морського порту відсутній простір для дискреції, оскільки в разі встановлення формальних ознак, які відповідають переліку підстав для відмови у видачі дозволу на вихід судна з морського порту, капітан зобов'язаний відмовити у видачі дозволу.

Далі в ст. 91 ми можемо знайти наступне формулювання: «Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів». Якщо ми вважаємо, що формулювання «повинен відмовити у видачі дозволу у разі...» все-таки залишає простір для дискреції, наприклад, у разі, якщо капітан вирішить, що підстав для затримання судна насправді немає, отже, відповідно до закону він не повинен забороняти судну вихід з порту – в такому випадку сама юридична



мова (з формальної точки зору) не є однозначною, ясною та простою, оскільки не узгоджується в рамках однієї статті (капітан морського порту в одних і тих же випадках «може» і «повинен»). Якщо в одних і тих же випадках капітан порту «повинен», але потім «може», це призводить до різночитань і неоднакового тлумачення стосовно того, яким є реальний обсяг дискреції капітана морського порту в конкретних випадках.

Таким чином, перед нами суперечність, яка уможлиблює неоднакове та непослідовне тлумачення норм ст. 91 КТМ. На нашу думку, її можна вирішити за допомогою уніфікації слововживання, привівши у відповідність формулювання, які стосуються дискреції капітана морського порту на видачу дозволів на вихід суден з морського порту. Вирішення цієї суперечності полягає в тому, щоб привести у відповідність слововживання, які стосуються капітана морського порту. Для цього пропонуємо замінити в ч. 2 ст. 91 слово «повинен» на слово «може». Таким чином, норма ч. 2 ст. 91 виглядатиме наступним чином: «Капітан морського порту може відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі...» Таке формулювання приводить у відповідність юридичну мову ст. 91 та формулювання, які стосуються повноважень капітана морського порту. Крім цього, нове формулювання знімає протиріччя, які стосуються повноважень інших суб'єктів по їх відношенню до капітана морського порту, оскільки формулювання, що капітан повинен забороняти вихід, ставило під сумнів його реальні повноваження та дискрецію у випадку, якщо капітан просто автоматично підтримує рішення інших суб'єктів.

Щоб детально розглянути практику застосування законодавства стосовно затримання суден в морських портах, потрібно звернутися до матеріалів судових справ. До 2019 року в Україні існувала неоднозначна практика діяльності Державної екологічної інспекції у галузі контролю морських вод, зокрема, вод навколо іноземних морських суден, забруднення морського природного середовища шляхом скиду ізольованих баластних вод тощо. До того моменту як уряд звернув увагу на дану проблему, екологічна інспекція могла за власною ініціативою шукати ознаки забруднення з іноземних суден в портах України, що

приводило до суперечок. Державному інспектору достатньо було стверджувати про «очевидні ознаки забруднення», що призводило до затримання судна в порту, простою та збитків на долю судновласників, які обчислювалися десятками тисяч доларів на день, що в підсумку вело до судових спорів про правомірність рішень суб'єкта владних повноважень в особі Держекоінспекції. Таким чином, система державного екологічного контролю морських вод не була прозорою, не відповідала міжнародним стандартам морського права, володіла ознакою великої дискреції органів державної влади при незрозумілій для іноземних суб'єктів процедурі контролю. Такі чинники вели однаково і до економічних, і до репутаційних збитків української морської галузі.

Відповідно до постанови Касаційного адміністративного суду Верховного Суду України (КАС ВС) у справі № 420/2429/20 від 29 листопада 2022 року [199], суд відмовив Держекоінспекції у задоволенні касаційних вимог, залишив рішення попередніх інстанцій без змін. Відповідно до фабули справи, позивач «Влад Шиппінг ЛТД» звернувся до Одеського окружного адміністративного суду з вимогою визнати протиправними дії Держекоінспекції, визнати протиправним та скасувати її рішення про заборону на вихід теплоходу «Vika» (ІМО 9133771) з морського порту «Одеса», стягнути з відповідача збитки, завдані протиправним адміністративним рішенням. В обґрунтування доводів позивач зазначив, що мав на борту ізольований баласт, набраний до баластних танків у відкритому морі, який може скидатися без обмежень та контролю з боку державних органів. Позивач вважає вжиті стосовно нього заходи перевищенням повноважень, просив суд стягнути з відповідача збитки в розмірі, еквівалентному сумі накладеного на нього стягнення, яке позивач змушений був сплатити для того, щоб судно могло вийти з порту. Суд першої інстанції задовольнив позов, суд апеляційної інстанції залишив рішення без змін. Судами встановлено протиправність адміністративного рішення та стягнення з позивача через його морського агента грошової суми, позаяк прийнято рішення стягнути відповідну суму з Держекоінспекції за рахунок державного бюджету. Своє рішення суди мотивували тим, що Конвенцією МАРПОЛ № 73/78 та

законодавством України скидання ізольованого баласту в територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України дозволяється без обмежень та контролю з боку державних органів за умови, що такий баласт прийнято у Чорному чи Азовському морі до входу в територіальні води. Відповідач не надав суду доказів, які безсумнівно підтверджували б скидання баластних вод, які містили б забруднюючі речовини, сліди нафти, шкідливих мікроорганізмів тощо. Суди першої та апеляційної інстанцій також враховували, що механізм перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу з метою встановлення джерела забруднення внутрішніх морських вод та територіального моря визначений Порядком перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу, який був затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21 серпня 2019 року № 828, яка набула чинності 5 вересня 2019 року, тобто вже після винесення постанови Держекоінспекції № 000058 від 25 квітня 2019 року, на яку скаржить позивач. Таким чином, судами встановлено, що станом на день відібрання проб відповідач діяв за відсутності нормативного регулювання процедури відбору проб баластних вод та проведення їх аналізу. Крім цього, судами враховано, що відділом екологічної безпеки адміністрації Одеського порту не було виявлено забруднень акваторії з т/х «Vika», що підтверджується що листом Одеської філії ДП «АМПУ» від 24 червня 2019 року № 19-01-06.01-10-288. З урахуванням викладених обставин, судами встановлено відсутність правових підстав для рішення Держекоінспекції стосовно т/х «Vika» та стягнення грошової суми за забруднення шляхом скидання баластних вод. У касаційній скарзі Держекоінспекція просила КАС ВС рішення попередніх інстанцій скасувати, ухвалити нове рішення про відмову в задоволенні позову «Влад Шиппінг ЛТД». Касаційний суд у своєму рішенні конкретизував положення, які стосуються баластних вод, і чи вчинив відповідач за касаційною скаргою порушення у вигляді забруднення навколишнього середовища з т/х «Vika». Зокрема, суд зазначив, що 116. Суд звертає увагу, що Конвенція МАРПОЛ № 73/78 поділяє баласт (баластні води) на чистий, брудний та

ізолюваний. Суд відмовив Держекоінспекції у задоволенні касаційних вимог, залишив рішення попередніх інстанцій без змін.

У справі «Anangel Happiness Maritime Enterprise» апеляційний суд став на бік позивача [200]. Відповідно до обставин справи, позивач Anangel Happiness Maritime Enterprise звернувся до Одеського окружного адміністративного суду з позовною заявою, в якій вимагав визнати рішення Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського регіону протиправними, зокрема, виставлену претензію про забруднення морського природного середовища, заборону на вихід судна «Anangel Happiness» з морського порту, та стягнути збитки з відповідача за рахунок коштів державного бюджету. В обґрунтування позову зазначив, що інспекція не мала відповідних повноважень на забір проби води навколо судна «Anangel Happiness», підстави для проведення забору також відсутні відповідно до норм міжнародних конвенцій стосовно ізолюваного баласту (баластних вод), рішення про заборону на вихід судна з порту інспекція не мала права приймати. Окружний адміністративний суд постановив, що ознак забруднення території морського порту «Південний» та скидання шкідливих речовин із судна «Anangel Happiness» під час перебування судна в морському порту «Південний» не встановлено. Суд також вказав, що інспекція Кримсько-Чорноморського регіону не повідомила адміністрацію порту про факт забруднення акваторії з т/х «Anangel Happiness» під час його перебування в морському порту. Таким чином, судом встановлено відсутність повноважень та підстав у інспекції для здійснення забору проб води, дії інспекції визнано протиправними, а рішення скасовано. Постановою суду апеляційної інстанції скаргу Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського регіону залишено без задоволення, а рішення суду попередньої інстанції – без змін. У мотивувальній частині постанови апеляційний суд підтримав доводи Одеського окружного адміністративного суду, крім цього, звернув увагу, що функцію контролю за екологією відповідно до Положення про Державну екологічну інспекцію України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 275 від 19.04.2017 року, покладено на Державну екологічну інспекцію (ДЕІ).

Кримсько-Чорноморського регіону, відповідно до положення, є міжрегіональним територіальним органом ДЕІ. З огляду на це, колегія суддів постановила, що право територіального органу інспекції не є тотожним праву приймати рішення про заборону на вихід судна з морського порту, яке належить капітану морського порту, відповідно до ст. 91 КТМ, а Державна екологічна інспекція як ЦОВВ має право клопотати про заборону. Таким чином, суд вирішив, що міжрегіональний територіальний орган Державної екологічної інспекції не має права приймати рішення про заборону на вихід судна з морського порту. Апеляційний суд також зазначив, що інспекція не мала права перевіряти ізольований баласт (баластні води) судна. Судом встановлено, що ізольований баласт є баластною водою, яка прийнята у баластні танки, які є повністю ізольовані та незалежні від усіх інших систем судна (як-то, паливна, вантажна, фанова та ін.), та використовується тільки для набрання додаткової ваги судну з метою покращення його морехідних якостей. Відповідно до параграфу 4 (В) правила 34 частини С глави 4 Конвенції МАРПОЛ 73/78, ізольований баласт взагалі не підлягає контролю, його скид в особливих районах не заборонений та не обмежений. Пункт 3.4.1 Державних санітарних правил і норм № 199 від 09.07.1997 визначає, що відведення чистого баласту з ізольованих танків, якщо він прийнятий за межами акваторії порту вивантаження, будь-якими обмеженнями не обумовлюється, відтак дії Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу щодо зазначеного контролю визнані апеляційним судом неправомірними. Наостанок, інспекцією не було надано належних та допустимих доказів самого факту відбору проб баластних вод судна «Anangel Happiness», на що також вказував екіпаж судна «Anangel Happiness», що підтверджується матеріалами справи.

У справі за позовом BW Dry Cargo Ships Limited до Державної екологічної інспекції суд постановив наступне [198197]. За обставинами справи, позивач просив суд визнати протиправними рішення Державної екологічної інспекції Північно-Західного регіону Чорного моря про стягнення збитків з позивача. Інспекція, відповідно до матеріалів справи, знайшла в баластних водах судна BW

Asom забруднюючі речовини, після чого пред'явила позивачу претензію, запропонувала добровільно сплатити збитки. Оскільки позивач не сплатив суму збитків за забруднення, інспекція прийняла рішення про заборону на вихід судна з порту, внаслідок чого позивач зазнав збитків у вигляді простою судна в порту. Суди першої та другої інстанції у задоволенні позову BW Dry Cargo Ships Limited відмовили, однак, Верховний Суд у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду касаційний позов задовольнив частково, рішення попередніх інстанцій скасував, справу повернув до суду першої інстанції на новий розгляд. Суд касаційної інстанції взяв до уваги доводи позивача про те, що у відповідача не було явних та достатніх повноважень на прийняття рішення про заборону виходу судна в порту у розумінні ст. 91 КТМ, оскільки таке повноваження встановлена за є центральним органом виконавчої влади (ЦОВВ), що реалізує державну політику зі здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, яким, відповідно, є Державна екологічна інспекція, в той час як оскаржуване рішення було прийнято не ЦОВВ, а міжрегіональним територіальним органом (інспекцією Північно-Західного регіону Чорного моря). Крім цього, у п. 59 своєї постанови Верховний Суд зазначив, що суми збитків, завданих забрудненням навколишнього середовища, які визначені у претензії суб'єкта владних повноважень, не є встановленим збором, штрафом, іншим платежем, у розумінні ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства України, за яким забороняється вихід судна з порту, через що ні сама претензія інспекції, ні несплата суми збитків, що в ній зазначена, не є законною підставою для заборони виходу судна з порту.

