

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ПЛАЧКОВА ТЕТЯНА МИХАЙЛІВНА

УДК 342.951:629.5.066/067(477)

ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
МОРЕПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Спеціальність – 081 «Право»

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

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

_____ Т.М. Плачкова

Науковий керівник

АВЕРОЧКІНА Тетяна Володимирівна,

доктор юридичних наук, старший науковий
співробітник, доцент

Одеса – 2020

АНОТАЦІЯ

Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2020.

Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням, в якому сформульовано цілісну концепцію адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні, яка базується на використанні адміністративних засобів для реалізації загальновизнаних міжнародних норм та стандартів.

У дисертації уперше: визначено історико-правовий базис формування сучасних підходів до розуміння категорії «безпека мореплавства» та організаційно-правових механізмів її забезпечення; охарактеризовано особливості застосування норм національного адміністративного права у реалізації міжнародних зобов'язань та стандартів щодо забезпечення безпеки мореплавства; визначено на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод провідну роль принципу забезпечення безпеки для правового регулювання мореплавства; оновлено підходи до розуміння ролі та значення комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства; охарактеризовано стан правового забезпечення безпеки морського рибальства в Україні, виявлено вади нормативно-правового забезпечення цієї діяльності. Також уперше: визначено, охарактеризовано та доповнено можливості застосування чинних міжнародно-правових норм і норм національного законодавства України у сфері забезпечення безпеки мореплавства до автономних суден; сформульовано закономірності та основні напрями формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні; охарактеризовано інституціоналізацію системи органів управління безпекою мореплавства в Україні та визначено, що зміни в інституційному механізмі забезпечення безпеки мореплавства в Україні відбувалися дуже динамічно, із намаганням побудувати

єдину, цілісну систему управління цим важливим аспектом мореплавства, без якого є неможливим ефективне використання морських транспортних коридорів та отримання прибутків від морських перевезень вантажів і пасажирів; класифіковано та розкрито форми і методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні.

У дослідженні доведено, що забезпечення безпеки мореплавства є давнім правовим звичаєм, який набув законодавчого закріплення спочатку на рівні національних законодавств, а згодом – у міжнародних документах всесвітнього та регіонального характеру з підвищеним рівнем імперативності та спрощеним характером набуття чинності через дію системи контролю держави порту щодо суден під іноземними прапорами. Завдяки впровадженню цієї системи в портах заходження суден щодо них здійснюється контроль стану придатності до плавання та відповідність провідним міжнародним стандартам у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

На підставі опрацювання доктринальних джерел, міжнародних угод і національних законодавств України та зарубіжних держав узагальнено підходи до визначення та розроблено авторські підходи до тлумачення термінологічних словосполучень «безпека мореплавства» та «забезпечення безпеки мореплавства». Під безпекою мореплавства запропоновано розуміти стан максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або до негативного впливу на навколишнє середовище. Забезпечення безпеки мореплавства визначено як створення необхідних умов (технічних, експлуатаційних, навігаційних, правових тощо) для надійного існування стану максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або до негативного впливу на навколишнє середовище.

Доведено, що адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства полягає в безпосередній участі держави (її органів, посадових осіб та уповноважених організацій) у всіх процесах, під час яких здійснюється забезпечення безпеки мореплавства: від створення нормативної бази міжнародного і національного рівнів до системи навчання задіяного в мореплаванні персоналу, нагляду за технічним оснащенням та відповідності міжнародним стандартам суден, що будуються та підлягають ремонту, інспектування суден у портах та забезпечення навігаційної безпеки. Саме на державу відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. покладається відповідальність за забезпечення безпеки плавання суден, що зареєстровані в її реєстрах, а з поширенням практики контролю держави порту значні повноваження у цій сфері отримали й держави портів, що мають повноваження на інспектування суден під іноземними прапорами стосовно дотримання ними чинних стандартів забезпечення безпеки мореплавства.

Зазначено, що забезпечення безпеки мореплавства є неможливим без належного правового регулювання, активної участі держави та уповноважених нею органів, реалізації ними владних повноважень. Законодавство та публічне адміністрування є визначальними факторами в системі державного і наддержавного механізму забезпечення безпеки мореплавства. Вони ґрунтуються на нормах міжнародних угод та мають їм відповідати, адже мореплавство за своєю природою є переважно міжнародним видом людської активності, охоплює більшість країн світу та здійснюється на потужній, сформованій упродовж століть міжнародно-правовій основі.

Доведено, що галузеве морське законодавство України, яке базується на міжнародно-правових стандартах у сфері мореплавства, визнає забезпечення його безпеки головним принципом морської діяльності та закріплює провідну роль держави в організаційному механізмі її забезпечення. Принцип забезпечення безпеки мореплавства є міжгалузевим принципом регулювання морської діяльності (публічно- та приватноправових галузей права), його закріплено в міжнародних угодах, технічних та інших документах міжнародних інституцій,

внутрішньому законодавстві держав. Він є імперативним для публічно- та приватноправових відносин, що складаються в сучасному мореплавстві.

Відзначено роль і значення людського фактора та важливість комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства через формування загальносвітового адміністративного механізму контролю такої безпеки державами порту, державами прапора та прибережними державами. Комплексність підходу до забезпечення безпеки мореплавства забезпечує її загальносвітове та внутрішньодержавне багатовекторне адміністрування у сферах конструкції, обладнання і придатності до плавання суден; комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з урахуванням застосовних міжнародних документів; користування сигналами, підтримання зв'язку й запобігання зіткненням.

Міжнародно-правова уніфікація стандартів у сфері забезпечення безпеки мореплавства відбувається з початку XX ст., поступово охоплюючи всі сфери сучасної морської діяльності та запроваджуючи комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства шляхом функціонування механізму контролю держави порту. У роботі охарактеризовано євроінтеграційний вектор України у сфері забезпечення безпеки мореплавства та визначено, що регіональні (європейські) акти щодо публічного адміністрування безпеки мореплавства ґрунтуються та здебільшого відтворюють норми міжнародних угод у цій сфері.

Нормативно-правове забезпечення рибної галузі України не містить жодної згадки про необхідність здійснення ефективних заходів у сфері забезпечення безпеки риболовного мореплавства, а ті, що передбачають певні позитивні зрушення, – не виконуються. Це зумовлює важливість прийняття невідкладних адміністративно-правових заходів у сфері як оздоровлення вітчизняного рибного господарства, так і забезпечення безпеки риболовних суден через оновлення риболовного флоту, підтримання його в мореплавному стані та оснащення необхідними технічними пристроями і комплектування кваліфікованим персоналом.

Створення сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення

безпеки мореплавства розпочалося в Україні одразу після здобуття нею незалежності. На початку 90-х років XX ст. увагу щодо реформування адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства було зосереджено на розробленні та прийнятті законодавства, спрямованого на створення національної системи. Цей процес отримав розвиток у поступовому формуванні інституційної системи та наданні їй відповідних повноважень за найменшої уваги до розроблення нових правових норм або спрямування коштів на інституційну розбудову національної системи забезпечення безпеки мореплавства.

Формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні здійснюється за такими основними напрямками: 1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій із метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядових) та інших повноважень; 2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики держави; 3) розроблення нормативної бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних (світових і регіональних) стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, усталених найкращих практик мореплавства та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства; 4) формування системи локального нормативного регулювання, спрямованої на регулювання відносин, які складаються в морських портах України та на підходах до них.

Сучасна регламентація форм і методів публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства свідчить про різноманітність таких форм і методів, їх чітку детермінованість чинним законодавством та спрямованість на вдосконалення національного механізму забезпечення безпеки мореплавства. Також їх характеризує вдала імплементація норм міжнародних угод та поступова

гармонізація із загальносвітовою практикою, а також суворі імперативні вимоги. Вони містять публічну адмініструючу діяльність міжнародних інституцій, яка отримує прояв на внутрішньонаціональному рівні через роботу системи контролю держави порту.

Форми і методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні мають особливості: значним є вплив міжнародних стандартів; імперативна необхідність дотримання не лише норм угод (договорів, конвенцій тощо), які є обов'язковими для держави, а й документів, які такими не є (резолюцій, циркулярних листів тощо у сфері забезпечення безпеки мореплавства); відсутність внутрішньодержавних імплементаційних механізмів для окремих вимог у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що підлягають виконанню одразу після прийняття уповноваженим суб'єктом.

У дослідженні запропоновано розширення усталених підходів до кола суб'єктів публічної адміністрації та тлумачення категорії «публічне адміністрування» через додавання до їх складу міжнародних організацій і виконуваних ними адмініструючих функцій не лише на наднаціональному, а й на внутрішньодержавному рівні. Публічне адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства набуває розширеного тлумачення завдяки міжнародному імперативному адмініструючому складнику, який отримує прояв у прийнятті обов'язкових документів міжнародними (загальносвітовими чи регіональними) інституціями.

Грунтуючись на новітніх розробках у галузі вітчизняного адміністративного права, підтримано тези про запровадження в науку адміністративного права категорії «інструменти діяльності публічної адміністрації» за рахунок інструментів діяльності державно-владного та наднаціонального інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавства.

Визначаються вади сучасного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні: непослідовність у призначенні та звільненні капітанів морських портів та їхніх служб; значні інституційні перетворення, під час яких втрачається досвід публічного адміністрування

забезпечення безпеки мореплавства в державі; недоліки нормотворчої техніки галузевого законодавства та його слабе концептуальне пророблення.

У дослідженні підтримано наукові пропозиції щодо виконання функції з технічного регулювання в галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану українських суден (суден, що зареєстровані в Україні та плавають під прапором України) виключно Регістром судноплавства України та запропоновано його входження до складу Морської адміністрації.

Запропоновано такі шляхи вдосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства: чіткий розподіл повноважень між усіма публічними (державними) суб'єктами системи забезпечення безпеки мореплавства в Україні; формування на локальному рівні (у морських портах України) працездатних та ефективних структур забезпечення безпеки мореплавства за відсутності нехарактерних для морської діяльності провідних морських держав механізмів і дублювання повноважень; відпрацювання узгоджених механізмів державної політики у сфері забезпечення безпеки мореплавства; створення постійних консультативних органів за участю відповідних інститутів громадянського суспільства; ефективна контрольна діяльність; забезпечення необхідного фінансування; концептуальна модернізація й удосконалення стратегічного планування заходів, спрямованих на оновлення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні, зокрема визначення першочергових завдань на короткострокову перспективу за чітко окресленими напрямками та з визначеними термінами виконання, а також забезпеченням провідної ролі Морської адміністрації у цьому.

У дисертації сформульовані й інші теоретично обґрунтовані пропозиції про вдосконалення актів чинного законодавства у частині адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

Ключові слова: мореплавство, безпека, публічне адміністрування, забезпечення безпеки мореплавства, форми, методи, інструменти публічного адміністрування.

SUMMARY

Plachkova T.M. Administrative Legal Provision of Maritime Safety in Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript. Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 – “Law”. – National University “Odessa Law Academy”, Odessa, 2020.

The dissertation is the first study in Ukrainian legal science, which formulates a holistic concept of administrative and legal support of maritime safety in Ukraine, which is based on the use of administrative means to implement generally accepted international norms and standards.

In the dissertation for the first time: the historical and legal basis of the formation of modern approaches to understanding of a category “maritime safety” and organizational and legal mechanisms of its provision is defined; the peculiarities of the application of the norms of national administrative law in the implementation of international obligations and standards for ensuring the maritime safety are described; on the basis of theoretical developments, legislation and international agreements the leading role of the principle of safety for the legal regulation of shipping is determined; the approaches to understanding the role and importance of an integrated approach to maritime safety are updated; the state of legal provision of maritime safety in Ukraine is characterized, defects of normative-legal maintenance of this activity are revealed. Also for the first time: the possibilities of application of the current international legal norms and norms of the national legislation of Ukraine in the field of ensuring maritime safety to autonomous vessels are defined, characterized and supplemented; the regularities and main directions of formation of the modern model of administrative and legal provision of maritime safety in Ukraine are formulated; the institutionalization of the maritime safety management system in Ukraine is characterized and it is noted that changes in the institutional mechanism for maritime safety in Ukraine have been very dynamic, with efforts to build a single, integrated management system for this important aspect of navigation, without which it is impossible to effectively use maritime transport corridors income from sea freight and passengers; forms and methods of public administration of maritime safety in Ukraine

are classified and disclosed.