У справі Marino Shipping Co Pte Ltd суд став на бік Державної екологічної інспекції [198]. В оригінальному позові судновласник просив суд визнати неправомірним рішення інспекції про відмову у наданні дозволу на вихід судна з морського порту. Відповідно до обставин справи, судновласника було оштрафовано за розлив пальмової олії біля причалу № 4 морського порту «Південний» при розвантаженні судна «Stavanger» під прапором Тувалу (р/н ІМО 9278507). Відповідно до обставин справи, судновласник свою вину визнав,

однак наполягав на тому, що сума збитків обчислена невірно, зокрема, через неправильне обчислення забрудненої речовини, і тому має складати не 2.416.557 доларів США, а 582.953,943 долара США (більш ніж в чотири рази менше). Таким чином, судовласник просив зменшити суму збитків, надати можливість сплатити їх шляхом виставлення офіційного рахунку судовласникові, а також скасувати рішення від 05.05.2020 про відмову в наданні дозволу на вихід судна з морського порту, інші акти суб'єкта владних повноважень. Судом першої інстанції позовні вимоги залишено без задоволення, позов відхилено повністю. Судом апеляційної інстанції позов задоволено, рішення інспекції про заборону виходу з порту скасовано. Верховний Суд не погодився з висновками апеляційного суду, скасував постанову попередньої інстанції, залишив у силі рішення Одеського окружного адміністративного суду від 26 березня 2021 року. У мотиваційній частині рішення Верховний Суд, що за приписами ст. 35 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» державний контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів здійснюється Державною екологічною інспекцією України, яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра енергетики та захисту довкілля (п. 41 постанови КАС ВС від 31 серпня 2023 року у справі № 420/11931/20). Далі суд посилається на власну постанову від 19 жовтня 2020 року у справі № 420/4129/19, в п. 28 якої зазначено, що судовий розгляд є гарантією захисту прав суб'єкта господарювання, якщо він вирішить, що стягнення збитків застосовано незаконно. При цьому, суд має встановити, чи мало місце правопорушення, який обсяг збитків та порядок їх сплати. Водночас, суд погоджується зі своїми попередніми висновками, що сплата збитків за претензією ще не є доказом згоди з нею, через що сплату збитків за претензією можна вважати заставою, або гарантією, а спір за претензією не зникає.

Далі слід процитувати п. 51-52 постанови КАС ВС від 31 серпня 2023 року у справі № 420/11931/20 [198]: «51. У постанові від 19.10.2020 у справі №

420/4129/19 Верховний Суд висловив такі висновки: «Повноваженнями на ухвалення рішення про заборону на вихід морського судна з порту наділений виключно центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику зі здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, яким є Державна екологічна інспекція України. Відтак, постає питання щодо підстав ухвалення рішення від 31.07.2018 про заборону на вихід судна із порту Державною екологічною інспекцією Північно-Західного регіону Чорного моря». 52. Суд вважає вищезазначений висновок застосовним і до цієї справи». З цього приводу варто зазначити наступне. У наведеній справі суд використав посилення на інше своє рішення для того, щоб показати, що Державна екологічна інспекція мала право приймати оскаржуване рішення стосовно заборони на вихід судна з морського порту через порушення законодавства про охорону навколишнього середовища. Однак, у постанові, на яку суд посилається, йдеться про те, що встановити повноваження міжрегіонального відділення Державної екологічної інспекції, яка приймала оскаржуване рішення, належить в ході нового судового розгляду. Таким чином, суд застосовує власні висновки, але тлумачить їх інакше, оскільки, за логікою власного рішення, на яке суд посилається, він мав би повернути справу на новий розгляд, який мав би встановити повноваження відділення Державної екологічної інспекції на прийняття відповідних рішень. Натомість, КАС ВС використав посилення на інше своє рішення як доказ того, що Держекоінспекція дійсно мала такі повноваження, в той час як у постанові, на яку посилається суд, про це не йшлося. Через таке тлумачення постає сумнів у логічній послідовності висновків суду, оскільки якщо в одному випадку суд погоджується з доводами однієї зі сторін, що приймати рішення про заборону виходу з порту може лише ЦОВВ, яким є Державна екологічна інспекція, з цього слідує, що повноваження її міжрегіонального відділення потрібно встановити в ході нового судового розгляду. Іншим варіантом могло бути, що суд з цього аргументу зробить висновок, що відділення Держекоінспекції не мало достатніх повноважень для прийняття рішення. Наостанок, суд міг вирішити (як відображено у постанові



КАС ВС від 31 серпня 2023 року у справі № 420/11931/20), що, навпаки, відділення Державної екологічної інспекції мало всі права і підстави для ухвалення рішення про заборону на вихід судна з морського порту. Така непослідовність, на жаль, може бути причиною неоднозначного тлумачення судових рішень у майбутньому.

Згідно з п. 54 постанови КАС ВС від 31 серпня 2023 року у справі № 420/11931/20, Верховний Суд не погодився з висновками суду апеляційної інстанції про те, що Державна екологічна інспекція не довела підстав та мотивів оскаржуваного рішення. На думку КАС ВС, чинним законодавством не передбачено обов'язку Державної екологічної інспекції України зазначати додаткові обґрунтування рішення про відмову у видачі дозволу на вихід судна з морського порту. У підсумку, Верховний Суд визнав дії суб'єкта владних повноважень правомірними з огляду на дотримання законодавства внаслідок реальної події, якою стало забруднення морського природного середовища з борту судна позивача за оригінальним позовом (Marino Shipping Co Pte Ltd), скасувавши рішення апеляційної інстанції, залишивши в силі рішення Одеського окружного адміністративного суду.

Рішення у справі № 420/11931/20 ілюструє, що якщо факт серйозного забруднення було встановлено і не заперечено самим власником судна, лише намір виконати акт про відшкодування збитків все одно не може розглядатися як серйозна підстава для скасування або припинення рішення про заборону виходу судна з морського порту [226].

Можна побачити, що суди неоднаково тлумачать правовідносини, які стосуються повноважень міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції у адміністративних спорах про відшкодування шкоди, завданої діями/рішеннями суб'єкта владних повноважень. У трьох рішеннях (одному – суду апеляційної інстанції, двох – Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду), суди по-різному підійшли до тлумачення повноважень на заборону виходу судна з морського порту внаслідок встановлення забруднення природного морського середовища та несплати суми

збитків, завданих навколишньому середовищу. У той час як суди, загалом, одностайні стосовно того, що міжрегіональний територіальний орган Державної екологічної інспекції не має права заборонити судну вихід з морського порту, у трьох різних випадках суди доходять різних висновків стосовно того, що впливає з цього факту. У постанові апеляційної інстанції по справі «Anangel Happiness» суд дійшов висновку, що інспекція не мала права забороняти судну вихід з порту, тому що про це мав клопотати її центральний орган, отже, рішення суб'єкта владних повноважень не є правомірними. У справі «BW Dry Cargo Ships Limited» касаційний суд вирішив, що розрізнення повноважень Державної екологічної інспекції як центрального органу виконавчої влади та інспекцією Кримсько-Чорноморського регіону як її міжрегіональним територіальним органом потрібно встановити в ході нового судового розгляду. У справі «Marino Shipping Co Pte Ltd» касаційний суд посилається на постанову по справі «BW Dry Cargo Ships Limited», однак доходить висновку, що дії міжрегіонального територіального органу є правомірними. Таким чином, в той час як суди визнають, що право заборонити вихід судна з порту належить капітану морського порту, вони неоднаково тлумачать правовідносини, які стосуються розподілу повноважень між Держекоінспекцією та її територіальними органами. Однорідності судової практики в майбутньому може сприяти чітке встановлення повноважень та їх розподілу між Держекоінспекцією та її територіальними органами в тексті судових рішень. Суди мають чітко визначати, чи мав територіальний орган відповідно до законодавства України повноваження на вчинення дій та прийняття рішень, які оспоруються в позові.

Таким чином, судова практика в аспекті відшкодування збитків судновласникам через дії Державної екологічної інспекції продовжує поповнюватися. У цьому аспекті вже наявні певні результати, зокрема, встановлено, що суди при детальному дослідженні обставин справи, посилаючись на матеріальні та процесуальні норми законодавства, займають сторону судновласника, якщо виявиться, що суб'єкт владних повноважень

(Держекоінспекція) діяв без достатніх правових підстав. Така тенденція сприяє однорідності судової практики в даному аспекті.

Водночас, судновласникам у ролі позивача потрібно звертати увагу на те, що успіх позову знаходиться у великій залежності від глибини обґрунтування позовних вимог і конкретності доказів, які позивач використовує в якості доводів свого позову. Тактика доказування в таких випадках зазвичай акцентує увагу на тому, що дії суб'єкта владних повноважень є незаконними, що доводиться ситуацією до адміністративного втручання (забруднення до втручання державного органу), або про проведення Державною екологічною інспекцією експертизи не у відповідності до закону, без додержання процедури, відсутність у діях/рішеннях органу влади достатніх правових підстав. Ці доводи можуть бути вагомими підставами для задоволення позову на користь судновласника, через що судновласники повинні ретельно готувати докази неправомірності дій відповідача у суді.

### **3.3 Пропозиції та рекомендації до законодавства щодо реалізації публічного адміністрування суден у морських портах України**

Покращення адміністративних процедур в морських портах може допомогти підвищити ефективність та продуктивність порту, зменшити операційні витрати, витрати на підтримку інфраструктури тощо, може допомогти покращити обслуговування суб'єктів господарської діяльності в морському порту. Для досягнення цієї мети доцільно використовувати різні підходи, які можуть включати такі кроки як: використання сучасних цифрових технологій, навчання персоналу, уніфікація стандартів, спрощення митних формальностей, залучення та взаємодія з зацікавленими сторонами, проведення моніторингу та оцінки здійснення адміністративних процедур у морському порту, вдосконалення безпеки тощо.

Використання сучасних інформаційних технологій і електронних систем може значно спростити адміністративні процедури. Електронні системи можуть

бути використані для обробки документів, оформлення суден в морському порту, розрахунку мит, інших адміністративних завдань. Це допоможе зменшити бюрократію і скоротити час, необхідний для проведення операцій в порту.

Уніфікація стандартів має на увазі забезпечення однакового підходу до стандартів та вимог для всіх користувачів морського порту. Це спростить взаємодію між сторонами, які мають різні інтереси, забезпечить рівність між учасниками господарської діяльності у морському порту.

Адміністративні процедури у морському порту повинні бути доступними. Порти повинні надавати користувачам доступ до необхідної інформації в реальному часі. Це може бути здійснено за допомогою використання веб-порталів, мобільних застосунків, інших інтернет-технологій.

Митні та імміграційні процедури можуть бути дуже складними та вимагати чимало часу для їх проходження судном та його екіпажем. Можливості спрощення цих процедур полягають у запровадженні спеціальних програм взаємодії з іноземними суб'єктами, наприклад, урядами закордонних держав.

Важливим аспектом покращення адміністративних процедур у портах залишається навчання персоналу, підвищення кваліфікації, проходження курсів додаткової підготовки, впровадження освітніх програм. Персонал порту повинен бути надійно навчений і ознайомлений з усіма адміністративними процедурами та системами, які вони використовують. Це допоможе уникнути помилок і забезпечити ефективну роботу порту.