In the study it is proved that maritime safety is an old legal custom, which was enshrined in law first at the level of national legislation, and later – in the international instruments of global and regional nature with a high level of imperative and simplified nature of the entry into force through the action of the port state control system of the ships under foreign flags. Due to the introduction of this system in the ports of call of ships, they are monitored for seaworthiness and compliance with leading international standards in the field of the provision of maritime safety.

Based on the processing of the doctrinal sources, international agreements and national legislation of Ukraine and foreign countries, the approaches to the definition are generalized and the author's approaches to the interpretation of the terminological phrases "maritime safety" and "provision of maritime safety" are worked out. Under the maritime safety it is proposed to understand the state of maximum protection of human life and health, property and the environment during the operation of maritime transport or in connection with it, as well as the inadmissibility of risk that could lead to death or injury, material damage or negative impact on the environment. The provision of maritime safety is defined as the creation of the necessary conditions (technical, operational, navigational, legal, etc.) for the reliable existence of a state of maximum protection of human life and health, property and the environment during or in connection with the operation of maritime transport as well as the unacceptable risk, which can lead to death or injury, material damage or negative impact on the environment.

It is proved that the administrative and legal component of the provision maritime safety consists in the direct participation of the state (its bodies, officials and authorized organizations) in all processes during which maritime safety is ensured: from the creation of a regulatory framework at international and national levels to the training system involved in seaworthiness of personnel, supervision of technical equipment and compliance with international standards of ships under construction and repair, inspection of ships in ports and the provision of navigation safety. According to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, the state is responsible for

ensuring the maritime safety of vessels registered in its registers, and with the spread of port state control practice, significant powers have been given in this area to port states that have the authority to inspect ships under foreign flags for compliance with current maritime safety standards.

It is noted that ensuring the provision maritime safety is impossible without proper legal regulation, active participation of the state and its authorized bodies, the exercise of their powers. The legislation and public administration are prominent factors in the system of state and supranational mechanism for ensuring maritime safety. They are based on the norms of international agreements and must comply with them, because shipping is by nature a predominantly international type of human activity, covers most countries of the world and is carried out on a strong, centuries-old international legal basis.

It is proved that the sectoral maritime legislation of Ukraine, which is based on the international legal standards in the field of navigation, recognizes ensuring the provision of its safety as the main principle of maritime activities and consolidates the leading role of the state in the organizational mechanism of its provision. The principle of ensuring the maritime safety is an intersectoral principle of regulation of maritime activities (public and private law), it is enshrined in international agreements, technical and other documents of international institutions, domestic legislation. It is imperative for public and private relations in modern shipping.

The role and importance of the human factor and the importance of an integrated approach to the provision of maritime safety through the formation of a global administrative mechanism for controlling such security by port states, flag states and coastal states are noted. The complexity of the approach to ensuring the maritime safety provides its global and domestic multi-vector administration in the areas of design, equipment and seaworthiness of ships; staffing, working conditions and training of ship's crews, taking into account applicable international documents, use of signals, maintaining communication and preventing collisions.

International legal unification of standards in the field of the provision of maritime safety has been going on since the early twentieth century, gradually covering

all areas of modern maritime activities and introducing a comprehensive approach to maritime safety through the functioning of the port state control mechanism. The study characterizes the European integration vector of Ukraine in the field of the provision of maritime safety and notes that regional (European) acts on public administration of maritime safety are based on and mostly reproduce the rules of international agreements in this area.

Regulatory and legal support of the fishing industry of Ukraine does not contain any mention of the need for effective measures in the field of safety of fishing navigation, and those that provide some positive changes – are not implemented. This determines the importance of taking urgent administrative and legal measures in the field of both rehabilitation of domestic fisheries and ensuring the safety of fishing vessels through the renewal of the fishing fleet, maintaining it in a seaworthy condition and equipping it with the necessary technical devices and qualified personnel.

The creation of a modern model of administrative and legal provision of the maritime safety in Ukraine began immediately after its independence. In the early 90's of the twentieth century the attention to reforming the administrative and legal support of the provision of maritime safety was focused on the development and adoption of legislation aimed at creating a national system. This process was manifested in the gradual formation of the institutional system and giving it the appropriate powers with the least attention to the development of new legal norms or directing funds to the institutional development of the national system of the provision of maritime safety.

The formation of a modern model of administrative and legal provision of the maritime safety in Ukraine is carried out in the following main areas: 1) creation of a legal basis and organizational measures for the functioning of a transparent and effective institutional system of state bodies, enterprises and organizations in order to implement a comprehensive imperative management influence on the formation of the provision of the maritime safety in the country with clear and detailed legal regulation of their control (supervisory) and other powers; 2) formation of the block of program documents of branch with definition of directions of the state maritime policy of the state; 3) development of a regulatory framework aimed at the effective implementation

of international (global and regional) maritime safety standards with the parallel formation of the national administrative and legal framework for the functioning of the provision of maritime safety system, taking into account international standards, best maritime practices and with the aim to establish an effective system of maritime legislation; 4) formation of a system of local normative regulation aimed at regulating the relations that develop in the seaports of Ukraine and on approaches to them.

Modern regulation of forms and methods of public administration of the provision of maritime safety indicates the diversity of such forms and methods, their clear determination by current legislation and aimed at improving the national mechanism for maritime safety. They are also characterized by the successful implementation of international agreements and gradual harmonization with global practice, as well as strict imperative requirements. They include the public administrative activity of international institutions, which is manifested at the domestic level through the control system of the port state.

Forms and methods of public administration of maritime safety in Ukraine have the following features: the influence of international standards is significant; the imperative need to comply not only with the rules of agreements (treaties, conventions, etc.), which are binding on the state, but also documents that are not: resolutions, circulars, etc. in the field of the provision of maritime safety; the absence of domestic implementation mechanisms for certain maritime safety provision requirements, which must be complied with immediately after acceptance by the authorized entity.

The study proposes to expand the established approaches to the range of public administration entities and to interpret the category of “public administration” by adding to their composition of international organizations and their administrative functions not only at the supranational but also at the domestic level. Public administration in the field of the provision of maritime safety is gaining a broad interpretation due to the international imperative administrative component, which is reflected in the adoption of mandatory documents by international (global or regional) institutions.

Based on the latest developments in the field of domestic administrative law, it is

supported the thesis of the introduction into the science of administrative law the category “instruments of the activity of public administration” due to the tools of the activity of the state and supranational institutional mechanism for the provision of maritime safety.

The shortcomings of the modern administrative and legal mechanism for the provision of the maritime safety in Ukraine are noted: the inconsistency in the appointment and dismissal of seaport captains and their services; the significant institutional transformations, during which the experience of public administration of maritime safety in the state is lost; the shortcomings of normative technique of sectoral legislation and its weak conceptual elaboration.

In the study it is supported the scientific proposals to perform the function of technical regulation in the field of merchant shipping to control the technical condition of Ukrainian vessels (vessels registered in Ukraine and sailing under the State flag of Ukraine), exclusively the Register of Shipping of Ukraine and it is proposed its membership in the Maritime Administration.

The following ways to improve the administrative and legal mechanism of the provision of the maritime safety are proposed: a clear division of powers between all public (state) subjects in the system of maritime safety in Ukraine; formation at the local level (in the seaports of Ukraine) of workable and effective structures for ensuring the maritime safety in the absence of uncharacteristic for maritime activities of the leading maritime states mechanisms and duplication of powers; working out of the coordinated mechanisms of the state policy in the field of provision of maritime safety; creation of permanent advisory bodies with the participation of relevant civil society institutions; effective control activities; providing the necessary funding; conceptual modernization and improvement of strategic planning of measures aimed at updating the administrative and legal mechanism for the provision of maritime safety in Ukraine, in particular the definition of priorities for the short term in clearly defined areas and deadlines, as well as ensuring the leading role of the Maritime Administration in this.

In the dissertation, other theoretically substantiated proposals for improving the acts of the existing legislation in the part of administrative legal provision of maritime

safety in Ukraine are formulated.

Key words: navigation, safety, public administration, provision of maritime safety, forms, methods, instruments of public administration.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

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

2. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.

3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства на судах флоту рибного господарства. *Юридична наука*. 2017. № 1. С. 4–16.

4. Плачкова Т.М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 182-197.

5. Плачкова Т.М. «Забезпечення безпеки мореплавства»: до питання правового визначення поняття. *Eurasian Academic Research Journal*. 2017. № 4 (10). Р. 111–117.

6. Плачкова Т.М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 115-126.
<https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.9>

7. Плачкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 114–118.

8. Plachkova T. (2019). Providing Navigation Safety at Seaports of Ukraine: Some Aspects of State Administration. *Lex Portus*. 2019. № 2. Р. 41–57.
<https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.3>

9. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and

practice of Ukraine. *European Political And Law Discourse*. 2019. Vol. 6. Iss. 4. P. 24–28.

10. Плачкова Т.М. Міжнародно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства в Чорному морі. *Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 груд. 2016 р.). У 2-х частинах. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2016. Ч. 2. С. 109–112.

11. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства – головний принцип правового забезпечення морської діяльності. *Верховенство права очима правників-початківців*: матер. Всеукр. наук. конф. студ. та асп. (3 груд. 2016 р., м. Одеса): у 2 т. Т. 2 / відп. Ред. Г.О. Ульянова; НУ «ОЮА». Одеса: Юрид. літ., 2016. С. 264–266.

12. Плачкова Т.М. Безпека судноплавства: наукові підходи до визначення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (Одеса, 6-7 квіт. 2017 р.). Вип. 11. Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 48–51.

13. 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 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Фенікс, 2017. С. 274–275.

14. Плачкова Т.М. До питання про забезпечення безпеки мореплавства у рибальському секторі. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 499–501.

15. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: історико-правовий аспект // *Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права*: Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 9-10 червня 2017 р.

Київ: Центр правових наукових досліджень, 2017. С. 77–80.

16. Плачкова Т.М. Наукові дослідження у сфері забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий напрям. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права: матеріали круглого столу* (27 жовт. 2017 р., м. Кривий Ріг) / відп. за вип. В.Г. Олюха; уклад. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 44–46.

17. Плачкова Т.М. Людський фактор та забезпечення безпеки мореплавства: правові аспекти взаємозалежності. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 листоп. 2017 р.)* / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: Ю. Д. Батан, М. В. Сиротко [та ін.]. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 157–159.

18. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: адміністративно-правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали III Міжнар. студ. наук.-практ. конф. НУ «ОМА»*. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 36–39.

19. Плачкова Т.М. Автономні судна: чи забезпечуватиметься безпека мореплавства? *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. НУ «ОМА» (м. Одеса, 29-30 берез. 2018 р.)*. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 233–237.

20. Плачкова Т.М. Сучасний стан та перспективи адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.)* У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 447–450.

21. Плачкова Т.М. Питання забезпечення безпеки мореплавства у програмних документах морської галузі України. *Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (1–2 берез. 2019 р., м. Харків)*. Харків: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2019. 63–67.

22. Плачкова Т.М. Проблеми державного адміністрування забезпечення безпеки судноплавства у морських портах України. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15-16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 51–54.

23. 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: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 25–28.

24. Плачкова Т.М. Міжнародні правила попередження зіткнень суден у системі правового забезпечення безпеки мореплавства. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Т. 1. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 488–491.

25. Плачкова Т.М. Забезпечення безпеки мореплавства: євроінтеграційний вимір. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 79–83.