Робота зі стейкхолдерами (зацікавленими сторонами) з метою вдосконалення адміністративних процедур у морських портах полягає в залученні до обговорень представників морської галузі, логістичних компаній, органів державної та місцевої влади, та інших зацікавлених сторін, що може допомогти знайти оптимальні рішення для вдосконалення адміністративних процедур в порту.

Покращення адміністративних процедур в морських портах вимагає комплексного підходу та співпраці різних зацікавлених сторін. Це допоможе

забезпечити ефективну роботу порту і підвищити конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Разом з цим, у законодавстві можна знайти недоліки, виправлення яких може допомогти вдосконаленню адміністративних процедур в морських портах України. Наприклад, результатом нормативної систематизації є визначення такого виду транспортної діяльності як торговельне мореплавство, оскільки воно відрізняється від інших видів мореплавства. На відміну від торговельного, риболовним є мореплавство, пов'язане із використанням судна для рибного або іншого морського промислу. Військовим є мореплавство, що зазвичай здійснюється для державних потреб і пов'язано із несенням військової служби. За змістом ст. 1 КТМ України торговельне мореплавство – це діяльність, 281 пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Відповідно до цього визначення: (а) торговельне мореплавство є різновидом мореплавства; (б) не визначено всіх видів діяльності, які належать до торговельного мореплавства, оскільки перелік, наведений у ст. 1, не є вичерпним; (в) визначено цілі, для яких має здійснюватися торговельне мореплавство – господарські, наукові, культурні. З огляду на неоднозначність правової природи торговельного мореплавства науковий інтерес становить дискусія стосовно правильності вжиття термінів, а саме: яке поняття слід застосовувати – «торговельне мореплавство» чи «морегосподарська діяльність»? [154]

У постанові Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 «Про затвердження морської доктрини України на період до 2035 р.» вжито поняття морської діяльності, морської господарської діяльності та торговельного судноплавства. На думку О.В. Клепікової, дані терміни вжиті у законі неоднозначно. Дослідниця в своїй аргументації зважає на те, що «морська діяльність», «торговельне мореплавство» є термінами, які носять загальний

характер, в той час як «морська господарська діяльність» - спеціальний. О.В. Клепікова пропонує своє доповнення до понять, які містяться в Морській доктрині. На думку авторки, морську діяльність не варто наділяти ознаками, які властиві визначенню господарської діяльності. Водночас, на її думку, доктрина може бути доповнена окремим поняттям «морегосподарської діяльності», під якою слід розуміти господарську діяльність у сфері торговельного мореплавства, для чого авторка пропонує внести відповідні зміни в доктрину та в Кодекс торговельного мореплавства [155, с. 280-281].

Державна прикордонна служба України наділена повноваженнями від імені держави вживати заходів примусу в межах території, на яку поширюється її юрисдикція. Водночас, законодавство, яке наділяє повноваженнями Державну прикордонну службу, не позбавлене недоліків. О.В. Клепікова у своєму дисертаційному дослідженні звертає особливу увагу на Закон «Про державний кордон України» від 04.11.1991 № 1777-ХІІ [240]. Пунктами 1, 2 абзацу 1 статті 28 цього закону на органи ДПСУ покладено права запропонувати судну показати національний прапор, якщо його не піднято; запропонувати судну змінити курс, якщо він веде в закритий для плавання район [207]. Формулювання про те, що ДПСУ може запропонувати судну вчинити відповідні дії, не є коректним з точки зору юридичної техніки, оскільки суб'єкт владних повноважень, який наділений правом застосовувати заходи державного примусу в разі порушення законодавства, яке містить вимоги стосовно дотримання правил перетину державного кордону України, має право вимагати вчинення певних дій від особливих суб'єктів, якими, відповідно до норм ст. 28 Закону «Про державний кордон України», є іноземні та українські невійськові судна. Таким чином, положення п. 1, 2. абз. 1 ст. 28 Закону «Про державний кордон України» від 04.11.1991 № 1777-ХІІ слід переформулювати, замінивши формулювання «запропонувати» на [має право] «вимагати... показати прапор; змінити курс...». Правильний вибір юридичного формулювання забезпечує уніфіковане розуміння та формулювання букви закону таким чином, який дає змогу

однозначно трактувати право Морської охорони (МО) застосувати заходи державного примусу у випадку невиконання законних вимог МО [155, с. 201].

У пункті 3 абзацу 1 статті 28 Закону України «Про державний кордон України» передбачено для органів Державної прикордонної служби України під час виконання покладених на них завдань щодо іноземних та українських невійськових суден право зупинити судно й провести його огляд в разі невиконання судном певних визначених статтею вимог. Закон визначає, що такі вимоги до судна можуть виражатися у такому: не відповідає на сигнал опиту; перебуває в закритому для плавання районі; порушує інші правила заходження у води України, плавання й перебування в них; займається промисловою та іншою діяльністю на порушення законодавства України, міжнародних договорів України.

Варто підкреслити необхідність уніфікувати підстави огляду, розмежувати дії щодо зупинки та огляду (на практиці огляд здійснюється без зупинки суден, які стоять на якорі) та наблизити норму пункту 3 абзацу 1 статті 28 Закону України «Про державний кордон України» до вимог сьогодення. Доцільно було б доповнити текст статті такими словами: «зупинити судно та/ або провести огляд судна задля виявлення, припинення або попередження фактів порушень законодавства, у тому числі якщо воно не відповідає на сигнал опиту, перебуває в закритому для плавання районі або здійснює плавання з відключеним (несправним) обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, порушує інші правила заходження у води України, плавання й перебування в них, а також займається промисловою та іншою діяльністю на порушення законодавства України та міжнародних договорів України. Огляд судна включає перевірку суднових приміщень, суднових та навігаційних документів, документів членів екіпажу і пасажирів, зняття копій цих документів, може включати перевірку документів на вантажі».

В пункті 4 абзацу 1 статті 28 Закону України «Про державний кордон України» визначено можливість поміщення на судно в необхідних випадках прикордонного наряду для супроводження судна в порт або з порту до

державного кордону України. Проте, у Морській охороні прикордонні наряди службу не несуть (не виконують завдання щодо супроводження суден, покладені на Морську охорону). Крім того, залучення до несення служби на кораблях та катерах Морської охорони прикордонних нарядів від органів охорони державного кордону тільки для супроводження суден є недоцільним, тому варто замінити у статті термін «прикордонний наряд» на словосполучення «військовослужбовці Державної прикордонної служби України».

Доречним буде звернути увагу на пункт 5 абзацу 1 статті 28 Закону України «Про державний кордон України», у якому передбачено право «знімати із судна і затримувати осіб, які вчинили злочин і підлягають кримінальній відповідальності за законодавством України». За вчинення адміністративних правопорушень Державна прикордонна служба України має право затримувати осіб на підставі статей 262, 263 Кодексу України про адміністративні правопорушення, проте пункт 5 абзацу 1 статті 28 цього Закону такого права не передбачає. Подібна прогалина у праві може призвести до оскарження дій представників Морської охорони, що здійснюють адміністративно-юрисдикційні процедури.

Важливо зазначити, що в оперативно-службовій діяльності Державної прикордонної служби України трапляються випадки отримання доручень про затримання суден від органів прокуратури та інших органів, які, відповідно до Кримінального процесуального кодексу України, не є органами досудового розслідування, тому пропонуємо замінити термін «підлягають кримінальній відповідальності» на словосполучення «дії, що мають ознаки правопорушень, відповідальність за які передбачена законодавством України».

Назва статті 29 цього Закону «Підстави затримання органами Державної прикордонної служби України іноземних та українських невійськових суден», на жаль, не відповідає змісту самої статті. Норма про те, що іноземне невійськове судно, яке перебуває в територіальному морі та внутрішніх водах України, затримується органами Державної прикордонної служби України та конвоюється в найближчий порт або інший відповідний пункт, не передбачає



можливості затримання українських суден, тому абзац 1 частини 1 статті 29 Закону України «Про державний кордон України» доцільно викласти в такій редакції: «Українські та іноземні невійськові судна, які перебувають у внутрішніх водах і територіальному морі України, можуть бути затримані за рішенням уповноваженого органу України та доставлені (супроводжені) до найближчого відкритого порту України або інший визначений пункт». Така редакція передбачатиме надання Морській охороні диспозитивних повноважень.

Важливо підкреслити, що у пункті 1 абзацу 1 частини 1 статті 29 Закону України «Про державний кордон України» доцільно з урахуванням норм Закону України «Про національну безпеку України» замість словосполучення «на шкоду безпеці України» вжити фразу «національним інтересам».

Серед підстав затримання суден у пункті 4 абзацу 1 частини 1 статті 29 Закону України «Про державний кордон України» є «висадка чи посадка людей, вивантаження чи навантаження вантажів у не встановлених для цього місцях або у встановлених місцях, але без дозволу компетентних органів України». Слід сказати про нечітку та неоднозначну правову кваліфікацію цих протиправних дій. Оскільки термінів «бункерування, скидання у воду тварин, товарів, іншого майна» у Законі не зазначено, тому, ймовірно, під час судових розглядів відсутність таких норм може призвести до уникнення від відповідальності правопорушників або оскарження дій представників Морської охорони, які здійснюють процесуальні дії. У зв'язку з цим пункт 4 абзацу 1 частини 1 статті 29 Закону України «Про державний кордон України» необхідно доповнити термінами «вивантаження, навантаження, бункерування, скидання у воду вантажів, товарів та іншого майна».

У статті 31 Закону визначено, що затримані іноземні невійськові судна передаються у встановленому порядку уповноваженим представникам відповідних іноземних держав або видворяються за межі територіального моря та внутрішніх вод України, або у випадках, передбачених законодавством України, конфіскуються за рішенням суду. Однак те, яким чином здійснювати передачу суден, як їх конвоювати, на яких підставах і кому саме здійснювати

оплату портових служб та підтримання життєдіяльності суден, не визначено. Це є свідченням відсутності адміністративної процедури за участю органів Державної прикордонної служби України щодо наслідків затримання іноземних невійськових суден. Етапи такої адміністративної процедури мають передбачати конвоювання суден до порту, передачу цього судна уповноваженим законом представникам/суб'єктам, а також у законодавчому порядку має врегулюватися питання буксирування та постановки на причал суден. У зв'язку з цим пропонується суттєво змінити й доповнити норми статті 31 Закону та викласти її в такій редакції. «Затримані невійськові судна конвоюються (супроводжуються) до найближчого відкритого порту та передаються представникам порту, іншого уповноваженого органу (за рішенням якого затримано судно) або органу досудового розслідування. За заявкою Державної прикордонної служби України або іншого уповноваженого органу адміністрацією порту на безоплатній основі виділяється причал для постановки затриманого судна. У разі відмови капітана слідувати до порту або технічної несправності затриманого невійськового судна за заявкою Державної прикордонної служби України адміністрація порту на безоплатній основі забезпечує буксирування та постановку такого судна на причал. Затримані іноземні невійськові судна можуть видворятись уповноваженим органом за межі внутрішніх вод та територіального моря України, передаватись уповноваженим представникам відповідних іноземних держав або за рішенням суду конфіскуватися».