26. Плачкова Т.М. Сучасний стан публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні. *Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення*: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 11-12 квіт. 2019 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; [відп. за вип.: Н.П. Матюхіна, Г.А. Гончаренко, М.С. Ковтун, С.А. Федчишин]. Харків: Право, 2019. С. 487–490.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	3
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АДМІНІСТРУВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА.....	16
1.1. Поняття та історико-правовий аспект забезпечення безпеки мореплавства.....	16
1.2. Адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства	29
1.3. Основні теоретико-методологічні підходи до визначення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства	47
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА.....	56
2.1. Забезпечення безпеки мореплавства – провідний принцип правового регулювання морської діяльності.....	56
2.2. Міжнародно-правова уніфікація галузевих стандартів та комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства.....	70
2.3. Формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні.....	98
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЯ АДМІНІСТРУВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА В УКРАЇНІ.....	109
3.1. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні.....	109
3.2. Форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні.....	119
3.3. Удосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні.....	141
ВИСНОВКИ.....	159
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	164
ДОДАТКИ.....	203

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Скорочення	Розшифрування
COLREG	Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі, 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972)
FAL	Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965)
FAO	Продовольча та сільськогосподарська організація ООН (The Food and Agriculture Organization of the United Nations)
IACS	Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (International Association of Classification Societies)
IMO	Міжнародна морська організація (International Maritime Organization)
MARPOL	Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)
PSC	Контроль держави порту (Port State Control)
SOLAS	Конвенція з охорони людського життя на морі, 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)
STCW	Конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти, 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978)

TONNAGE	Міжнародна конвенція по обмірюванню суден, 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)
UNCLOS'82	Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982)
UNCTAD	Конференція ООН з торгівлі та розвитку (United Nations Conference on Trade and Development)
AIS	Автоматична ідентифікаційна система
ГМЗЛБ	Глобальна морська система зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки
МКУБ	Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню, 1993
МОП	Міжнародна організація праці
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України, 1995
Мінінфраструктури України	Міністерство інфраструктури України
ДП «АМПУ»	Державне підприємство «Адміністрація морських портів України»

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Забезпечення безпеки є головним принципом, що скеровує всі нормотворчі процеси у сфері транспорту. Забезпечення безпеки мореплавства є його вагомим складником, що має значні особливості через непередбачуване природне середовище, де воно здійснюється. Стабільність та ефективність забезпечення безпеки мореплавства визначає успішність морських перевезень, їх швидкість та налагодження надійної роботи міжконтинентальних транспортних коридорів, економічну, політичну та соціальну стабільність держав. Безпека мореплавства, що конституюється починаючи з перших морських подорожей, є на теперішній час провідним принципом, який детермінує всі види людської активності на морі.

Україна, перебуваючи на узбережжі Чорного та Азовського морів, має потужний портовий потенціал, поступово відроджує мореплавство та судноплавство внутрішніми водними шляхами, має об'ємну нормативну базу та формує сучасну систему забезпечення безпеки водних сполучень. Угодою про асоціацію між Україною та ЄС (ст. 411) передбачається розвиток співробітництва щодо інтегрованої морської політики, зокрема шляхом докладання зусиль для покращення морської безпеки та заходів безпеки на морі. Провідну роль держави та уповноважених нею органів у сфері забезпечення безпеки мореплавства як стандарт закріплено в нормах Конвенції ООН з морського права 1982 р. (далі – UNCLOS'82) та інших міжнародних угод, які є обов'язковими для України. У них підкреслено імперативність публічного адміністрування цієї сфери з використанням таких інструментів, що є доступними лише державному адміністративно-правовому механізму. Виклики та загрози сучасному мореплавству не можуть бути подолані без втручання та керівної ролі держави, вироблення надійного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства держав прапорів суден, держав портів їх заходження та прибережних держав. На актуалізацію питань забезпечення безпеки мореплавства в Україні вплинула також тимчасова окупація Кримського півострова, морських

просторів навколо нього, необхідність забезпечення безпеки проходження Керченською протокою та мореплавства в Азовському морі.

Актуальність теми дослідження зумовлено подальшим упровадженням в Україні адміністративної реформи, оновленням Кабінетом Міністрів України програмних документів галузі – Морської доктрини України на період до 2035 року і Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, створенням та початком роботи в Україні Морської адміністрації. Об’єктивна необхідність ефективного забезпечення безпеки мореплавства зумовлює формування оновленої концепції його адміністративно-правового механізму. Визначення на сучасному, початковому, етапі його новітнього творення тих напрямів адмініструючого керуючого впливу та нормотворення, що допоможуть побудувати надійний і дієздатний, сформований з урахуванням кращих світових практик, його інституційний та законодавчий устрій.

Серед наукових правничих досліджень забезпечення безпеки мореплавства слід назвати дисертацію В.А. Селезньова «Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства» (1998 р.), в якій комплексно досліджено поняття безпеки мореплавства, визначено структуру та охарактеризовано її правові основи, а також особливості прокурорського нагляду за дотриманням вимог безпеки мореплавства. Питанням санкціонованого втручання в торговельне мореплавство з метою забезпечення його безпеки присвячена дисертація В.В. Серафімова «Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства» (2000 р.), суднового постачання – дисертація Л.І. Пашковської «Адміністративно-правове регулювання діяльності суднових постачальників» (2008 р.), технічного складника забезпечення безпеки мореплавства – дисертація В.О. Сергійчик «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден» (2010 р.). Дослідження А.П. Калініченко на тему «Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні» (2011 р.) присвячено розгляду механізму забезпечення безпеки судноплавства маломірних суден та річкового транспорту на внутрішніх водних шляхах України. У дисертаційному

дослідженні Д.А. Іванова «Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства» (2008 р.) визначено роль та місце інформаційного права у сфері забезпечення безпеки мореплавства та визначено, що своєчасний обмін достовірною інформацією збільшує шанси на запобігання загибелі морських суден та, у випадку лиха, якнайшвидшого надання допомоги для рятування життя і здоров'я людини, а також на мінімізацію шкоди, якої може бути завдано майну або вантажу. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства розроблено в дисертаціях В. Бойовича «Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії» (2003 р.), де систематизовано вимоги із забезпечення безпеки мореплавства, надано авторське визначення поняття «безпека мореплавства» та обґрунтовано її комплексний характер; О.І. Белової «Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації в сучасних умовах» (2008 р.), де визначено, що морська безпека держави є одним із базових елементів державної морської політики; Т.В. Аверочкіної «Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві» (2006 р.), в якій визначено роль «людського фактора», професійного складника та рівня кваліфікації моряків у забезпеченні безпеки мореплавства. Кримінологічне дослідження сфери забезпечення безпеки мореплавства здійснене Н.О. Федчун «Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення» (2014 р.), де вироблено концепцію забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства.

Зазначені теоретичні розробки є вагомим внеском у розвиток теорії правової науки, сприяють формуванню комплексної галузі морського права, оновлюють та доповнюють галузеві правові науки (адміністративного, міжнародного права та ін.). Водночас, незважаючи на численність проведених розробок, комплексного дослідження адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства досі здійснено не було. Це в умовах сьогоденного формування оновленої системи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні та у світлі значного оновлення нормативно-правового

забезпечення морської діяльності значно актуалізує важливість вироблення цілісної концепції адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства та надання рекомендацій з метою його вдосконалення. Також значні зміни в інституційному та законодавчому забезпеченні безпеки мореплавства, що відбулися останнім часом в Україні, зокрема створення та початок роботи Морської адміністрації, характеристика перших результатів її роботи, а також можливі шляхи вдосконалення практично не знайшли свого відображення в наукових правничих дослідженнях.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано в рамках науково-дослідної теми кафедри морського та митного права «Митне, морське та інформаційне право: євроінтеграційний вимір», що пов'язана з планом наукових досліджень Національного університету «Одеська юридична академія» на 2016–2020 роки «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» (державний реєстраційний номер 0116U001842).

Мета і задачі дослідження. Мета цього дослідження полягає у створенні нової наукової концепції реформування та вдосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

Для досягнення мети дисертаційної роботи було визначено такі задачі:

означити в історичній ретроспективі правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства;

визначити на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод поняття «безпека мореплавства» та «забезпечення безпеки мореплавства»;

охарактеризувати адміністративно-правову складову забезпечення безпеки мореплавства;

систематизувати основні теоретико-методологічні підходи до визначення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства;

висвітлити значення принципу забезпечення безпеки мореплавства для правового регулювання морської діяльності;

охарактеризувати міжнародно-правову уніфікацію галузевих стандартів та

комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства;

визначити механізм та основні етапи формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні та інституціоналізації системи органів управління нею;

охарактеризувати форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні;

розробити пропозиції з удосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що складаються у сфері мореплавства.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

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 і явищ.

Діалектичний метод дозволив всебічно та об'ємно дослідити формування правових засад та інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні та у світі (п.п. 2.2, 3.1), а також визначити об'єктивні причини виникнення проблем у процесі організації системи державного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства в Україні (п. 3.1). Історико-правовий метод дозволив вивчити становлення організаційно-правових механізмів забезпечення безпеки мореплавства в Україні (п. 1.1) та охарактеризувати основні етапи формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні (п. 2.3). Метод системного аналізу дав змогу всебічно дослідити адміністративно-правову складову забезпечення безпеки мореплавства та охарактеризувати принцип забезпечення безпеки мореплавства як провідний для всього масиву правових норм, якими врегульоване мореплавство (п.п. 1.2, 2.1), вивчити основні теоретико-методологічні підходи до визначення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства (п. 1.3), а також

упорядкувати форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні (п. 3.2). Застосування формально-логічного та теоретико-прогностичного методів дозволило розробити пропозиції щодо вдосконалення існуючого на теперішній час адміністративно-правового та організаційного забезпечення безпеки мореплавства в Україні (п. 3.3).

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є положення і теоретичні висновки, які містяться в наукових працях таких вітчизняних науковців у галузі адміністративного, інформаційного, морського права, міжнародного публічного та приватного права, кримінології та морської транспортної безпеки, як: Т.В. Аверочкіна, Г.А. Анцелевич, Б.В. Бабін, О.О. Балобанов, О.І. Белова, О.В. Бондар, В.Б. Васильєва, Д.А. Іванов, С.В. Ківалов, Г.І. Конопелько, Б.А. Кормич, С.О. Кузнецов, Л.О. Пашковська, Л.А. Позолотін, В.А. Селезньов, В.В. Серафимов, В.О. Сергійчик, В.І. Снопков, В.П. Топалов, В.Г. Торський, Н.О. Федчун, О.М. Шемякін, а також зарубіжних: Дж. Ашер, К.А. Бєкяшев, Ф. Боїссон, В. Бойович, В.М. Гуцуляк, А.Л. Колодкін, Д. Коломбос, М.Ю. Лебєдєв, А.Ю. Піджаков, Л. Райн, Д.А. Скороходов, А.М. Скринник, У. Таллей, І. Фікрі та ін.

Нормативно-правовою базою дисертації є Конституція України, міжнародні договори, документи та узагальнення матеріалів міжнародних конференцій, програмні документи, закони України з питань забезпечення безпеки мореплавства, укази і розпорядження Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативні акти Міністерства інфраструктури України, Державної служби морського та річкового транспорту України та інших центральних органів виконавчої влади, Державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

Емпіричну основу дисертації становлять довідкові видання, аналітичні, статистичні матеріали та Інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням, в якому сформульовано цілісну концепцію адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в

Україні, яка базується на використанні адміністративних засобів для реалізації загальновизнаних міжнародних норм та стандартів. У результаті здійсненого дослідження сформульовано ряд положень і висновків, до найбільш значущих з яких належать:

уперше:

визначено історико-правовий базис формування сучасних підходів до розуміння безпеки мореплавства та організаційно-правових механізмів її забезпечення;

охарактеризовано особливості застосування норм національного адміністративного права у реалізації міжнародних зобов'язань та стандартів щодо забезпечення безпеки мореплавства;

визначено на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод провідну роль принципу забезпечення безпеки для правового регулювання мореплавства;

оновлено розуміння ролі та значення комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства;

охарактеризовано стан правового забезпечення безпеки морського рибальства в Україні;

визначено можливості застосування чинних правових норм у сфері забезпечення безпеки мореплавства до автономних суден;

сформульовано закономірності та основні напрями формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні;

охарактеризовано інституціоналізацію системи органів управління безпекою мореплавства в Україні;

класифіковано та розкрито форми і методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні;

удосконалено:

концепцію адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні та провідної ролі держав у механізмі забезпечення безпеки світового мореплавства;

наукові підходи до теоретико-правової розробки категорій «безпека мореплавства» та «забезпечення безпеки мореплавства»;

вчення про державний контроль в адміністративному праві;

погляди щодо вирішення питань інституційної підпорядкованості капітанів морських портів України;

набули подальшого розвитку:

положення про формування загальносвітових стандартів, форм, методів та інструментів публічного адміністрування безпеки мореплавства;

підходи до формування системи принципів та адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства;

ідеї транснаціонального адміністративного права через адмініструючі функції міжнародних інституцій у сфері забезпечення безпеки мореплавства;

запропоновано:

входження Регістру судноплавства України до складу Морської адміністрації України;

залучення консультативних механізмів та інститутів громадянського суспільства до формування пропозицій з удосконалення системи забезпечення безпеки мореплавства в Україні;

способи та концептуальні шляхи формування змін та доповнень до чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертаційному дослідженні положення, зроблені узагальнення, висновки та пропозиції мають загальнотеоретичне і прикладне значення для науки адміністративного права і процесу, правотворчої діяльності та практики діяльності органів виконавчої влади України.