Варто навести приклад, що тільки нещодавно в Україні вперше було за рішенням суду конфісковано судно. Судовий розгляд тривав майже три місяці: опитування свідків, покази правопорушника, вивчення доказів, але зрештою, Кілійським районним судом винесено постанову, якою громадянина України визнано винним у вчиненні правопорушення за статтею 204-1 КУпАП. На нього накладено штраф у розмірі 5 100 грн., а швидкісний катер конфісковано. Очевидно, що за часів незалежності України подібна завершеність судових процесів не була проведена з причин відсутності у законодавстві

адміністративних процедур та правил поведження персоналу Державної прикордонної служби України з порушниками морського законодавства про державний кордон. Вищевикладена редакція статті дасть змогу нівелювати виникаючі питання щодо оплати роботи портових служб під час постановки суден до причалів портів, що визначено у статті 29 Закону України «Про державний кордон України», а також питання щодо забезпечення життєдіяльності затриманих суден під час стоянки на рейдах портів та біля причалів. Запропонована редакція статті 31 нарешті врегулює проблемні питання щодо подальшої передачі та постановки затриманих суден, оскільки сьогодні ці питання законодавством не врегульовано. Крім того, пропонована редакція охопить усі основні правові аспекти наслідків затримання судна.

Задля посилення результативності заходів з протидії правопорушенням та правового захисту персоналу Морської охорони під час виконання завдань з огляду на зміну меж компетенції та структури Морської охорони, актуальність забезпечення національної та прикордонної безпеки на морі, низку правових прогалин, які виявлені під час оперативно-службової діяльності Державної прикордонної служби України, наявну судову практику та проблематику, яка може виникнути у подальшому, існує необхідність внесення змін до Закону України «Про державний кордон України».

Відповідно до п. 1.5 Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, з метою забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню із суден усі судна, що перебувають у морських портах України, підлягають обов'язковому контролю інспектора служби капітана морського порту (ІСКМП) і вибірковому контролю інспектора контролю державою порту (ІКДП), атестовано в установленому законом порядку для здійснення контролю за дотриманням на іноземних суднах міжнародних конвенцій України. Як справедливо зазначає Т.М. Плачкова, формулювання «міжнародних конвенцій України» є дещо невдалим [1900, с. 90]. Ми погоджуємося з думкою, що більш вдалим варіантом є формулювання «міжнародних угод, згоду на обов'язковість

яких надано Верховною Радою України» або «міжнародних угод, учасницею яких є Україна». Такий підхід є текстуальною відповідністю ст. 9 Конституції України.

Потрібно також звернути увагу на виклики в галузі кібербезпеки на морському транспорті та в портах. Як зазначають у своїй статті А.О. Трофименко та колеги [256], національному законодавству належить встановити зміст та класифікацію інформаційних загроз безпеці мореплавства та встановити відповідні механізми протидії (алгоритми) у відповідності до категорії та змісту загрози. Автори статті доходять висновків, що для впровадження рекомендацій ІМО по кібербезпеці, Україні належить створити відповідну інфраструктуру в морських портах та на борту суден, що також включає залучення спеціалістів у сфері кібербезпеки. Для виконання цього завдання, С.В. Заяц у своїй статті пропонує провести комплексну оцінку ризиків кібербезпеки у морських портах України, що дозволить виявити слабкі місця кіберзахисту портової інфраструктури та виробити комплексний план його вдосконалення<sup>4</sup> [146]. Водночас, невиконання рекомендацій у даній галузі, на думку дослідників, залишає національні порти вразливими до атак зловмисників, отже, непривабливими для інвесторів та міжнародного судноплавства.

---

<sup>4</sup> Заяц С. В. Забезпечення морської безпеки та заходи протидії кіберзагрозам та кіберпіратству на морі. *Science For Modern Man*. 2023. № sge16-01. С. 63–89. <https://doi.org/10.30890/2709-2313.2023-16-01-017>.

## ВИСНОВКИ

Дисертація є комплексною науковою працею, в якій вирішується важливе наукове завдання щодо удосконалення правовідносин у галузі публічного адміністрування суден у морських портах України, що має істотне значення для науки адміністративного права України.

На підставі проведеного дослідження сформульовано такі головні висновки та пропозиції, що мають важливе теоретичне й практичне значення.

1. Міжнародні стандарти, які стосуються оформлення суден у порту – це розгалужена система норм, правил та приписів, які регулюють адміністративну практику контролю суден у державі порту. За обсягом поширення стандарти оформлення суден в порту можна поділити на міжнародні, національні та локальні. За документальним джерелом можна вирізнити стандарти, які містяться в конвенціях, протоколах, кодексах, рекомендаціях, керівництвах та резолюціях.

2. Публічне адміністрування суден в морському порту представляє собою регламентовану законами України, міжнародними конвенціями, ратифікованими Україною, а також меморандумами про взаєморозуміння, діяльність публічних суб'єктів управління з оформлення, супроводу та контролю суден в морському порту, що здійснюється шляхом прийняття управлінських рішень та надання адміністративних послуг. Адміністративні послуги щодо суден в порту розглядаються як частина публічного адміністрування через комплексний характер в підході морського права загалом.

3. Провідним органом нормотворчості в галузі мореплавства залишається Міжнародна морська організація (ІМО). Вона відповідальна за переважний обсяг стандартів щодо оформлення суден в порту. Разом з цим, важливими залишаються міжнародні договори, укладені під егідою ООН, перш за все – Конвенція про морське право 1982 року.

4. Найважливішими нормативно-правовими актами, які містять стандарти оформлення суден в порту, є Конвенції SOLAS та MARPOL. У

додатках до цих договорів можна знайти переважну більшість різногалузевих стандартів у сфері безпеки мореплавства та захисту довкілля від забруднення на морі. Всі ці аспекти є предметом контролю держави порту. ІМО також регулює процедури державного портового контролю за допомогою своїх резолюцій.

5. Галузеве морське та портове законодавство України перебуває на етапі значного оновлення та усвідомленої необхідності якісної імплементації світових стандартів правового та організаційного забезпечення морської діяльності. Разом з цим, Україна досі не використала свій потенціал як морської держави на повну потужність.

6. Існуючий стан організаційно-правового забезпечення здійснюваних у морських портах України формальностей є проблемним. Він потребує подальшого спрощення та лібералізації за допомогою імплементації норм та рекомендацій міжнародних організацій, у першу чергу, ІМО.

7. Встановлено, що під поняттям уніфікації міжнародних стандартів адміністрування морського порту слід розуміти процес створення та впровадження спільних стандартів та вимог до управління та функціонування морських портів в різних країнах та регіонах світу. Це включає в себе розробку та затвердження єдиних правил та норм для безпеки, якості, екології, управління процесами, що мають місце в морських портах, включаючи вантажні операції, контроль транспортних засобів та інші процеси.

8. Пріоритетом уніфікації міжнародних стандартів була і залишається безпека мореплавства. Як і раніше, ухвалення поправок, рекомендацій, нових правил зводиться до врахування напрацювань, практики застосування стандартів, і, на основі цих даних, пропонування змін, які б слугували попередженням аварій на морі.

9. Для реалізації заходів по уніфікації стандартів адміністрування в морських портах варто звернути увагу на наступне: 1) вивчення дієвих практик, аналіз емпіричних результатів, наукових досліджень; 2) навчання та тренування персоналу; 3) співпраця з міжнародними організаціями, в першу чергу, взаємодія з ІМО; 4) використання інноваційних технологій; 5) використання регулярних

оглядів та зворотного зв'язку; б) залучення представників громадянського суспільства та інших зацікавлених сторін до процесу обговорення, ухвалення рішень.

10. Державний портовий контроль є ефективним механізмом забезпечення дотримання міжнародних стандартів на морському міжнародному транспорті. Це пов'язано з тим, що держави прапора не завжди дотримуються зобов'язань по забезпеченню безпеки на морських судах. Державний портовий контроль реалізується через діяльність органів контролю держави порту.

11. Органи контролю держави порту відіграють важливу роль у забезпеченні безперервного входу в порт та оформлення іноземних суден у порту держави. Вони підтримують відповідність вимогам безпеки та охорони навколишнього природного (морського середовища) та інші відповідні стандарти для захисту інтересів держави порту та її зацікавлених сторін шляхом перевірки документації, огляду фізичного та функціонального стану судна, опитування екіпажу тощо.

12. З метою спрощення адміністративних процедур в порту ми вважаємо за доцільне впровадити механізми електронного документообігу, зокрема, особисті кабінети заявників (фізичних та юридичних осіб), де в режимі реального часу вони можуть відслідковувати прогрес адміністративного провадження за своєю справою. З метою ефективного функціонування такої системи, до Закону «Про адміністративну процедуру» слід внести відповідні правки, які зобов'язуватимуть органи державної влади підтримувати функціонування відповідних електронних систем та комунікацію з заінтересованими особами у порядку та в терміни, зазначені у Законі «Про адміністративну процедуру».

13. Аналіз судової практики по спорах, що виникають на підставі рішень органів державної влади щодо затримки суден у морських портах України показує можливості вдосконалення однорідності судових рішень. Однозначно позитивним є застосування практики міжнародних судів та міжнародного

морського права для тлумачення норм і технічних регламентів, які стосуються суті того чи іншого морського спору.

14. На транспортну систему України негативно впливають: 1) застарілий рухомий склад різних видів транспорту; 2) неефективна транспортна технологія; 3) недоліки в управлінні. Ліквідації цих проблем залежатиме від реального спрощення адміністративних процедур в морських портах. Наразі існують перешкоди через мінування акваторії Чорного моря, що ускладнює шляхи підходу суден до портів України. Також ускладнена робота органів контролю в порту через обмежений час стоянки суден біля причалу.

15. Одним із викликів для майбутнього законодавства є прийняття нормативно-правового регулювання, яким буде передбачено вирішення проблем екстреного характеру, подібно до тих, з якими зіткнулися уряди морських держав під час пандемії коронавірусу 2020-2022 рр. та морської блокади з боку російської федерації. Встановлено, що потребує вдосконалення нормативно-правова база щодо відновлення портової інфраструктури внаслідок пошкоджень, завданих внаслідок агресії РФ після завершення збройного конфлікту.

16. Для підвищення конкурентоспроможності українських морських портів потрібно оновити нормативно-правову базу та наблизити стандарти публічного адміністрування суден в морських портах до новітніх світових практик. Запровадження інноваційних технологій та залучення зацікавлених сторін до процесу уніфікації міжнародних стандартів управління морським портом будуть сприяти підвищенню ефективності морських портів.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. A short history of the Paris MoU on PSC. *Paris MoU* : website. URL: <https://parismou.org/about-us/history> (дата звернення: 28.06.2022)
2. Amendments to the annex to the convention on facilitation of international maritime traffic, 1965. Resolution FAL.12(40) adopted on 8 April 2016. IMO : official website. 08.04.2016. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.12\(40\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/FALDocuments/FAL.12(40).pdf) (дата звернення: 30.01.2022)!!!!
3. Amendments to the Procedures For Port State Control (Resolution A.787(19)). Resolution A.882(21), adopted on 25 November 1999. IMO : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.882\(21\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.882(21).pdf)
4. Attard F. IMO's contribution to international law regulating maritime security. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2014. Vol. 45. Iss. 4. P. 479-565.
5. Ballast water management - the control of harmful invasive species. IMO : official website. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/BWM-default.aspx> (дата звернення: 28.06.2022)
6. Bang H., Jang D. Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding on Port State Control. *Ocean Development and International Law*. 2012. Vol. 43. P. 170-187. <https://doi.org/10.1080/00908320.2023.2296392>
7. Bateman S. Maritime security and port state control in the Indian Ocean Region // *Maritime Terrorism and Piracy in the Indian Ocean Region* (1st ed.) / ed. by A. Weldemichael, P. Schneider, A. Winner. London : Routledge, 2015. P. 82-95. DOI: 10.4324/9781315723891
8. Brief review of the International Safety Management (ISM) Code (за вказаним посиланням вказується матеріал із заголовком *The International Safety Management (ISM) Code*). IMO : official website. URL:

<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx> (дата звернення: 30.01.2022)

9. Burns M. G. Port Management and Operations. CRC Press, 2015. 406 p.  
URL: <https://nibmehub.com/opac-service/pdf/read/Port%20Management%20and%20Operations.pdf>

10. BWM Convention & Guidelines. IMO : official website. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BWMConventionandGuidelines.aspx> (дата звернення: 28.06.2022)

11. Callís Oliver L.-M. SOLAS Convention: Safety on Board (Treball Final de Grau). UPC, Facultat de Nàutica de Barcelona. 2018. 42 p. URL <http://hdl.handle.net/2117/119127>.

12. Cariou P., Mejia Jr. M. Q., Wolff F. C. On the effectiveness of port state control inspections. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2008. Vol. 44. Iss. 3. P. 491-503. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2006.11.005>

13. Carpenter A. European Maritime Safety Agency activities in the Mediterranean Sea // *The Handbook of Environmental Chemistry* / ed. by A. Carpenter, A. Kostianoy. Springer, Cham. 2016. Vol. 83. P. 191-213. DOI:10.1007/698\_2016\_18

14. Chua J. Y., Foo R., Tan K. H., Yuen K. F. Maritime resilience during the COVID-19 pandemic: impacts and solutions. *Continuity & Resilience Review*. 2022. Vol. 4. Iss. 1. P. 124-143.

15. CMI international working group position paper on unmanned ships and the international regulatory framework Position paper on unmanned ships and the international regulatory framework. *Comite Maritime International* : website. URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf> (дата звернення: 08.06.2023)

16. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL). IMO : official website. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx) (дата звернення: 30.01.2022)

17. Dalaklis D. Safety & Security in Shipping Operations // Shipping Operations Management. WMU Studies in Maritime Affairs, vol 4. / ed. by: I. Visvikis, P. Panayides. Springer, Cham, 2017. P. 197-213. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-62365-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-3-319-62365-8_9)

18. Decisions of the Shipnaster with regard to Maritime Safety and Marine Environment **Protection**. Resolution A.443(XI), adopted on 15 November 1979. *IMO* : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.443\(11\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.443(11).pdf)

19. Directive 1995/21 - Enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control). *EU Monitor* : website. URL: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vitgbghx5kx9>

20. Final Act of the International Marine Conference held at Washington, October 16 to December 31, 1889. *The American Journal of International Law*. 1911. Vol. 5. № 1. P. 42-73. DOI: 10.2307/2212463

21. Gallo I. Importance of ISO 14001 for shipping companies. *Advizera* : website. Date of publication: 07.05.2019. URL: <https://advisera.com/14001academy/blog/2019/05/07/iso-14001-for-shipping-companies-why-is-it-important/> (дата звернення: 28.06.2022)

22. George M. The role of IMO Resolutions in ocean law and policy in the Asia-Pacific // *Asian Yearbook of International Law* / ed. by.: B. S. Chimni, M. Masahiro, L. Thio. 2007. Vol. 13. P. 127-156. [https://doi.org/10.1163/9789004433786\\_008](https://doi.org/10.1163/9789004433786_008)

23. Graziano A., Cariou P., Wolff F.-Ch, Mejia M. Q., Schröder-Hinrichs J.-U. Port state control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter? *Maritime Policy*. 2018. Vol. 88. P. 230-241. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.11.031> (дата звернення: 17.09.2022)

24. Graziano A., Schröder-Hinrichs J., Ölcer A. After 40 years of regional and coordinated ship safety inspections: Destination reached or new point of departure? *Ocean Engineering*. 2017. Vol. 143. P. 217-226. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2017.06.050> (дата звернення: 28.06.2022)

25. Guidelines for Port State Control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended. Second revised edition. International Labour Organization, Geneva, 2022. URL: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_772506.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_772506.pdf)

26. Guidelines on Maritime Cyber Risk Management. MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1, 14 June 2021. IMO : official website. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Facilitation/MSCFAL.1-Circ.3-Rev.1.pdf>

27. Guidelines for the use of electronic certificates : FAL.5/Circ.39/Rev.2. 20 April 2016. IMO : official website. URL: <https://bit.ly/47uF6iw>

28. Hammar M. What is ISO 14001. Advisera : website. URL: <https://advisera.com/14001academy/what-is-iso-14001/> (дата звернення: 28.06.2022)

29. Hare J. Port state control: strong medicine to cure a sick industry. *Georgia Journal of International & Comparative Law*. 1996. Vol. 26. P. 571-594. URL: <https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1492&context=gjicl>

30. Harper D. Control. *Online Etymology Dictionary* : website. URL: <https://www.etymonline.com/word/control> (дата звернення: 23.02.2022)

31. IMO guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention. Resolution A.680(17), adopted on 6 November 1991. IMO : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.680\(17\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.680(17).pdf)

32. Incidental Discharge Permitting (IDP). US EPA : website. URL: <https://www.epa.gov/vessels-marinas-and-ports/vessels> (дата звернення: 28.06.2022)

33. Indian Ocean Memorandum of Understanding (IOMOU) on Port State Control (PSC). *IOMOU* : website. URL: <https://www.iomou.nic.in/>

34. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). *IMO* : official website. URL: [https://web.archive.org/web/20191004053913/http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://web.archive.org/web/20191004053913/http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

35. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as reprinted by the Commonwealth of Australia. 1929 edition. *Scribd* : website. URL: <https://scribd.com/document/233046363/SOLAS-1929>

36. International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS). *IMO* : official website. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx)

37. International Safety Management (ISM) Code. *IMO* : official website. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>

38. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. *MPA Singapore* : website. URL: [https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/port-safety-security/safety@sea-singapore/safety-resources/port-security/international-ship-and-port-facility-security-\(isps\)-code](https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/port-safety-security/safety@sea-singapore/safety-resources/port-security/international-ship-and-port-facility-security-(isps)-code)

39. Invasive Aquatic Species (IAS). *IMO* : official website. URL: [https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/AquaticInvasiveSpecies\(AIS\).aspx](https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/AquaticInvasiveSpecies(AIS).aspx) (дата звернення: 28.06.2022)

40. ISM Code. 2018 Edition. IMO, London, 2018. 93 p. URL: <https://md.go.th/wp-content/uploads/2021/09/3.-ISM-CODE-2018.pdf> (дата звернення: 30.01.2022)

41. Jajcanin D. Montenegro signs Paris MoU on port state control. *SeeNews* : website. Date of publication: 19.05.2023. URL: <https://seenews.com/news/montenegro-signs-paris-mou-on-port-state-control-823579>

42. Joseph A., Dalaklis D. The International Convention for the Safety of Life at Sea: Highlighting Interrelations of Measures Towards Effective Risk Mitigation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. 2021. Vol. 1. P. 1-11.

43. Kibik O., Khaiminova I., Kotlubay V., Redina I., Belous E. Development potential of Ukrainian maritime enterprises. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. Vol. 7 (4.3). P. 461-466.

44. Legal Aspects of Port Management. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/SHIP/639 11 February 1993. *UNCTAD* : website. URL: <https://unctad.org/system/files/official-document/poshipd639.en.pdf> (дата звернення: 28.06.2022)

45. List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2017 : FAL.2/Circ.131 MEPC.1/Circ.873 MSC.1/Circ.1586 LEG.2/Circ.3 of 19 July 2017. IMO : official website. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/FAL.2-Circ.131.pdf> (дата звернення: 28.06.2022)

46. Mandra J. China builds its largest unmanned boat classed by CCS. *OFFSHORE ENERGY* : website. Date of publication: 22.08.2023. URL: <https://www.offshore-energy.biz/china-builds-its-largest-unmanned-boat-classed-by-ccs/> (дата звернення: 08.06.2023)

47. Mansell J. Port State Control in the Asia-Pacific Region: Issues and challenges. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*. 2020. Vol. 1. Iss. 3. P. 73-87. <https://doi.org/10.1080/18366503.2009.10815641>

48. Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June 2017. *IMO* : official website. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-98th-session.aspx> (дата звернення: 30.01.2022)

49. McDorman T. L. Regional Port State Control Agreements: Some Issues of International Law. *Ocean & Coastal Law Journal*. 2000. Vol. 5. № 2. P. 207-226.

50. Mehrotra D. Memorandums of Understanding on Port State Control: the Need for a Global MoU? *The Digital Repository of World Maritime University* : website. 2000. 187 p. URL: [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations/319](https://commons.wmu.se/all_dissertations/319) (дата звернення: 17.09.2022)
51. Mihai N. Problems and prospects of development of seaports logistic infrastructure in Ukraine. *Three Seas Economic Journal*. 2020. Vol. 1. P. 53-59.
52. Molenaar E. Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory, and Global Coverage. *Ocean Dev. Int. Law*. 2007. Vol. 38. Iss. 1-2. P. 225-257.
53. Molenaar S. Port State Control in a nutshell. Lagersmit. *Lagersmit* : website. Date of publication: 18.05.2015. URL: <https://www.lagersmit.com/blog/port-state-control-in-a-nutshell/> (дата звернення: 17.09.2022)
54. Nam D. Identification and Analysis of the Legal Status of International Maritime Organization Instruments. *Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety*. 2021. Vol. 27. Iss. 3. P. 421-428. <https://doi.org/10.7837/kosomes.2021.27.3.421>
55. Nikcevic J. Montenegro on the path to Paris MoU accession: towards achieving a sustainable shipping industry. *Sustainability*, 2018, Vol. 10. (6). P. 1-14. <https://doi.org/10.3390/su10061900>
56. Ntovas A., Tsimplis M., Veal R., Quinn S. Liability for operations in unmanned maritime vehicles with differing levels of autonomy. *University of Southampton Institutional Repository* : website. 2016. 212 p. URL: <https://eprints.soton.ac.uk/435433/>
57. OECD. Ocean Shipping & Shipbuilding. *OECD* : website. URL: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/> (дата звернення: 30.01.2022)
58. Özçayır O. The use of port state control in maritime industry and application of the Paris MoU. *Ocean Coastal Law Journal*. 2009. Vol. 14. № 2. P. 201-239.
59. Paris Memorandum of understanding on port state control. *Paris MoU* : website. URL: <https://parismou.org/system/files/2023-06/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf>

60. Parsons J., Allen C. The History of Safety Management // *Managing Maritime Safety* / ed. by: H. Oltedal, M. Lützhöft. Routledge, 2018. P. 16-31.

61. Phillips C., Sirkar J. The International Conference on Safety of Life at Sea, 1914: The History and the Ongoing Mission. *Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, Proceedings of the Marine Safety & Security Council*. 2012. Vol. 69. Is. 2. P. 27-28. URL: <https://trid.trb.org/view/1148276>

62. Pimentel D., Lach L., Zúñiga R., Morrison, D .E. Environmental & Economic Costs Associated with Non-indigenous Species in the United States. College of Agriculture and Life Sciences Cornell University Ithaca, NY 14850-0901 June 12, 1999. *Semantic Scholar* : website. URL: <https://www.semanticscholar.org/paper/ENVIRONMENTAL-AND-ECONOMIC-COSTS-ASSOCIATED-WITH-IN-Pimentel-Lach/5f0c85c648ef6af13210e2b443a9aed91ec47659> (дата звернення: 28.06.2022)

63. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and practice of Ukraine. *European Political & Law Discourse*. 2019. Vol. 6. Iss. 4. P. 24-28.