Результати дослідження можуть бути використані у:

науково-дослідній сфері – для подальших досліджень загальнотеоретичних питань публічного адміністрування безпеки мореплавства, удосконалення його наукового підґрунтя (Акт про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження у навчальну та науково-дослідну діяльність Національного

університету «Одеська юридична академія» від 11 червня 2020 р.);

правотворчій діяльності – при реформуванні законодавства України з питань безпеки морської діяльності, підготовці проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення й усунення прогалин правового забезпечення безпеки мореплавства (Акт впровадження результатів наукових розробок дисертаційного дослідження у законопроектну роботу Комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності від 18 червня 2020 р. № 147/2-32; Акт впровадження результатів наукових розробок дисертаційного дослідження у законопроектну роботу Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури від 19 червня 2020 р. № 04-31/12-2020/81129);

правозастосовній діяльності – для вдосконалення та підвищення ефективності практичної діяльності органів державної влади та управління у сфері морської діяльності;

навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників із курсів: «Адміністративне право», «Морське право», «Морське та митне право», «Портове право», «Проблеми адміністративного права», а також при підготовці дисертаційних робіт та монографічних досліджень із питань правового забезпечення морської діяльності.

Особистий внесок дисертанта. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, усі сформульовані в ньому положення і висновки обґрунтовано на основі особистих досліджень здобувача. Власний внесок у науковій статті, опублікованій у співавторстві, «Гене́за міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства» (Т.В. Аверочкіна, Т.М. Плачкова. – Lex Portus. 2016. № 2. С. 150–168) – самостійно охарактеризовано міжнародні угоди у сфері забезпечення безпеки мореплавства, а також надано авторське визначення категорії «безпе́ка суднопла́вства».

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на засіданні кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було

представлено й обговорено на міжнародних, всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях, круглих столах: «Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії» (м. Львів, 16–17 грудня 2016 р.), «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 3 грудня 2016 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 6–7 квітня 2017 р.), XX Ювілейна міжнародна звітна конференція юних юристів, студентів, аспірантів і молодих вчених, присвячена 20-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 170-річчю Одеської школи права (м. Одеса, 12 травня 2017 р.), «Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє» (м. Одеса, 19 травня 2017 р.), «Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права» (м. Київ, 9–10 червня 2017 р.), «Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права» (м. Кривий Ріг, 27 жовтня 2017 р.), «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 18 листопада 2017 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 7–8 грудня 2017 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 29–30 березня 2018 р.), «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції» (м. Одеса, 18 травня 2018 р.), «Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку» (м. Харків, 1–2 березня 2019 р.), «Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності» (м. Харків, 15–16 березня 2019 р.), «Сучасні тенденції розвитку юридичної науки та практики» (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.), «Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення» (м. Харків, 11–12 квітня 2019 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 18–19 квітня 2019 р.), «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.).

Публікації. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертаційному дослідженні, викладено у 9 наукових статтях (із них 1 у співавторстві), 6 з яких (1 у співавторстві) розміщено у фахових виданнях

України, внесених до міжнародних наукометричних баз, 1 – у науковому фаховому виданні, що входить до затвердженого переліку, 2 – у зарубіжних періодичних наукових виданнях (1 з яких розміщено у виданні країни, що належить до членів Організації економічного співробітництва та розвитку), і 17 доповідях на наукових і науково-практичних конференціях та інших наукових заходах.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, що містять 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (372 найменування) та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 216 сторінок, із них основного тексту – 163 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АДМІНІСТРУВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

1.1. Поняття та історико-правовий аспект забезпечення безпеки мореплавства

Безпека є основоположним принципом будь-якої діяльності. Від убезпечення активності людини або машини завжди залежить результативність їхньої роботи, досягнення очікуваного результату, поставленої мети. Безпека є станом, коли кому-небудь або чому-небудь ніщо не загрожує [265, с. 137], або інакше – це стан, за якого ризик шкоди або збиток обмежений припустимим рівнем [100, с. 252]. Також безпека розглядається як один з аспектів якості [269, с. 145]. При цьому категорія «безпека» не є абсолютною та набуває змістовного значення лише у зв'язку з конкретними об'єктами або сферою життєдіяльності людини та навколишнього світу [148, с. 69]. Сучасний світ, відкинувши концепцію абсолютної безпеки, дійшов до концепції прийнятної (припустимої) ризику, сутність якої полягає в прагненні до такої малої безпеки, яку сприймає суспільство в цей період часу. Прийнятний ризик поєднує в собі технічні, економічні, соціальні та політичні аспекти та є певним компромісом між рівнем безпеки і можливостями її досягнення [14, с. 23].

Особливого значення безпека набуває в мореплаванні: значні розміри морських суден, зростання їхньої швидкості, збільшення інтенсивності руху, плавання суден у складних метеорологічних умовах тощо надають проблемі забезпечення безпеки мореплавства підвищеної пріоритетності й актуальності при оцінці сучасного стану і подальшого розвитку [72, с. 83]. Мореплавання є найбільш інтернаціональною серед усіх світових індустрій. Водночас воно є й найбільш небезпечною, оскільки пов'язане зі значним ризиком для моряків, а також великою вірогідністю спричинення значної шкоди навколишньому середовищу та сторонам морського бізнесу [284, с. 122]. Ризик об'єктивно

присутній у будь-якій морській діяльності, оскільки діяльність людини на морі завжди супроводжується форс-мажорними обставинами, що викликані дією нездоланних сил природи. Вони не можуть бути ані передбачені, ані усунуті жодними заходами. Уважається, що зв'язок мореплавства з ризиком доказування не потребує, тому в зарубіжних статистичних таблицях Ллойда замість прийнятого в нас терміна «судна в експлуатації» зазначають однозначно – «ships at risk» («судна, що наражаються на ризик»). Поняття «ризик» є одним із ключових в описі діяльності людини-оператора при керуванні складними системами управління, особливо процесу прийняття рішень. Воно широко використовується у зв'язку з оцінкою управлінської ситуації, аналізом можливих варіантів рішення, прийняттям рішення та його реалізацією [14, с. 22].

Аналізуючи та синтезуючи для різних ситуацій поняття небезпеки на морі, можна дійти до загального висновку, що під безпекою мореплавства слід розуміти стан рівноваги між навколишнім природним середовищем, судном та людиною. Порушення цієї рівноваги через вплив нездоланних сил стихії, відмов у роботі людини або техніки загрожує низкою наслідків, що мають назву «аварійні морські пригоди» [110].

Мореплавство, як спільний вид діяльності людини та машини (судна), є цілком залежним від забезпечення його безпеки – принципу, що детермінує всі види морської активності, здійснювані в дуже мінливому природному середовищі, а також багатоаспектне внутрішнє і міжнародне функціонування держав у цій сфері. За своїм змістом безпека є подібною до надійності, яка визначається як ступінь гарантування безвідмовності роботи при використанні конкретної системи або пристрою. Відповідно до теорії надійності, цілком надійних систем немає та бути не може, а чим більше елементів складають систему, тим нижчою є її надійність. Тому безпеку на морі можна розглядати як збільшення, підвищення надійності. Дійсно, незважаючи на постійне покращення технічної бази судноплавства, підвищення вимог до рівня кваліфікації судових екіпажів, аварії продовжуються, гинуть люди та втрачаються вантажі [100, с. 254].

Завдання забезпечення безпеки мореплавства усвідомлене людством у далекій історичній ретроспективі [300, с. 163]. Одним із перших та, природно, обґрунтованим на звичаєвих нормах, правових інститутів, пов'язаних із регулюванням мореплавства та забезпеченням його безпеки, є інститут «загальної аварії», що охоплював протягом 2 – 2,5 тисячоліть до н.е. будь-яку пригоду на морі: несправність судна, вплив стихії, напад піратів, посадку на мілину тощо [350, р. 276-285], тобто більшість тодішніх морських небезпек. Згадки про кодифіковані морські звичаї, які були тим чи іншим чином пов'язані з морською аварією, зазвичай відносять до XV ст. до н.е. [140, с. 97; 359, р. 200-202]. Ці звичаї поступово поширилися спочатку серед народів Китаю, Індії та Далекого Сходу, а згодом були сприйняті давніми арабськими мореплавцями, а вже від них – народами Середземномор'я [306, с. 145].

Правовий інститут аварії набув подальшого розвитку у фінікійському, родоському та римському праві, у середньовічних зводах звичаїв Трани, Амальфі, Консолато дель Маре, Законах Вісбі ті ін., а згодом у національних законодавствах держав та багатьох міжнародних угодах [38, с. 6], присвячених як власне інституту загальної аварії (що із часом зазнав певної модифікації), так і багатьом аспектам забезпечення безпеки мореплавства (технічним, експлуатаційним тощо).

Категорія «безпека» у науковій мові вперше з'являється у працях Демокрита, Сократа, Платона, Аристотеля, адже в дорелігійну епоху та в умовах міфологізації навколишнього світу людина постійно перебувала в небезпеці, у всьому тодішньому світі ще не існувало самого поняття «безпека», у найпростішому його змісті як «огороження від небезпеки». Лише з моменту зародження перших цивілізацій та культури, в основі якої була релігія не як відособлена культова система, а вже як мірило життя суспільства, ставлення до небезпеки поступово почало змінюватися [303] та з часом набуло сучасних рис. Так відомо, що за часів античності стародавні греки успішно опанували майстерність забезпечення безпеки мореплавства, про що свідчать їхні вдалі морські подорожі та колонізація Північного Причорномор'я [159, с. 78].

Згідно з даними тлумачного словника Робера, категорія «безпека» почала використовуватися з 1190 р. та позначала спокійний стан духу людини, яка вважала себе захищеною від будь-якої небезпеки [330]. Проте в цьому значенні вона практично не використовувалася до XVII – XVIII ст.ст., коли із затвердженням у більшості країн точки зору про те, що держава має за мету забезпечення загального добробуту та безпеки, погляд на останню змінюється і вона починає розглядатися як стан, ситуація спокою, що має прояв у результаті реальної небезпеки (як фізичної, так і моральної), а також матеріальні, економічні, політичні умови, відповідні органи та організації, які сприяють створенню цієї ситуації [307, с. 13-14]. При цьому вже у XIII ст. розпочинається використання цієї категорії в міждержавних договорах із питань мореплавства. Так Тунісом було укладено договори з Венецією (1231 р.), Пізою (1234 р.) та Генуєю (1236 р.), де містилася згадка про необхідність забезпечення безпеки мореплавства. Договори періодично переглядалися, проте норми про убезпечення мореплавства лишалися в них незмінними [60, с. 180].

Згадки про необхідність забезпечення безпеки мореплавства на території сучасної України належать до XVIII ст. – періоду розбудови тогочасного флоту, проте давні документи та історичні пам'ятки свідчать, що навіть у III – VI ст. н. е. східні слов'яни здійснювали морські подорожі Чорним та Середземним морями, а річкові переправи – давній звичай прадавнього населення всієї сучасної території України. Зокрема, візантійські джерела досить точно описують похід східних слов'ян у 269 р. на Афіни, Коринф та Спарту, під час якого вони досягли також Криту і Кіпру [45, с. 115], що було б неможливим без дотримання правил безпеки мореплавства. За часів Київської Русі та початку судноплавства Дніпром давні корабельники переймалися забезпеченням безпеки морських та річкових подорожей, адже без цього неможливими були б торговельні контакти з Візантією [159, с. 78]. Договори 911 і 944 рр. є пам'ятками права, що відбивають, на думку дослідників, переважний вплив ідей та концепцій давньокиївського права та, у певному сенсі, є такими, що значно випередили свій час. Адже у частинах текстів цих договорів, що дійшли до нас, досить конкретно

сформульовані зобов'язання сторін із надання допомоги та порятунку мореплавцям, які зазнали біди. Вони багато в чому передбачили сучасні конвенційні міжнародно-правові норми та такі, що ґрунтуються на них норми внутрішнього права держав. У цих міжнародно-правових актах наявні норми про зобов'язання сторін – Давньокиївської держави і Візантії – забезпечити охорону майна, життя та свободи мореплавців [103, с. 32]. І в подальші часи безпека морських та річкових подорожей завжди стояла на порядку денному і в самих корабельників, і на загальнодержавному рівні. Відомо, наприклад, що козацькі успіхи в кораблебудуванні і суднопластві та, звісно, забезпеченні безпечного плавання, відзначилися у російсько-турецьких війнах 1806–1812 та 1828–1829 рр., коли їх було залучено як справних мореплавців та корабелів. Продовжувачами традицій козацького флоту стали флотилія Задунайської Січі, яка існувала до 1828 р., а після повернення більшості козаків на рідну землю – флотилія Азовського війська (1831–1865 рр.) [16]. Славетна історія Чорноморського морського пароплавання, яке було створене в 1833 р. і до 1990 р. було найбільшим в Європі та другим у світі [73, с. 12], була б неможливою без забезпечення безпеки мореплавання. І сьогодні, в епоху науково-технічного прогресу, розроблення цілковито автономних, безпілотних суден [5; 6; 308] та спрямування правового регулювання на захист морського середовища, аспекти забезпечення безпеки мореплавання не полишають свого провідного значення і є визначними як при міжнародному та національному нормотворенні, так і у процесі застосування прийнятих норм.

Епоха Великих географічних відкриттів, серед іншого, поставила на порядок денний більшості європейських держав також питання забезпечення безпеки мореплавання, адже від убезпечення морських подорожей залежав їхній економічний розвиток та можливість здійснювати тривалі морські експедиції до віддалених берегів Америки, Азії та Африки. Це вплинуло і на національне законодавство європейських країн, норми якого саме в цей період починають оформлюватися в галузеві кодифіковані акти, у т.ч. й у сфері мореплавання (морської торгівлі) та забезпечення його безпеки. Проте, незважаючи на таку

тривалу історію, лише під час Брюссельського конгресу 1888 р. на міжнародному рівні вперше прийнято резолюцію з проєктом Морського кодексу, у нормах якого було сформульовано перші узгоджені багатьма країнами правила забезпечення безпеки мореплавства (запобігання зіткненням суден у відкритому морі, взаємна допомога під час морських катастроф, ліквідація аварій тощо) [22, с. 7-8]. При цьому до початку XX ст. кожне велике судно вважалося унікальною інженерною спорудою [65], а технічні норми їх побудови залишалися внутрішньодержавними. Саме це, серед іншого, стало причиною загибелі у 1912 р. пароплава «Титанік», збудованого за англійськими технічними регламентами, що під час аварії 14–15 квітня засвідчили свою недосконалість і призвели до численних людських втрат та загибелі найбільшого океанського лайнера тих часів [345, р. 197]. Саме цей випадок прийнято вважати початком відліку історії сучасного міжнародного співробітництва у сфері правового забезпечення впровадження єдиних технічних норм побудови морських суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, адже саме аварія «Титаніка» зумовила скликання у 1914 р. першої Конференції з охорони життя на морі, у результаті якої було прийнято першу редакцію SOLAS.

Науково-технічний прогрес, систематизація знань у сфері мореплавства, прагнення до освоєння віддалених від узбережжя держав морських просторів поступово підвищили значення Світового океану у житті людства: види людської активності уже не обмежувалися традиційними судноплавством та рибальством, а поступово доповнювалися прагненням видобутку корисних копалин на значних глибинах, виробництвом енергії при використанні течій та вітру тощо. При цьому значення судноплавства та використання морських просторів із транспортною метою не зменшується: сьогодні у Світовому океані перебуває, за висновками фахівців, понад 30 млн суден [315, р. 184-187, 189-190, 192-193; 371, р. 28-30], на яких працюють та подорожують десятки мільйонів осіб [352], перевозяться значні матеріальні цінності (близько 80–90% усіх зовнішньоторговельних вантажів світу), морські судна задіяні в промислах та видобувають корисні копалини [360; 335], беруть участь у наукових дослідженнях та охороні навколишнього середовища [329, р. 20-22], здійснюють буксирування,

лоцманське, криголамне проведення, забезпечують морський туризм тощо. Усі ці види діяльності є неможливими без забезпечення безпеки мореплавства.

Із метою обслуговування флоту, підтримання його в мореплавному стані, у першу чергу, у тому, що стосується забезпечення безпеки мореплавства, а також для будування нових видів суден, державами створено складну морську і берегову інфраструктуру, що охоплює засоби забезпечення безпеки морських шляхів, морські порти, судноремонтні та суднобудівні заводи, морські навчальні та наукові центри тощо. У кожній прибережній (і не лише) країні створено державні органи, що займаються морськими справами, відповідно до міжнародних угод приймається необхідне законодавство та затверджуються технічні норми. Засновано міжнародні організації, які займаються проблемами, пов'язаними з функціонуванням світового флоту, головною з яких є проблема забезпечення безпеки мореплавства як для кожного судна, так і для всього світового флоту. І актуальність вирішення цієї проблеми пов'язана, насамперед, із тим, що щороку на морських шляхах у результаті аварійних випадків та інших пригод гинуть сотні тисяч людей [195, с. 10] та втрачаються значні матеріальні цінності (судна, вантажі тощо) [332], відбуваються численні випадки забруднення морського середовища, що спричиняють шкідливі практично невиправні екологічні наслідки для багатьох прибережних країн. Метою забезпечення безпеки мореплавства є стійке і безпечне функціонування морського транспортного комплексу, захист інтересів особистості, суспільства і держави, а також об'єктів і суб'єктів морської транспортної інфраструктури та споживачів транспортних послуг [257, с. 721].

Отже, правовий інститут безпеки мореплавства не лише не втратив свого первісного значення, а на теперішній час розвинувся до глобальних масштабів, трансформувався в комплексний та одночасно родовий національно- та міжнародно-правовий інститут забезпечення безпеки мореплавства, набув статусу принципу правового забезпечення морської діяльності. Прагнучи запобігти аварійності на світовому флоті або зменшити її рівень, держави активно співпрацюють у сфері забезпечення безпеки мореплавства. При цьому співпраця

здійснюється державами як безпосередньо через свої органи і національні організації та служби (наприклад, співробітництво аварійно-рятувальних служб), так і в межах міжнародних організацій (наприклад, ІМО, ІАКС та ін.). Напрямки такої співпраці є різноманітними та охоплюють багато сфер: умови побудови та реєстрації суден, стандарти професійної підготовки моряків, правила навігації, запобігання забрудненню тощо. Метою співробітництва є вироблення відповідних комплексів технічних і правових норм, що оформлюються у вигляді міжнародних договорів та інших документів, і забезпечують, за умови їх неухильного виконання, достатньо високий рівень безпеки сучасного мореплавства [38, с. 8].

На внутрішньодержавному рівні створено системи організаційно-правового забезпечення безпеки мореплавства, запроваджуються нові технології супутникового зв'язку та прогнозування метеорологічних умов плавання для запобігання аварійності суден, діють центри з підвищення кваліфікації персоналу морських суден, здійснюється контроль держави порту (Port State Control, PSC). Водночас поряд із наявністю чисельних міжнародних угод та актів внутрішнього законодавства у сфері забезпечення безпеки мореплавства, загальноприйнятого визначення цього поняття досі не вироблено, при цьому загальні підходи до його тлумачення є практично тотожними в усьому світі.

Так у датському законі про безпеку на морі зазначається: «Safety of navigation is ensured through close cooperation with other national and international organizations and authorities to ensure that nautical publications, charts, surveys, lighthouses, navigation marks, ports, dredging, routing, regulations for preventing collisions at sea, pilotage and regulations on pollution prevention and safety of life at sea are of the highest standard, just to mention a few of the key issues in the vast safety of navigation complex» [365]. У Норвегії до системи безпеки мореплавства належать: «Maritime pilotage, VTS, Aids to Navigation, Monitoring and Reporting systems, Port Security (ISPS)» [349]. А в Australian Maritime Safety Authority Act 1990 [316] визначення цієї категорії (maritime safety) взагалі відсутнє.

В Україні в Положенні про систему управління безпекою судноплавства на

морському і річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904 [192], «безпеку судноплавства» визначено як стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків. При цьому окремого визначення категорії «безпека мореплавства» в українському законодавстві, на відміну від європейської нормотворчої практики, ще не розроблено. Натомість у Типовому положенні про службу морської безпеки порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 [282], надається визначення поняттю «морська безпека»: «постійно підтримуваний стан захищеності морського та річкового транспорту України від загроз піратства, тероризму й актів незаконного втручання».

У світовому мореплавстві й у наукових дослідженнях окремих аспектів забезпечення його безпеки більш усталеною є практика використання категорії «безпека мореплавства» («maritime safety» чи «safety at sea») [29; 12; 250; 316; 361; 363; 365], або навіть «безпека океанокористування» [250, с. 9], але останній включає дуже широке коло суспільних відносин, пов'язаних не лише зі здійсненням безаварійного плавання суден та охорони людського життя на морі, але й охороною навколишнього морського середовища, у т.ч. і природних ресурсів Світового океану. На думку Т.Б. Ванданова, правові основи безпеки мореплавства складаються із сукупності міжнародно-правових і внутрішньодержавних норм. Основи безпеки включають: технічні правила безпеки плавання суден, регламентацію відповідальності за їх порушення, правила підготовки і допуску судових фахівців до управління технікою, організацію допомоги і рятування на морі, здійснення ефективного нагляду за технічним станом суден і виконанням міжнародних правил у цій сфері [29, с. 8–27]. Безпеку мореплавства також визначають як стан використання морських просторів (тобто будь-які види людської діяльності на морі), який виключає заподіяння шкоди морським суднам або іншим технічним спорудам, життю і

здоров'ю людей та який забезпечується заходами різного характеру, такими як економічні, технічні, організаційні, правові і соціальні [12, с. 7].

Деякі автори розглядають безпеку мореплавства лише як безпеку суден при виконанні ними основної функції – руху на поверхні або в товщі вод. Так Д. Коломбос зазначав, що безпека мореплавства – це організація належного порядку руху суден на морі, що забезпечується дотриманням правил запобігання зіткненню суден, використанням та виставленням вогнів та сигналів, а також виконанням чинних загальних розпоряджень, націлених на запобігання зіткненням [80, с. 300]. Інші, навпаки, вважають, що категорія «безпека мореплавства» охоплює сукупність технічних, організаційних, експлуатаційних та правових засобів і методів охорони людського життя на морі й безаварійної роботи флоту, включаючи проєктування і будівництво суден з огляду їх відповідності досягнутому науково-технічному рівню [271, с. 70]. Або розуміють під безпекою мореплавства технічно, організаційно, економічно, політично, соціально обґрунтований у конкретній державі, у конкретний історичний період рівень надійності транспортного процесу; відносно стабільний стан (положення), вільний від небезпек, який забезпечується системою міжнародних і національних заходів технічного, організаційного, економічного, соціального і правового характеру, спрямованих на зменшення та запобігання аварійності з метою збереження людських життів та майна на морі, захисту і збереження морського середовища [110]. Безпека мореплавства визначається також як сукупність технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів і методів охорони людського життя на морі і безаварійної роботи флоту, включаючи проєктування і будівництво суден з урахуванням їх відповідності досягнутому рівню науково-технічного прогресу, тобто ця безпека має комплексний характер [22, с. 10].