64. Plachkova T., Avdieiev O. Public administration of safety of navigation: multi-level challenges and answers. *Lex Portus*. 2020. Vol 5. P. 34-62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2020.2>

65. Port State Control inspections in the Paris MoU. *Paris MoU* : website. URL: <https://parismou.org/PMoU-Procedures/Lybrary/port-state-control-inspections-paris-mou>

66. Port State Control promotes ship safety. *Deutsche Flagge* : website. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/en/pscen> (дата звернення: 17.09.2022)

67. Port State Control Report 2011. Directorate General of Shipping. *Ministry of Shipping. Government of India* : website. 37 p. URL: <http://fsidgs.dgshipping.gov.in/php/fsidata/PSC%20Report%20-%202011.pdf>

68. Port State Control. *IMO* : official website. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>



69. Procedures for port State control, 2021. Resolution A.1155(32). Procedures for Port State Control, 2021. *IMO* : official website. 141 p. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20(Secretariat).pdf)

70. Procedures for Port State Control. Resolution A.1052(27), adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9). *IMO* : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1052\(27\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1052(27).pdf)

71. Procedures for Port State Control. Resolution A.1119(30), adopted on 6 December 2017. *IMO* : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1119\(30\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1119(30).pdf)

72. Procedures for Port State Control. Resolution A.1155(32). 15.12.2021. A 32/Res.1155 28 January 2022. *International registries* : website. URL: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/A.115532.pdf> (дата звернення: 05.11.2022)

73. Procedures for Port State Control. Resolution A.787(19), adopted on 23 November 1995. *IMO* : official website. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.787\(19\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.787(19).pdf)

74. Pyć D. Hundred Years After the Titanic Disaster on the Development of the Marine Safety Law. *Prawo Morski*. 2012. Iss. XXVII. P. 33-50. URL: <https://journals.pan.pl/dlibra/publication/107532/edition/93207/content>

75. Ramesh K. What is ISM Code? *Marine Insight* : website. 02.06.2022. URL: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-international-safety-management-code-or-ism-code-for-ships/> (дата звернення: 30.01.2022)

76. **Regional co-operation in the control of ships and discharges.** Resolution A.682(17), adopted on 6 November 1991. *IMO* : official website. URL:

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682\(17\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.682(17).pdf)

77. Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council. [legislation.gov.uk](http://legislation.gov.uk) : website. URL: <https://www.legislation.gov.uk/eur/2017/352/body> (дата звернення: 08.06.2023)

78. Review of maritime transport 2022. Navigating stormy waters. UNCTAD/RMT/2022 Corr. 1. 195 p. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf) (дата звернення: 23.12.2022) (86 і 87 одне й те саме джерело? )

79. Rivkin B. S. Unmanned Ships: Navigation and More. *Gyroscope Navigation*. 2021. Vol. 12. P. 96-108. <https://doi.org/10.1134/S2075108721010090> (дата звернення: 08.06.2023)

80. SOLAS 2018. Consolidated Edition. Captainslog : website. URL: <https://captainslog.gr/wp-content/uploads/2021/02/SOLAS-Edition-2018.pdf> (дата звернення: 28.06.2022)

81. Stannard S. COVID-19 in the maritime setting: the challenges, regulations and the international response. *International Maritime Health*. 2020. Vol. 71. № 2. P. 85-90.

82. Stewart R. U.S. Administrative law: a model for global administrative law? *Law & Contemporary Problems*. 2005. Vol. 68. № 3&4 The Emergence of Global Administrative Law. P. 63-108.

83. The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. IMO : official website. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx> (дата звернення: 28.06.2022)

84. Titz M. A. Port State Control vs. Marine Environmental Pollution. *Maritime Policy Management*. 1989. Vol. 16. P. 189-211.

85. Tokyo MoU. URL: <https://www.tokyo-mou.org/>

86. Ukraine and the IMO. *Embassy of Ukraine in the United Kingdom of the Great Britain and Northern Ireland* : website. URL: <https://uk.mfa.gov.ua/en/partnership/3355-ukraine-and-imo>
87. UN. UNCLOS. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (дата звернення: 30.01.2022)
88. US Environmental Protection Agency. *EPA* : website. URL: <http://www.epa.gov> (дата звернення: 28.06.2022)
89. van Tatenhove J. COVID-19 & European maritime futures: different pathways to deal with the pandemic. *Maritime Studie*. 2021. Vol. 20. P. 63-74. <https://doi.org/10.1007/s40152-021-00216-3>
90. Veal R., Tsimplis M. The integration of unmanned ships into the Lex Maritima. *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*. 2017. P. 303-335.
91. Verbanac R. Demystification of legal requirements in ISO 14001. October 1, 2014. Advisera : website. URL: <https://advisera.com/14001academy/blog/2014/10/01/demystification-legal-requirements-iso-14001/> (дата звернення: 28.06.2022).
92. What is MARPOL Convention? IMO Convention for the Prevention of Pollution from Ships. *EduMaritime* : website. URL: <https://www.edumaritime.net/imo/marpol-convention>
93. White, Grey, and Black List. *Paris MoU* : website. URL: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> (дата звернення: 08.06.2023)
94. Xiao Y., Wang G., Lin K.-C., Qi G., Li K. X. The effectiveness of the new inspection regime for port state control: application of the Tokyo MoU. *Marine Policy*. 2020. Vol. 115. P. 103857. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103857>
95. Yan R., Wang S., Peng C. Ship Selection in port state control: status & perspectives. *Maritime Policy & Management*. 2022. Vol. 49. Iss. 4. P. 600-615. <https://doi.org/10.1080/03088839.2021.1889067> (дата звернення: 17.09.2022)

96. Yuan C. C., Chiu R. H., Cai C. Important Factors Influencing the Implementation of Independent Port State Control Regimes. *Journal of Marine Science & Engineering*. Vol. 8. Iss. 9. P. 641-656. <https://doi.org/10.3390/jmse8090641> (дата звернення: 17.09.2022)

97. Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2018. 38 с.

98. Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2018. 513 с.

99. Аверочкіна Т. В. До визначення поняття «прибережні морські води». *Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П.Є. Казанського* : матеріали третьої міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 2–3 листопада 2012 р.). Одеса : Фенікс, 2012. С. 504-507. URL: <http://hdl.handle.net/11300/3609> (дата звернення: 23.06.2023)

100. Аверочкіна Т. В. Морська доктрина України на період до 2035 року – основа адміністративної юрисдикції держави у морських просторах. *Академічний юридичний журнал*. 2014. № 2. С. 44-52.

101. Аверочкіна Т. В. Портове право : навч.-метод. посіб. 2-ге вид. Одеса : НУ «ОЮА», 2018. 65 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/7246/2018%20Averochkina%20Portove%20pravo%20method.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (дата звернення: 28.06.2022) ???

102. Аверочкіна Т. В. Портове право. Одеса : НУ «ОЮА», 2017. 144 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/10137/AverochkinaMetoduchka%20Portove%20pravo%202017.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 23.06.2023)

103. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої світлій

пам'яті д.ю.н., проф., академіка, засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л. П. Юзькова (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021. С. 8–10. URL: [http://old.univer.km.ua/doc/zbirniki/Zbirnik\\_Publiczna\\_vlada\\_2-6.03.2021.pdf](http://old.univer.km.ua/doc/zbirniki/Zbirnik_Publiczna_vlada_2-6.03.2021.pdf).

104. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: проблеми та рішення. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 80-85. URL: <http://pd.onu.edu.ua/article/view/232404> (дата звернення: 30.01.2022)

105. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 2. С. 127-130. URL: <https://hdl.handle.net/11300/12751> (дата звернення: 23.12.2022)

106. Аверочкіна Т. В., Плачкова Т. М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portu.*, 2016. № 2. С. 150-168.

107. Аверочкіна Т. В. Концептуальні основи адміністративної юрисдикції України у прибережних водних просторах. *Lex Portus*. 2018. Vol. 4. С. 47-66.

108. Адміністративне право України : підручник / Битяк Ю. П., Богуцький В. В., Гаращук В. М. та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Харків : Право, 2000. 624 с.

109. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / за ред. В. Галунька, О. Правотворової. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.

110. Андрущенко С. В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24-34.

111. Андрущенко С. В. Морські порти України: новації адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: мат. МНПК (м. Львів, 16-17 лют. 2018 р.). Львів : ЗО «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68-70.

112. Андрущенко С. В. Правовий режим морського порту. PhD Thesis. НУ «ОЮА», Одеса, 2021. 219 с. URL: <https://bit.ly/3ozN4pv> (дата звернення: 23.12.2022)

113. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021. С. 10–13.

114. Баганець В. О. Сутність і види державного контролю за господарською діяльністю. *Форум права*. 2014. № 2. С. 37-41.

115. Балобанов О. О., Пальченко А. А. Правові аспекти реєстрації малих суден в Україні. *Юридичний Бюлетень*. 2021. № 22. С. 60-70. URL: <http://www.lawbulletin.oduvs.od.ua/archive/2021/22/8.pdf> (дата звернення: 08.06.2023)

116. Бандурка О. М. Управління в органах внутрішніх справ України : підручник. Харків : УВС, 1998. 480 с.

117. Белєвцева В. В. До питання класифікації адміністративно-правових режимів. *Вісник Академії правових наук України*. 2009. № 2. С. 103-111.

118. Білляр К. Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (ІМО) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ : 2016. 27 с. URL: [http://idpnan.org.ua/files/billyar-k.l.-osoblivosti-pravotvorchoyi-funktsiyi-mijnarodnoyi-morskoji-organizatsiyi-\\_imo\\_-\\_a\\_.pdf](http://idpnan.org.ua/files/billyar-k.l.-osoblivosti-pravotvorchoyi-funktsiyi-mijnarodnoyi-morskoji-organizatsiyi-_imo_-_a_.pdf) (дата звернення: 17.09.2022)

119. Білляр К. Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (ІМО) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2016. 224 с. URL: [http://idpnan.org.ua/files/billyar-k.l.-osoblivosti-pravotvorchoyi-funktsiyi-mijnarodnoyi-morskoji-organizatsiyi-\\_imo\\_-\\_d\\_.pdf](http://idpnan.org.ua/files/billyar-k.l.-osoblivosti-pravotvorchoyi-funktsiyi-mijnarodnoyi-morskoji-organizatsiyi-_imo_-_d_.pdf) (дата звернення: 30.01.2022)

120. Бойко І. В., Зима О. Т., Соловійова О. М. Адміністративна процедура: конспект лекцій. Харків : Право, 2017. 132 с.

121. Бойко П. Інженери представили концепт системи безпілотних кораблів. 21.09.2023. Фокус : вебсайт. URL: <https://focus.ua/uk/digital/594239->

inzheneri-predstavili-koncept-sistemi-bezpilotnih-korabliv-ce-duzhe-vazhливо-dlya-viyskovih (дата звернення: 08.06.2023)

122. Буркинський Б., Котлубай О., Степанов В. Формування морської доктрини України. *Вісник Національної академії наук України*. 2008. № 9. С. 6-11.

123. В Україні почали діяти нові програми моніторингу вод. 06.01.2022. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України : офіційний вебсайт. URL: <https://mepr.gov.ua/v-ukrayini-pochaly-diyaty-novi-programy-monitoryngu-vod/>

124. В Україні почали діяти три нові програми моніторингу водних ресурсів. 04.08.2022. *Зелена трансформація України* : вебсайт. URL: <https://greentransform.org.ua/v-ukrayini-pochaly-diyaty-novi-programy-monitoryngu-vod/>

125. Вантажобіг морпортів Дунайського регіону зріс за 10 місяців 2023 року у 2,2 рази. *Інтерфакс-Україна* : вебсайт. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/948314.html>

126. Виконавча влада і адміністративне право / за заг. ред. В. Б. Авер'янова. Київ : ВД «Ін-Юре», 2002. 668 с.

127. Вільський Г. Б., Бенъ А. П. Удосконалення інформаційної безпеки субстандартного судноплавства. *Безпека інформаці.*, 2015. № 3 (21). С. 309-313.

128. Водна стратегія України: нові амбітні цілі, але без додаткового фінансування. 17.01.2023. *Зелена трансформація України* : вебсайт. URL: <https://greentransform.org.ua/strong-vodna-strategiya-ukrayiny-novi-ambitni-tsili-ale-bez-dodatkovogo-finansuvannya-strong/#>

129. Водний кодекс України : Закон України від 06.06.1995 № 213/95-ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

130. Воробйова О. П. Сучасні управлінські моделі New Public Management і Good Governace та їх запровадження в Україні. *Ефективність державного управління*. 2015. № 42. С. 230-234.

131. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні : навч. посіб. Харків : Фоліо, 2002. 176 с.

132. Гончаров В. О., Геоня Е. Р. Поняття безпеки мореплавства. Методи забезпечення безпеки мореплавства. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства* : матеріали ІХ Всеукраїн. студ. наук. конф. (м. Херсон, 21 листопада 2019 року). Херсон : ХДМА, 2019. С. 133-137.

133. Гордійчук Д. Заблоковані порти – не вирок. Куди Україна перенаправляє експортні потоки і що з цього виходить. *Економічна Правда* : вебсайт. Дата звернення: 11.05.2022. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/05/11/686894/> (дата звернення: 08.06.2023)

134. Грищук Д. О., Паньковська Л. С. Аналіз діяльності морських торгових портів України. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. № 4 (1). С. 233-235. URL: [http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2010\\_4\\_1/233-235.pdf](http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2010_4_1/233-235.pdf) (дата звернення: 08.06.2023)

135. Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка та суспільство*. 2016. № 3. С. 61-65. URL: [https://economyandsociety.in.ua/journals/3\\_ukr/11.pdf](https://economyandsociety.in.ua/journals/3_ukr/11.pdf) (дата звернення: 08.06.2023)

136. Держстат: збитки АМПУ склали 473 млн грн. USM : сайт. Дата публікації: 13.04.2023. URL: <https://usm.media/derzhstat-zbitki-ampu-sklali-473-mln-grn/> (дата звернення: 13.12.2023)

137. Деякі питання митного оформлення окремих товарів, що ввозяться на митну територію України у період дії воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 09.03.2022 № 236. База даних «Законодавство України» /



ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

138. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

139. Дипломовання моряків спростили, але аудит ІМО цього нововведення може призвести до «заборони на професію». *АРГУМЕНТ* : сайт. Дата публікації: 27.03.2023. URL: <https://argumentua.com/novini/diplomuvannya-moryak-v-sprostili-ale-audit-imo-tsogo-novovvedennya-mozhe-prizvesti-do-zaboron> (дата звернення: 13.12.2023)

140. Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/60/ЄС від 23 жовтня 2000 року про встановлення рамок заходів Співтовариства в галузі водної політики : Директива, Міжнародний документ від 23.10.2000 № 2000/60/ЄС. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_962#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_962#Text) (дата звернення: 23.06.2023)

141. Добкіна К. Р., Куліш С. В. Правове регулювання посередництва в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку. *Dictum Factum*. 2022. № 1 (11). С. 3-16.

142. Драпайло Ю. З. Господарські правовідносини у морських портах : монографія. Одеса : Юридична література, 2014. 192 с.

143. Дудар А. П. Право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод (Port State Control). *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 57. С. 412-417.

144. Енциклопедія державного управління : у 8 т. Т. 8 : Публічне врядування / наук.-ред. кол. : Ю. В. Ковбасюк (голова) [та ін.] ; наук.-ред. кол. тому : В. С. Загорський (голова), С. О. Телешун (співголова) [та ін.] ; Львівський регіональний інститут державного управління Національна академія державного

управління при Президентові України. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2011. 630 с. URL : <https://ipa.karazin.ua/wp-content/uploads/2021/02/tom8.pdf> (дата звернення: 30.01.2022)

145. Завієна Н. С. Морські порти в контексті державно-приватного партнерства: стан та перспективи розвитку. *Ефективна економіка*. 2013. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3087> (дата звернення: 13.12.2023)

146. Заяц С. В. Забезпечення морської безпеки та заходи протидії кіберзагрозам та кіберпіратству на морі. *Science For Modern Man*. 2023. № sge16-01. С. 63–89. <https://doi.org/10.30890/2709-2313.2023-16-01-017>.

147. Звіт про відстеження результативності наказу Міністерства інфраструктури України від 31 липня 2020 року № 433 «Про внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порт». *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України* : вебсайт. Дата публікації: 19.12.2022. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33898.html> (дата звернення: 13.12.2023)

148. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. KSE Institute. Березень 2023. *Kyiv School of Economics* : вебсайт. URL: [https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR\\_Feb23\\_FINAL\\_Damages-Report-1.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf) (дата звернення: 13.12.2023)

149. Іванов Г. С. Правове та організаційно-методичне забезпечення реалізації механізму державного управління розвитком морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 14. С. 116-120.

150. Ільченко С. В., Грищенко В. Ф., Грищенко І. В. Тенденції розвитку основних сегментів ринку морських вантажних перевезень в Україні. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 36-42. URL: <http://prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/1229/1184> (дата звернення: 08.06.2023)

151. Каліна Н. В., Савич О. С. Особливості договорів, що опосередковують морське перевезення вантажів. *Молодий вчений*. 2015. № 12 (3). С. 83-87. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2015/12/106.pdf>

152. Качмар О. Кабінет Міністрів України вирішив ліквідувати морські екологічні інспекції в Україні. Василь Кісіль і Партнери : вебсайт. Дата публікації: 29.01.2020. URL: <https://vkr.ua/publication/pukrainian-government-decides-to-dissolve-marine-ecological-inspections-in-ukrainep> (дата звернення: 08.06.2023)

153. Кириченко О. П. Трансформація функцій морського порту під впливом глобалізаційних процесів. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 2 (2). С. 108-112.

154. Клепікова О. В. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності. *Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. Юридичні науки*. 2007. № 74. С. 50-54.

155. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2019. 502 с. URL: [https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis\\_Klepikova%20O.V..pdf](https://scc.knu.ua/upload/iblock/1df/dis_Klepikova%20O.V..pdf) (дата звернення: 08.06.2023)

156. Коваленко О. В., Богомазова В. М., Кваша Т. К. Морські дослідження: законодавство ЄС та України. *Наука, технології, інновації*. 2020. № 3. С. 30-38.

157. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 30.01.2022)

158. Колодій А. Ф., Буник М. З., Петровський П. М. та ін. Демократичне урядування та публічне адміністрування: проблеми вимірювання та аудиту : наук.-метод. посіб. Київ : НАДУ, 2011. 56 с.

159. Конвенція з морського права від 10.12.1982. *ІАС Консультант* : інформаційно-аналітична система по законодавству України. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C> (дата звернення: 30.01.2022)

160. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року : Конвенція, Міжнародний документ від 01.01.1982. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#top) (дата звернення: 23.12.2022)

161. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. ЛІГА:ЗАКОН : інформаційно-правова система. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/view/MU65K04U?an=381&ed=1965\\_04\\_09](https://ips.ligazakon.net/document/view/MU65K04U?an=381&ed=1965_04_09) (дата звернення: 28.06.2022)

162. Конвенція про працю в морському судноплавстві 2006 року. URL: <https://bit.ly/47C1y9y> (дата звернення: 13.12.2023)

163. Корженко В., Хашиєва Л. Становлення концепції «good governance» у процесі формування сучасного європейського адміністративного простору. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2011. № 2. С. 10-19.

164. Кормич Б. А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 21-32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.2> (дата звернення: 13.12.2023)

165. Корнієнко О. П. Тренди цифрових технологій в морегосподарюванні. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2023. № 1 (83). С. 51-56. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/5391/1/8.pdf> (дата звернення: 13.12.2023)

166. Короткий Т. Р. Імплементация норм рекомендацій Міжнародної морської організації з охорони морського середовища у законодавство України. *Актуальні проблеми політики*. 2012. № 45. С. 72-83. URL: <http://hdl.handle.net/11300/1198> (дата звернення: 23.12.2022)

167. Костира О. В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий вісник МГУ. Серія «Юриспруденція»*. 2020.

№ 47 (2). С. 128-131. <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2020.47-2.27> (дата звернення: 17.09.2022)

168. Костира О. Правова регламентація діяльності контролю держави порту (Port State Control). *Вісник КІІ. Політологія. Соціологія. Право*. 2020. № 2 (46). С. 57-62. URL: <http://visnyk-psp.kpi.ua/article/view/226713/226233> (дата звернення: 28.06.2022)

169. Костира О. Правова регламентація діяльності контролю держави порту (Port State Control). *Вісник МГУ. Серія «Юриспруденція»*. 2020. № 44. С. 158-161. URL: <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc44/35.pdf> (дата звернення: 05.11.2022)

170. Кузнєцов С. О. Контроль держави порту – визначення та правова природа. *Юридичний вісник*. 2003. № 1. С. 82-88.

171. Кузнєцов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право : підручник. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.

172. Кузнєцов С. С. Морська доктрина України: еволюційний аспект процесу формування. *Правничий часопис*. 2020. № 2. С. 50-59. <https://doi.org/10.32850/sulj.2020.2.9> (дата звернення: 13.12.2023)

173. Кузнєцов С. С. Оновлена морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній українській державності. *Lex Portus*. 2019. № 6. С. 39-51. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/12315> (дата звернення: 23.12.2022)

174. Кузьменко О. В. Правова детермінація поняття публічне адміністрування. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2009. № 3. С. 20-24.

175. Кукшинова О. О., Кузьмінов О. Л. Нормативно-правове регулювання морського агентування в Україні. *Науковий вісник УНУ. Серія: Право*. 2021. № 67. С. 325-330.

176. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні : . Меморандум [...] від 07.04.2000. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_441#top](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441#top) (дата звернення: 08.06.2023)

177. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

178. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року : Конвенція, Міжнародний документ від 02.11.1973. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text) (дата звернення: 28.06.2022)

179. Міжнародна конвенція по обмірюванню суден : Конвенція, Міжнародний документ від 23.06.1969. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_145#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_145#Text) (дата звернення: 28.06.2022)

180. Міжнародна конвенція про вантажну марку : Конвенція, Міжнародний документ від 05.04.1966. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_007#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text) (дата звернення: 28.06.2022)

181. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року : Конвенція, Міжнародний документ від 07.07.1978. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text) (дата звернення: 13.12.2023)

182. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року : Конвенція, Міжнародний документ від 27.04.1979. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_138#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text) (дата звернення: 13.12.2023)

183. Молошна О. Л. Особливості формування державно-службових відносин в умовах становлення системи публічного адміністрування в Україні. URL: <https://cutt.ly/9Wcu1HR> (дата звернення: 13.12.2023)

184. Морозова К. Транспортно-логістичні перспективи морських та річкових портів Півдня України. *Європейська Бізнес Асоціація* – вебсайт. 20.10.2020. URL: <https://eba.com.ua/transportno-logistychni-perspektyvy-morskyh-ta-richkovyh-portiv-pivdnya-ukrayiny/> (дата звернення: 23.12.2022)

185. Настюк В. Я., Белєвцева В. В. Адміністративно-правові режими в Україні : монографія. Харків : Право, 2009. 128 с.

186. Панчук А. О. Сучасні форми управління морськими портами та проблеми адміністрування морської галузі в Україні. *Lex Portus*. 2019. 1 (15). С. 50-67.

187. Петренко Н. О., Машковська Л. В. Цифровізація державних адміністративних послуг в Україні: нормативно-правові аспекти. *Право і суспільство*. 2020. № 2. С. 112-119. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2020/2\\_2020/part\\_1/20.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2020/2_2020/part_1/20.pdf) (дата звернення: 13.12.2023)

188. Пилипишин В. П. Адміністративний аспект публічного адміністрування. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2015. № 6. С. 68-71.

189. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

190. Плачкова Т. М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні : дис. ... д-ра. філос : 081 «Право». Одеса, 2020. 216 с.

191. Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету НУ «ОЮА»*. 2016. Вип. 4. С. 78-100. URL: [http://jes.nuoua.od.ua/archive/4\\_2016/10.pdf](http://jes.nuoua.od.ua/archive/4_2016/10.pdf) (дата звернення: 08.06.2023)

192. Плачкова Т. М. Комплексний підхід до адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні. *Сучасні тенденції розвитку юридичної науки та практики* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15-16 берез. 2019 р.) / ред. кол. Гриценко І.С., Мельник Р.С. та ін. Київ : Видавничий Дім «Гельветика», 2019. С. 25-28.

193. Плачкова Т.М. Port state control у системі забезпечення безпеки мореплавства. Матеріали XX Ювілейної міжнародної звітної конференції юних юристів, студентів, аспірантів і молодих вчених, присвяченої 20-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 170-річчю Одеської школи права (12 трав. 2017 р., м. Одеса): у 3 т. Т. 1 / від. ред. Г.О. Ульянова. Одеса : Фенікс, 2017. С. 274–275.

194. Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства інфраструктури України». Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : вебсайт. Дата публікації: 06.05.2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32788.html?PrintVersion> (дата звернення: 13.12.2023)

195. Позолотін Л. А., Торський В. Г., Любченко В. І. Міжнародні конвенції, кодекси, рекомендації ІМО і МОП. Одеса : Астропринт, 2007. 146 с.

196. Полтавський О. В. Договір морського агентування: юридична природа і правові особливості. *Вісник ХНУВС*. 2000. № 12 (1). С. 231-236.

197. Постанова КАС ВС від 19 жовтня 2020 року у справі № 420/4129/19. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/92270250> (дата звернення: 13.12.2023)

198. Постанова КАС ВС від 30 серпня 2023 року у справі № 420/11931/20. URL: <https://opendatabot.ua/court/113155954-4f3d19afddfdcbc9a8b9ea6bda9bbedb> (дата звернення: 13.12.2023)

199. Постанова КАС ВС по справі № 420/2429/20 від 28 листопада 2022 року. URL: <https://opendatabot.ua/court/107599076-29d64fa04c48b09c2c35a7b4479b331f> (дата звернення: 13.12.2023)

200. Постанова П'ятого Апеляційного Адміністративного Суду від 18 травня 2021 року у справі № 420/123/20. URL: <https://opendatabot.ua/court/97112787-73e13ff91a85dab3722bbd510e650be0> (дата звернення: 13.12.2023)



201. Представлено Економічний аудит країни та вектори економічного розвитку до 2030 року. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, опубліковано 06 листопада 2020 року. Урядовий портал : єдиний вебпортал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/predstavleno-ekonomichnij-audit-krayini-ta-vektori-ekonomichnogo-rozvitku-do-2030-roku>

202. Прилипчук О. Європейський адміністративний простір: принципи та засади. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2016. № 2. С. 46-50.

203. Про адміністративну процедуру : Закон України від 17.02.2022 № 2073-ІХ. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text> (дата звернення: 06.12.2022)

204. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

205. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань митного контролю і митного оформлення : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.01.2023 № 47. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/47-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.09.2022)

206. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2022 № 94. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/94-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.09.2022)

207. Про державний кордон України : Закон України від 04.11.1991 № 1777-ІІІ. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#top> (дата звернення: 08.06.2023)

208. Про Державну прикордонну службу України : Закон України від 03.04.2003 № 661-IV. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

209. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення : Закон України від 24.02.1994 № 4004-XII. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4004-12#top> (дата звернення: 05.11.2022)

210. Про затвердження Інструкції про застосування зброї бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України : Наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 № 200. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

211. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : . Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.01.2022)

212. Про затвердження Переліку районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення : Наказ Міністерства інфраструктури від 04.09.2013 № 662. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1575-13#n13> (дата звернення: 13.12.2023)

213. Про затвердження переліку робіт і послуг у сфері забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення, які виконуються і надаються за плату : Постанова Кабінету Міністрів України від 15.10.2002 № 1544. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1544-2002-%D0%BF#top> (дата звернення: 05.11.2022)

214. Про затвердження Плану взаємодії органів управління і сил, які залучаються до реагування на надзвичайні ситуації державного рівня на водних об'єктах : Постанова Кабінету Міністрів України від 26.10.2000 № 1612. URL: База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1612-2000-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

215. Про затвердження Положення про корабельну службу у ВМС ЗСУ : Наказ Міністерства оборони України від 25.11.2003 № 415. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1170-03#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

216. Про затвердження Положення про морських лоцманів : Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 292. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0920-13#n15> (дата звернення: 13.12.2023)

217. Про затвердження положень про Державну податкову службу України та Державну митну службу України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-%D0%BF#top> (дата звернення: 13.12.2023)

218. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті : Наказ Міністерства фінансів від 10.03.2015 № 308. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0486-15#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

219. Про затвердження Порядку здійснення державного моніторингу вод : Постанова Кабінету Міністрів України від 19.09.2018 № 758. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/758-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

220. Про затвердження Порядку надання послуг з навігаційно-гідрографічного та картографічного забезпечення мореплавства у морських

портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 294. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0834-13#n13> (дата звернення: 13.12.2023)

221. Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден : Наказ Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 291. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0807-13#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

222. Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 21.08.2013 № 631. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1533-13#n13> (дата звернення: 13.12.2023)

223. Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт : Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.07.2013 № 505. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1360-13#n13> (дата звернення: 13.12.2023)

224. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

225. Про затвердження Порядку справляння плати за виконання митних формальностей органами доходів і зборів поза місцем розташування цих органів або поза робочим часом, установленим для них : Наказ Міністерства фінансів України від 23.10.2017 № 862. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1385-17#n16> (дата звернення: 13.12.2023)

226. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства : Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 №

545. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#n14> (дата звернення: 08.06.2023)

227. Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 р. № 348. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13#Text> (дата звернення:

228. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF#top> (дата звернення: 23.06.2023)

229. Про затвердження Програми державного моніторингу вод на період до 2026 року : Наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 05.01.2022 № 2. БУДСТАНДАРТ Online: вебсайт. URL: [https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=97103](https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=97103) (дата звернення: 23.06.2023)

230. Про затвердження Технічного регламенту прогулянкових суден : Постанова Кабінету Міністрів України; Технічний регламент, План, Заходи від 09.11.2011 № 1147. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-2011-%D0%BF#Text> (дата звернення: 08.06.2023)

231. Про затвердження Технічного регламенту прогулянкових суден і водних мотоциклів : Постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2021 № 1381. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1381-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення: 08.06.2023)

232. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: База даних «Законодавство України» / ВР України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 28.06.2022)

233. Про поновлення строків надання адміністративних послуг і видачі документів дозвільного характеру та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.08.2023 № 828. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/828-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.12.2023)

234. Про прикордонний контроль : Закон України від 05.11.2009 № 1710-VI. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#top> (дата звернення: 23.06.2023)

235. Про прикордонний режим : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.07.1998 № 1147. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-98-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.06.2023)

236. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції : рекомендації Тимчасової адміністративної колегії Антимонопольного комітету України від 04.11.2020 р. № 2-рк/тк. Антимонопольний комітет України : вебсайт. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5fb/3a1/5e7/5fb3a15e73782481469507.pdf> (дата звернення: 13.12.2023)

237. Про систему громадського здоров'я : Закон України від 06.09.2022 № 2573-IX. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2573-20#Text> (дата звернення: 05.11.2022)

238. Про схвалення Водної стратегії України на період до 2050 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 09.12.2022 № 1134-р. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1134-2022-%D1%80#top> (дата звернення: 13.12.2023)

239. Про схвалення Морської природоохоронної стратегії України : Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 11.10.2021 № 1240-р. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-%D1%80#top> (дата звернення: 13.12.2023)

240. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 №430-р. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.06.2023)

241. Проект Закону про морські порти України. 9712 від 16.01.2012. База даних «Законотворчість України» / ВР України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=9712&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=9712&skl=7) (дата звернення: 28.06.2022)

242. Рада ухвалила закон про морпорти. Закон «Про морські порти» намагалися ухвалити з 2002 року. LB.UA : сайт. 17.05.2012. URL: [https://lb.ua/news/2012/05/17/151434\\_rada\\_prinyala\\_zakon\\_morportah.html](https://lb.ua/news/2012/05/17/151434_rada_prinyala_zakon_morportah.html) (дата звернення: 28.06.2022)

243. Ребкало М. М. Періодизація процесу формування українського морського законодавства в умовах приведення його до стандартів міжнародного морського права. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. № 3 (19). С. 59-64.

244. Російське вторгнення в Україну (з 2022). *Вікіпедія* : вебсайт. URL: <http://bit.ly/47rb5Qr> (дата звернення: 08.12.2023)

245. Серафимов В. В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*, 2017, № 3 (5). С. 100-111. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/8703/Serafimov%20%20LP%203-2017.pdf?sequence=1> (дата звернення: 13.12.2023)

246. Соколова І. Публічно-правовий режим як правова категорія: загальна характеристика, ознаки, види. *Вісник НАПрНУ*. 2015. № 4 (83). С. 29-39.

247. Соркіна Д. К. Особливості Міжнародної морської організації, її основні функції і структура. *Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats* : conference proceedings (December 23, 2021, Odesa, Ukraine). 2021. Vol. 1. С. 163-164. URL:

<http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/download/184/5150/11574-1?inline=1#page=163> (дата звернення: 17.09.2022)

248. Стець О. М. Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1. С. 68-88. <https://doi.org/10.26886/2524>

249. Стовба Т. А. Стратегічні імперативи інноваційного розвитку морських портів України. *Наукові перспективи*. 2021. № 8. С. 222-235. [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-8\(14\)-222-235](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-8(14)-222-235) (дата звернення: 13.12.2023)

250. Стрілець Ю. П. Принцип підконтрольності в контексті концепції «good governance». *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 2. С. 319-325.

251. Сурмін Ю. П., Трощинський В. П. Публічне адміністрування. // Енциклопедичний словник з державного управління / укл.: Ю. П. Сурмін та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка та ін. Київ : НАДУ, 2010. 820 с.

252. Технічний регламент прогулянкових суден і водних мотоциклів. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : вебсайт. URL: <http://bit.ly/46cdqyH> (дата звернення: 08.06.2023)

253. Топалов В. П., Торський В. Г. Застосування міжнародних конвенцій на борту судна. Одеса : Астропринт, 2005. 208 с.

254. Топалов В. П., Торський В. Г. Конвенція СОЛАС – 74. Основні положення і коментарі. Одеса : Астропринт, 2002. 288 с.

255. Транспортна галузь Одеської області. Підсумки 2021 року та плани 2022 року. Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації : вебсайт. Дата публікації: 28.01.2022. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/transportna-galuz-odeskoji-oblasti-pidsumky-2021-roku/>

256. Трофименко А. О., Майданевич С. Б., Войченко Т. О., Дорофєєва З. Я. Деякі проблемні питання впровадження стандартів кібербезпеки на морському транспорті. *Водний транспорт*. 2023. № 1 (37). С. 179-188.



257. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Угода від 27.06.2014. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 04.12.2023)

258. Хронологія російського вторгнення в Україну (з 2022). *Вікіпедія* : вебсайт. URL: <https://bit.ly/4aQ0fGm> (дата звернення: 08.12.2023)

259. Шемаєв В. В. Стратегічні пріоритети розвитку морських портів України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2017. № 3 (2). С. 9-17.

260. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави. Аналітична записка. *НІСД* : вебсайт. Дата публікації: 05.06.2012. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/schodo-strategichnikh-prioritetiv-realizacii-potencialu-ukraini> (дата звернення: 23.12.2022)

261. Яковлєв І. П. Публічне адміністрування у сфері державної митної справи: термінологічний пошук. *Європейські перспективи*. 2015. № 6. С. 119-125.

262. Ястремська О. М., Мажник Л. О. Публічне адміністрування : навч. посіб. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. 132 с.