Н.О. Федчун пропонує таке визначення цього поняття: «Безпека мореплавства – це стан захищеності морського транспорту, людей, вантажів, навколишнього середовища при морекористуванні від заподіяння будь-якої шкоди природного, техногенного та людського походження або готовність ліквідувати аварійні наслідки, що забезпечується організаційними, технічними,

юридичними та іншими засобами» [300, с. 165]. Також безпеку мореплавства можна розглядати як забезпечення повної свободи судноплавства не лише в технічному відношенні, але також у правовому та політичному. Може йтися про усунення будь-яких неправомірних перешкод, що навмисно вчиняються на морі [169, с. 488-489].

У науково-практичній літературі дослідників з ЄС трапляється поняття «морської безпеки», яка об'єднує всі три зазначені аспекти безпеки. Хоча іноді використовуються й інші визначення безпеки мореплавства, безпеки моря (екологічної безпеки) і безпеки в антитерористичному розумінні [300, с. 165]. До речі, також і в іноземних джерелах до теперішнього часу немає офіційного чіткого визначення категорії «безпека на морі» («safety at sea») [269, с. 156].

У цілому ж безпеку мореплавства визначають у вигляді сукупності технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі та безаварійної роботи флоту, включаючи проектування і будівництво суден з огляду їх відповідності досягнутому науково-технічному рівню [271, с. 70]. Її розуміють як такий стан судноплавства та інших видів людської діяльності на морі, який виключає заподіяння шкоди морським суднам, іншим технічним пристроям, житлу та здоров'ю людей, навколишньому морському середовищу, та який забезпечується заходами економічного, технічного, організаційного, соціального і правового характеру [250, с. 9].

Також під безпекою на морі розуміють вірогідність виживання людини на морі та відсутність порушень в її фізичному та моральному стані [100, с. 254], а також як систему захисту морських суден від загрози втрати ними мореплавного стану внаслідок впливу небезпечних для мореплавства факторів, а також охорони людського життя на морі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на морі від несприятливих проявів мореплавства [139]. Безпеку мореплавства, на наше переконання, слід розглядати також як складник загальної категорії, якою є «безпека судноплавства», що підтверджується нормами Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України

від 20.11.2003 р. № 904.

Таким чином вважаємо цілковито обґрунтованим безпеку мореплавства визначати як стан максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морських суден або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або негативного впливу на навколишнє середовище [161, с. 50].

Безпека мореплавства залежить від великої кількості взаємопов'язаних, різноманітних вимог: досконалість конструкції та обладнання суден; ступінь укомплектування суден кваліфікованими екіпажами, організація несення вахти, праці та відпочинку; організація лоцманського та криголамного проведення суден, регулювання руху суден, організація навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення, організація морських систем радіозв'язку та зв'язку на внутрішніх водних шляхах; досконалість комплексу наземних засобів забезпечення безпеки судноплавства; досконалість структури й організації діяльності служб організації руху та забезпечення безпеки судноплавства; інформаційне забезпечення судноплавства зі своєчасним сповіщенням про зміну навігаційної і гідрометеорологічної обстановки та загрозу безпеці судноплавства; наявність системи запобігання та розслідування аварій і катастроф на морському транспорті; стан державного регулювання та контролю за безпекою судноплавства [164, с. 114]; дотримання правил «доброї морської практики» [318].

Слово «забезпечення» походить від дієслова «забезпечувати» – створювати надійні умови для здійснення чого-небудь; гарантувати щось; захищати, охороняти кого-, що-небудь від небезпеки [266, с. 18; 32, с. 375]. Отже, створення надійних умов, цілеспрямована діяльність щодо їх створення для здійснення мореплавства, захист від небезпек і складають зміст забезпечення безпеки мореплавства. Організаційне забезпечення системи безпеки мореплавства характеризується місцем і роллю спеціальних суб'єктів, їх функціями, повноваженнями, а також підставами і напрямками їх взаємодії при здійсненні

заходів із забезпечення безпеки мореплавства [296, с. 78].

Забезпечення безпеки мореплавства за сучасних умов залежить від багатьох факторів: виконання норм безпеки, оснащеності судна, кваліфікації екіпажу, підготовленості до дій в екстремальній ситуації, слідування «добрій морській практиці» [318, р. 234].

Серед учених немає єдиної думки стосовно вимог до забезпечення безпеки мореплавства (або ширше – судноплавства). Так В. Бойович виділяє п'ять груп вимог: до проєктування суден, їх конструкції та устаткування; до контролю при будівництві суден; до експлуатації судна (укомплектування екіпажем, завантаження та перевезення, попередження аварійності, наявність засобів зв'язку тощо); до організації пошуку і рятування; до контролю у портах та організації розслідування аварій [22, с. 9–10]. На думку О. О. Балобанова та Ф. Моліні, забезпечення безпеки мореплавства охоплює такі складові: здійснення безаварійного плавання (безпека суден); охорона людського життя від небезпек моря (безпека людського життя на морі); екологічна охорона Світового океану (безпека морського природного середовища); безпека судноплавних шляхів, зокрема охорона суден і людини від тероризму і піратства [12, с. 7; 351, s. 82-88, 107]. Зазначене цілком відповідає ст. 10 Конвенції про відкрите море 1958 р. [86] та ст. 94 UNCLOS'82 [87] щодо обов'язків держави прапора стосовно, зокрема, забезпечення безпеки мореплавства.

Отже, вважаємо за доцільне визначати термінологічне словосполучення «забезпечення безпеки мореплавства» як створення необхідних умов (технічних, експлуатаційних, навігаційних, правових тощо) для надійного існування стану максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може привести до загибелі або травмування людей, матеріальним збитків або негативного впливу на навколишнє середовище [164, р. 115]. Завдання забезпечення безпеки мореплавства є багатоаспектним і містить різні напрями, пов'язані як із міжнародним співробітництвом у цій сфері, так і зі становленням та застосуванням технічних

норм і стандартів, підготовки й дипломування моряків, повноваженнями держави порту, прапора та прибережної держави, організацією пошуку та рятування на морі, діяльністю класифікаційних товариств та страхових компаній, імплементацією міжнародно-правових норм [131, с. 190]. Безпека мореплавства повинна забезпечуватися, у першу чергу, неухильним дотриманням та виконанням відповідних загальновизнаних принципів та норм міжнародного права, вітчизняного законодавства учасниками перевізної діяльності в акваторіях портів та морів [264, с. 19]. Відповідні зміни, на наше переконання, можуть бути внесені до чинного законодавства України з питань морської діяльності (Додаток 2).

1.2. Адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства

Забезпечення безпеки мореплавства є неможливим без належного правового регулювання, активної участі держави й уповноважених нею органів, реалізації ними владних повноважень. Законодавство та публічне адміністрування є визначними факторами в системі державного і наддержавного механізму забезпечення безпеки мореплавства. Вони ґрунтуються на нормах міжнародних угод та мають їм відповідати, адже мореплавство за своєю природою є переважно міжнародним видом людської активності, охоплює більшість країн світу та здійснюється на потужній, сформованій упродовж століть міжнародно-правовій основі [158, с. 37]. Саме вона є тим необхідним підґрунтям, на якому будуються і трансформуються національні системи правового регулювання та адміністрування сфери забезпечення безпеки мореплавства – складаються його внутрішньодержавний адміністративно-правовий механізм. І саме цей внутрішньонаціональний механізм, у свою чергу, стає органічною частиною всесвітньої системи забезпечення безпеки мореплавства, а його налагоджена робота є запорукою дієвості не лише національних, але й міжнародних норм, а отже – необхідного рівня безпеки мореплавства в усьому Світовому океані [172, с. 63].

Про визначну роль держави та уповноважених нею органів у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні свідчать положення Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 [127] (далі – Доктрина), у якій зазначається, що «імплементация міжнародно-правових норм вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і охорони суден та портових засобів, що має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу». Одним з основних принципів реалізації державної морської політики в Доктрині визначено пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, а напрямками відродження і розвитку торговельного мореплавства означено, зокрема, розвиток складових державної системи управління безпекою судноплавства, суттєве підвищення рівня ефективності державного нагляду за безпекою мореплавства, підвищення рівня забезпечення безпеки плавання та охорони морських суден, екіпажів, пасажирів і вантажів; здійснення з урахуванням досвіду координаційно-інформаційних центрів у ЄС заходів із безпеки на морі, транскордонного співробітництва, спрямованого на запобігання виникненню ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, викидами із суден, нещасними випадками на морі та незаконною морською діяльністю; запровадження єдиної моделі організації виконання функцій із забезпечення безпеки мореплавства на морських і річкових водних шляхах, у морських і річкових портах, розвиток сучасних технологій здійснення контролю за параметрами безпеки плавання в акваторії, гідротехнічних споруд, запобігання забрудненню; відокремлення функцій із забезпечення безпеки мореплавства від функцій, пов'язаних із здійсненням державного нагляду і контролю.

Ці, наведені в оновленій наприкінці 2018 року [204] Доктрині, вектори розвитку вітчизняної сфери забезпечення безпеки мореплавства є набагато краще проробленими у порівнянні з попередньою редакцією документа, проте їхній зміст практично не змінено: забезпечення безпеки мореплавства, як і раніше, визнається провідним принципом всієї морської діяльності. До речі, визначення останньої в оновленій Доктрині слід визнати значно кращим за попередню

редакцію через удосконалений підхід до його тлумачення та виокремлення складових: «Морська діяльність – діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов’язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складовими морської діяльності є: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря».

Однак і попередня редакція Доктрини справила вагомий вплив на розвиток законодавства в морській галузі, адже визначені в ній програмні принципи зумовили поступовий розвиток вітчизняного законодавства у сфері забезпечення безпеки мореплавства, оптимізацію системи державних органів управління нею та визначили напрями вдосконалення існуючого адміністративно-правового механізму її функціонування в Україні [172, с. 64-65].

Так Транспортна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р [287], передбачила, що пріоритетами розвитку морського транспорту, зокрема, є: технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів і вимог шляхом підвищення рівня безпеки судноплавства; підвищення безпеки мореплавства та забезпечення екологічної безпеки шляхом: удосконалення системи державного управління у сфері безпеки судноплавства відповідно до зобов’язань держави прапора, держави порту і прибережної держави; приведення берегових систем технічного й інформаційного забезпечення безпеки судноплавства у відповідність до міжнародних вимог.

І хоча цей програмний документ було скасовано, нова Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р [129], не залишила

осторонь сферу забезпечення безпеки мореплавства, передбачивши у Переліку завдань для розв'язання проблем у транспортній сфері необхідність підвищення рівня безпеки судноплавства, а саме: реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден; створення національного сегмента системи обміну інформацією про рух суден та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства; інтеграцію до європейської інформаційної системи; впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування в разі забруднення із суден та створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден та аварійні події; розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів; забезпечення розвитку берегової інфраструктури ГМЗЛБ; придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування.

Із метою реалізації положень затвердженої у 2010 році Транспортної стратегії України на період до 2020 року Мінінфраструктури України було затверджено стратегічні плани розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 року [276; 277], в яких окремі підрозділи було присвячено забезпеченню безпеки. Так Стратегічним планом розвитку морського транспорту передбачалося, що одним із важливих питань є виконання норм із безпеки на морському транспорті, що наразі потребує гармонізації положень національного законодавства з положеннями європейських актів із питань контролю державою порту та відповідності вимогам держави прапора, а також імплементації конвенцій ІМО. На теперішній час в Україні потрібно гармонізувати міжнародні кодекси (Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів та Міжнародний кодекс перевезення навалювальних вантажів у новій редакції) у переліку національних документів, що регламентують безпечне перевезення вантажів морем. До того ж чинні в Україні правила морського перевезення небезпечних вантажів у частині класифікації небезпечних вантажів, їх

розміщення, тари та упаковки, укладання і кріплення у вантажних транспортних одиницях (у т.ч. у контейнерах) повністю або частково суперечать вимогам Міжнародного кодексу перевезення небезпечних вантажів.

Із метою регулювання цих питань є потреба в гарантуванні безпеки судноплавства щодо ризиків вантажних морських перевезень, удосконаленні та розвитку відповідної нормативної бази та приведенні її у відповідність до міжнародних вимог. Важливим кроком має стати введення у дію міжнародного Кодексу з завантаження/розвантаження суден, що перевозять навалювальні вантажі, приведення діяльності у відповідність до MARPOL і протоколів до неї та відповідного європейського законодавства портового приймального обладнання та створення сучасної інфраструктури щодо поводження із судновими відходами та залишками вантажів, оптимізація системи управління екологічною безпекою у морських портах та регулювання викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

Європейська транспортна політика (Біла книга) передбачає створення системи безпечного транспорту, в якій контроль руху суден та інформаційна система SafeSeaNet стануть основою для всіх відповідних інформаційних інструментів на морі, які забезпечують технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також захист навколишнього природного середовища від забруднення, спричиненого суднами. Необхідним є створення та належне впровадження в Україні національного сегменту системи SafeSeaNet, що має бути суттєвим внеском у створення спільного середовища обміну інформацією для спостереження за морською територією та сприяння формуванню єдиного морського простору [276].

У ст. 411 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [292] зазначається про розвиток співробітництва щодо інтегрованої морської політики, зокрема шляхом докладання зусиль для покращення морської безпеки та заходів безпеки на морі. Ця стаття єдина в Угоді, що згадує про безпеку мореплавства. Крім того, опосередковано це питання порушується у ст.ст. 138 та 368 Угоди, відповідно до яких Україна зобов'язана привести своє законодавство у сфері морського

транспорту у відповідність до норм ЄС, які перераховані в додатках до Угоди. Регламенти і директиви ЄС у сфері безпеки мореплавства не є інноваційними для України, оскільки більшою мірою дублюють вимоги резолюцій ІМО, які Україна намагається виконувати. Однак застосування регламентів і директив ЄС безсумнівно потребує виконання резолюцій ІМО з більшим ступенем відповідальності [158, с. 36].

Також окремі аспекти забезпечення безпеки мореплавства віддзеркалено у Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р [278] (далі – Стратегія). Метою Стратегії, зокрема, є забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури; забезпечення здійснення нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті.

Таким чином, на теперішній час програмними документами морської галузі на одне з чільних місць у правовому забезпеченні морської діяльності поставлено саме принцип забезпечення безпеки мореплавства, яке є неможливим без належного адміністративно-правового регулювання, безпосереднього керуючого впливу держави в особі її органів, що здійснюється на всіх рівнях: від загальнодержавної нормотворчості та визначення напрямів державної політики у цій сфері до окремого судна або члена екіпажу [158, с. 38]. Базисом такого регулювання є міжнародно-правові угоди у сфері мореплавства, якими закладено стандарти забезпечення його безпеки. Державне адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства є суттєвим напрямом діяльності держави, правовим підґрунтям якого є норми міжнародних угод, згоду на обов'язковість яких для України надано Верховною Радою України (ст. 9 Конституції України [93]). Також власне і затвердження (або схвалення) програмних документів галузі є проявом публічного (державного) адмініструючого впливу на неї – через формування напрямів відповідної державної політики. Адже публічне адміністрування та його державний сегмент охоплює, на наш погляд, усі види

державної активності з учинення впорядковуючого впливу на суспільні відносини як усередині, так і за межами державних кордонів.

Зазначене підтверджується в досліджуваній сфері також тим, що, зокрема, у UNCLOS'82 визначено провідну роль саме держави та її уряду у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що підтверджується і нормами інших численних міжнародних угод. Так, наприклад, відповідно до ст. 94 «Обов'язки держави прапора» UNCLOS'82, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, уживає необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі. До кола таких заходів належить обов'язкове інспектування кваліфікованим судновим інспектором кожного судна перед реєстрацією та в подальшому через відповідні проміжки часу (частини 3 та 4).

Спеціальна Конвенція ООН про умови реєстрації суден 1986 р. [369], що не набула чинності, присвячена боротьбі з практикою «зручних» прапорів та зміцнення «реального зв'язку», також має на меті саме забезпечення безпеки мореплавства [160, с. 265].

Завдяки цим та іншим нормам міжнародних договорів у сфері мореплавства та забезпечення його безпеки особливим чином також отримує розвиток транснаціональне адміністративне право. Його норми імперативно визначають основні вимоги (стандарти) для урядів держав щодо забезпечення безпеки мореплавства суден, що плавають під їхніми прапорами, суден, що відвідують їхні порти, тощо. Наприклад, згідно з розділом 13 Вимог з управління для забезпечення безпеки і запобігання забрудненню МКУБ [124], судно має експлуатуватися компанією, яка отримала документ про відповідність вимогам безпеки, що стосуються цього судна. Цей документ повинен видаватися Адміністрацією (тобто урядом держави, під прапором якої судно має право плавати) або організацією, визнаною Адміністрацією (або урядом країни), з якою компанія веде свої справи за дорученням Адміністрації. У преамбулі до SOLAS навіть спеціально зазначається, що саме «Договірні уряди» (а не «Сторони», як у більшості міжнародних угод) укладають цю Конвенцію, а в статтях зазначається, що саме вони (уряди) беруть на себе зобов'язання з виконання її норм (ст.ст. 1, 3,

5 та ін.).

Провідна роль держави та її органів в організаційно-правовому забезпеченні безпеки судноплавства у морських портах є визнаним стандартом світового мореплавства. У всі часи держави порту відповідали за схоронність та убезпечення суден у власних портах, включаючи регулювання та надійне й ефективне підтримання безпеки судноплавства в них. Капітани морських портів (Harbour Master), як головні, призначувані державою, посадові особи в морських портах, є гарантами дотримання вимог безпеки судноплавства в них. Виконання ними своїх обов'язків сприяє забезпеченню безпеки судноплавства не лише в окремих портах, а й в усьому світі. Це забезпечується завдяки контролю технічного й експлуатаційного стану суден, надання дозволів на вихід суден із портів лише тим, що відповідають вимогам безпечного плавання. При цьому капітани морських портів є важливим, проте лише одним із багатьох складників системи державного адміністрування безпеки мореплавства [355, с. 42].

Головні адмініструючі функції у сфері наднаціонального регулювання безпеки мореплавства надані ІМО, метою якої, відповідно до ст. 1 Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р. [89], є забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів, що стосуються технічних питань стосовно міжнародного торговельного судноплавства, зокрема заохочення і сприяння прийняттю всіма країнами високих практично можливих норм у питаннях, що стосуються безпеки на морі. За своїм статусом та функціями ІМО є технічною організацією, та її основне завдання полягає у розробленні стандартів для забезпечення безпеки мореплавства, охорони на морі та захисту морського середовища від забруднення із суден, а також у створенні механізмів упровадження та виконання цих міжнародних стандартів. Розроблені ІМО норми та правила звернені до адміністрацій та урядів, при цьому виконавцями більшості з них є судновласники, оператори суден та власне мореплавці. Але здійснення всіх необхідних кроків для забезпечення належного дотримання правил, відповідно до ст. 94 UNCLOS'82 є обов'язком саме держави [30, с. 42, 43].

При цьому необхідно зазначити, що правові стандарти, розроблені ІМО, на

теперішній час визнані більшістю держав світу та є всесвітнім правовим базисом сучасного мореплавства. А деякі з її приписів є обов'язковими до виконання навіть якщо держава не є учасницею відповідної міжнародної угоди. Це стосується, зокрема, документів, які видаються Комітетом з безпеки на морі ІМО, який, разом з Асамблеєю і Радою, був заснований з прийняттям Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р. Відповідно до ст. 28 цієї Конвенції, Комітет з безпеки на морі розглядає будь-які питання, що належать до компетенції ІМО і стосуються навігаційних засобів, конструкції, устаткування і постачання суден, укомплектування суден екіпажами з точки зору безпеки, правил запобігання зіткненню суден, поводження з небезпечними вантажами, регламентації безпеки на морі, гідрографічної інформації, суднових журналів і штурманської документації, розслідувань аварій на морі, пошуку і рятування майна і людей на морі, та будь-які інші питання, що безпосередньо стосуються безпеки на морі.

На теперішній час Комітет займається всіма питаннями, пов'язаними з безпекою на морі, вирішує проблеми охорони на морі та боротьби з піратством і збройним пограбуванням суден, питання кібернетичної безпеки, електронної навігації та модернізації ГМЗЛБ. Комітет також відповідає за питання врахування людського фактору, поправки до STCW [82].

При цьому навіть за умов приділення значної уваги питанням забезпечення безпеки мореплавства на рівні ІМО з часу її створення, аварійність суден не зменшувалася, а ІМО неодноразово визначалося, що невиконання суднами положень обов'язкових документів відбувається з тієї причини, що контроль адміністраціями (урядами країн або уповноваженими ними органами) суден свого прапора виявляється недостатнім [30, с. 43]. Указане, а також катастрофа танкера «Амоко Кадіс» 16 березня 1978 р. у протоці Ла-Манш, результатом якої став витік більше 1,5 млн барелів нафти і неповоротна зміна навколишнього середовища у районі затоплення танкера [35, с. 107], зумовило прийняття Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Європейському регіоні [141]. Його положення посилили контроль

держави порту щодо виконання вимог стандартів безпеки мореплавства, що й дало значний результат. За зразком цього меморандуму було прийнято регіональні меморандуми, зокрема Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні [116] (Чорноморський меморандум), який зобов'язав адміністрації (для України, відповідно до додатку 1 до меморандуму – Інспекція України з безпеки судноплавства) встановити і підтримувати ефективну систему контролю державою порту з метою забезпечення, без будь-якої дискримінації прапора, того, щоб іноземні торговельні судна, які відвідують порти їхніх держав відповідали нормам, що встановлені Міжнародною конвенцією про вантажну марку 1966 р. (Load Lines 66), SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG, TONNAGE, Конвенцією про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р. (№ 147).

Організація контролю, зокрема PSC або інших, є обов'язковим елементом державного адміністрування у сфері забезпечення безпеки в цілому та безпеки мореплавства зокрема, оскільки таке адміністрування спричиняє відповідальність держави перед суспільством і громадянами за застосування відповідних заходів [260, с. 259]. Крім того для досягнення безпеки судноплавства держави повинні створити систему органів забезпечення, контролю та нагляду за виконанням правил безпечного плавання суден [28].

Таким чином, звернення особливої уваги в нормах міжнародних угод на провідну роль держави у сфері, пов'язаній із забезпеченням безпеки мореплавства, визначає її вирішальну роль як основоположного регулятора та суб'єкта керуючого впливу, що здійснюється через спеціально уповноважені державні органи (уряди або інші уповноважені інституції). Реалізація норм міжнародних угод щодо забезпечення безпеки мореплавства не може бути здійснена без допомоги внутрішньодержавного адміністративно-правового механізму, певної системи законодавства та органів держави, основою функціонування яких є норми адміністративного права, що визначають межі та вектори імперативного управлінського впливу. А покладання саме на органи держав обов'язків щодо контролю суден, зокрема у сфері дотримання ними вимог

безпеки мореплавства, свідчить про визнання головної ролі саме держави у цій сфері [355, с. 45].

Необхідно підкреслити, що зв'язок між національним законодавством і нормами міжнародних угод морської сфери найбільше має прояв у сфері забезпечення безпеки мореплавства: внутрішні правові та організаційні механізми його забезпечення мають відповідати міжнародно погодженим вимогам (стандартам). Адже приєднання до будь-якого міжнародного документа (а на теперішній час навіть відсутність такого приєднання – *Т.П.*) означає не лише визнання відповідних норм, але й обов'язки держави виконувати ці норми, що вимагає проведення низки організаційних заходів, які спрямовані на створення компетентної морської адміністрації, національних контрольних та інспектуючих органів, що мають спеціальну компетенцію із забезпечення безпеки мореплавства. Ефективне здійснення юрисдикції кожної держави над суднами під своїм прапором та забезпечення реального зв'язку є дієвим засобом забезпечення безпеки мореплавства [237, с. 38-39].

Як відзначали О.К. Жудро та Ю.Х. Джавад, із розвитком світового судноплавства виникла необхідність існування значної кількості міжнародних правил, переважно технічного й організаційно-технічного характеру, пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавства, запобіганням забрудненню моря нафтою тощо. Цим правилам надається форма адміністративно-правових форм із тим, щоб забезпечити обов'язкове їх дотримання всіма державами, організаціями і громадянами, які брали участь у міжнародному суднопластві [59, с. 88]. Необхідно зауважити, що до більшості документів ІМО закладений специфічний з точки зору міжнародного права підхід – обов'язковість міжнародної угоди для всіх, навіть для тих держав, які не є учасниками інструменту. У сфері мореплавства склалася міжнародна правова система, де виконання ряду глобальних угод або виконання деяких усталених норм є де-факто обов'язковим для всіх держав прапора. Примус до виконання здійснюється за допомогою механізму державного портового контролю всіх суден, незалежно від прапора, а також шляхом застосування до суден, які не виконують міжнародні зобов'язання,

реальних заходів, які вперше згадані в Протоколі 1978 р. до SOLAS і відомі як «позбавлення режиму сприяння». Цей механізм реалізований через згадані вище регіональні міжнародні угоди контролю суден державою порту. Якщо держава не є учасником того чи іншого інструменту ІМО, судно під її прапором позбавляється переваг, не будучи звільненим від вимог інструменту. У результаті найважливіші конвенції ІМО, що ґрунтуються на зазначеному принципі, мають кількість учасників, сумарний тоннаж торговельного флоту яких складає понад 95% від загальносвітового [30, с. 43].

Відповідно до Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1137 [180], державною системою управління безпекою судноплавства є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню та зменшення наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу та майну. Суб'єктами цієї системи є: органи виконавчої влади, державна лоцманська служба, служба регулювання руху суден, морська аварійно-рятувальна служба, державні підприємства, установи та організації, що провадять діяльність у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, державні підприємства, що провадять діяльність у сфері організації морського зв'язку та телекомунікації, річкової інформаційної системи; державні підприємства, що обслуговують судноплавні морські та річкові шляхи; державні класифікаційні товариства; морські порти; державні галузеві проєктно-конструкторські та науково-дослідні установи; державні підприємства, установи та організації, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства.

Із метою вдосконалення функціонування державної системи управління безпекою судноплавства наказом Мінінфраструктури України від 26.06.2013 р. № 426 було затверджено Галузеву програму забезпечення безпеки судноплавства на 2014–2018 роки [40], відповідно до якої основними причинами аварійності на морському транспорті визнано: незавершеність реформування системи

управління сферою забезпечення безпеки судноплавства; наявність значних прогалин у національній нормативній базі з питань безпеки судноплавства; відставання в імplementації в національне законодавство України відповідних норм, стандартів, правил та інших інструментів ІМО, а також поправок до міжнародних договорів; недостатня ефективність наглядової діяльності у сфері безпеки судноплавства тощо.

Основними напрямками та завданнями Програми було визначено: боротьбу з актами насильства на морському і річковому транспорті, захист навколишнього природного середовища, забезпечення безпеки мореплавства (удосконалення існуючої системи управління сферою забезпечення безпеки мореплавства з метою приведення у відповідність до вимог міжнародних конвенцій; розроблення, удосконалення та розвиток нормативної бази з питань безпеки судноплавства та приведення її у відповідність до міжнародних вимог; удосконалення системи державного і технічного нагляду за виконанням вимог міжнародних договорів та законодавства України, правил безпеки судноплавства на судах, у судноплавних компаніях, морських і річкових портах, територіальному морі і на внутрішніх водних шляхах України; створення системи інформування судноплавних компаній незалежно від форми власності про зміни в національному та міжнародному законодавстві з питань безпеки судноплавства, а також про аварійні події та заходи щодо запобігання їм; подальша модернізація берегових систем технічного й інформаційного забезпечення безпеки мореплавства; створення єдиної бази даних (реєстрів) документів моряків; удосконалення матеріально-технічної бази практичної та тренажерної підготовки спеціалістів морського і річкового флоту; забезпечення безпечного перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом; організація проведення в морських портах спеціального навчання керівного складу, фахівців та робітників, які займаються перевезенням або прийманням небезпечних вантажів), удосконалення національної системи пошуку і рятування на морі.

Із метою реалізації Програми наказом Мінінфраструктури України від 28.11.2013 р. № 960 затверджено План заходів Галузевої програми забезпечення

безпеки судноплавства на 2014–2018 роки [154], яким передбачалося, зокрема у сфері забезпечення безпеки мореплавства, робота за чотирма основними напрямками: спеціальна професійна підготовка плавскладу та персоналу берегових служб, сертифікація державних підприємств та установ (п. 3.1, 3.5, 3.6, 3.11, 3.12, 3.17, 3.19-3.22), нагляд за суднами (п. 3.2, 3.3, 3.4, 3.14), переклад та придбання офіційних міжнародних документів (п. 3.7-3.9, 3.18), підготовка до ліквідації аварійних ситуацій (п. 3.10, 3.13, 3.15, 3.16). Зважаючи на провідну роль «людського фактора» в забезпеченні безпеки мореплавства, більшість напрямів у Плані заходів присвячено саме навчанню плавскладу та персоналу берегових служб, сертифікації державних підприємств та установ у цій сфері. Нових подібних документів досі не прийнято, а наявність невирішених питань ставить на порядок денний необхідність пролонгації чинності цих документів.

На виконання норм Чорноморського меморандуму наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545 затверджено Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства [198], відповідно до п. 1.5 яких із 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 і вибіркового контролю інспектора контролю державою порту. Останні, відповідно до п. 1.4 цього ж Положення, є посадовими особами Морської адміністрації, Державного агентства рибного господарства України (далі – Держрибагентство) або служби капітана морського порту України, яка, відповідно до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 27.03.2013 р. № 190 [184], входить до складу Морської адміністрації. Її очолює капітан морського порту, який призначається на посаду і звільняється з посади Мінінфраструктури України за поданням Морської адміністрації. Капітан морського порту підпорядковується Голові Морської адміністрації.

Отже, саме на державні органи та їхніх посадових осіб покладено функції зі здійснення PSC. При цьому маємо пригадати, що наприкінці 2018 р. – початку

2019 р. у морських портах України відбулося паралельне виконання обов'язків капітанами портів, призначеними новоствореною Морською адміністрацією та ДП «АМПУ» (відповідно до раніше чинного законодавства) [74]. Так КТМ України [77] передбачає, що організація та забезпечення безпеки мореплавства в морському порту покладаються на адміністрацію морських портів України (ч. 1 ст. 74). Державний нагляд за безпекою мореплавства в морському порту, на підходах до нього та суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті. Державний нагляд за безпекою мореплавства у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ служби капітана морського порту. Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі положення, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту (ст. 75).

Згідно із ч. 4 ст. 14 Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» [215], безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту. А відповідно до редакції Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, що діяла до внесення змін відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 06.08.2018 р. № 354 «Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України» [209], служба капітана морського порту входила до складу адміністрації

морських портів України, а капітани призначалися на посаду і звільнялися з посади Міністерством інфраструктури України. Відповідно до Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6.09.2017 р. № 1095 [181], голова Морської адміністрації має в підпорядкуванні капітанів морських портів (пп. 22 п. 11), Морська адміністрація готує подання Мінінфраструктури України щодо призначення та звільнення капітанів морських портів (пп. 53 п. 4). При цьому з дати початку свого функціонування Морською адміністрацією було видано декілька наказів про оголошення конкурсу на зайняття вакантних посад державної служби категорії «Б» начальників відділу контролю (нагляду) за безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті в портах – капітанів морських портів відповідних управлінь та їхніх заступників (накази № 109 від 30.10.2018 р. [217], № 149 від 29.11.2018 р. [218], № 2 від 03.01.2019 р. [219]). Ураховуючи назву, посади капітани морських портів перебувають у структурі відповідних управлінь Морської адміністрації. Проте раніше (у вересні 2018 р.) Мінінфраструктури України повідомлялося, що капітани морських портів усе ж залишаються в підпорядкуванні ДП «АМПУ» [137].

У січні 2019 р. на офіційному вебсайті Морської адміністрації в повідомленні було оприлюднено інформацію про призначення капітанів окремих морських портів України [202]. При цьому продовжували діяти й раніше призначені капітани морських портів [173]. У зв'язку з кризовою ситуацією навколо призначення других капітанів морських портів в Україні, 24 січня 2019 р. в Мінінфраструктури України з ініціативи Федерації роботодавців транспорту України під головуванням директора Департаменту реформування та функціонування морського та річкового транспорту Міністерства відбулася нарада з обговорення питання реорганізації служб капітанів морських портів України, яка здійснюється згідно з наказами Мінінфраструктури України, Морської адміністрації, окремого Доручення в. о. Голови ДП «АМПУ».

Під час наради було висловлено думку, що відповідно до здійснюваних заходів з реорганізації служб капітанів морських портів України, без внесення

відповідних змін до Закону України «Про морські порти України», КТМ України, в Україні має бути створено дві служби капітанів. Одна буде підпорядковуватися ДП «АМПУ», інша – Морській адміністрації. Із метою урегулювання зазначеного питання Федерація спільно із членськими організаціями запропонувала Мініфраструктури України скасувати п. 33 наказу від 06.08.2018 р. № 354 «Про внесення змін до деяких наказів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України», яким передбачено внесення змін до п. 1.1 Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, яким у свою чергу передбачено, що служба капітана морського порту входить до складу Морської адміністрації. Одночасно Мініфраструктури України було запропоновано в найкоротший строк ініціювати питання щодо внесення змін до КТМ України, Закону України «Про морські порти України» щодо визначення повноважень та підпорядкованості служб капітанів, розподілу обов'язків між Морською адміністрацією і ДП «АМПУ» [224].

У ситуації, що склалася, маємо підтримати висловлені позиції фахівців галузі про те, що існування двох капітанів морських портів в Україні викликає значне занепокоєння й нерозуміння в представників морської спільноти, адже при заходженні до українських портів капітанам і судновласникам (переважно суден під іноземними прапорами) необхідно взаємодіяти з двома капітанами портів, чого немає в жодному порту світу. Офіційні позиції висловлюються лише одним органом державного адміністрування в цій галузі – Морською адміністрацією, а ДП «АМПУ» утримується від коментарів із цього приводу. Зазначене свідчить про значну деградацію існуючої системи управління однією з провідних галузей економіки держави, а таке «двовладдя» є елементом цілеспрямованої дискредитації довгоочікуваного центрального органу управління водним транспортом (Морської адміністрації), якого багато років потребує галузь [31]. Отже, необхідно чекати на спільну зважену офіційну позицію двох провідних акторів системи державного адміністрування сфери забезпечення безпеки судноплавства в морських портах України – Морської адміністрації та

ДП «АМПУ» (за участі Мінінфраструктури України) – стосовно складеної ситуації та шляхів її подолання заради збереження й подальшого сприяння формуванню позитивного морського іміджу нашої держави [173, с. 53-54].

Головні адмініструючі функції у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні покладено на Мінінфраструктури України, відповідно до Положення про яке [188], це Міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема, з питань безпеки на морському транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) (ч. 2 п. 1).

Державний нагляд (контроль) за безпекою мореплавства суден флоту рибного господарства належить до сфери повноважень Держрибагенства, відповідно до Положення [178] про яке, це Агентство є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра аграрної політики та продовольства, реалізуючи державну політику у сфері рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства (п. 1). Держрибагентство здійснює державний контроль за безпекою мореплавства флоту рибної промисловості; співпрацює з Комітетом рибного господарства FAO, органами влади іноземних держав та міжнародними організаціями з управління рибальством, ведення рибництва (аквакультури), із питань безпеки мореплавства на морі, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, охорони праці в рибному господарстві (пп. 19, 52 Положення).

Для організації безпечної експлуатації суден компаніями і контролю за такою експлуатацією, наказом Держкомрибгоспу від 16.01.2008 р. № 5 було затверджено Положення про встановлення відповідності системи управління безпекою (далі – СУБ) компаній і суден флоту рибного господарства вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і

попередженням забруднення 1993 р. [193]. Правила контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, не поширюючись на риболовні судна, які не підлягають нагляду класифікаційного товариства (ст. 22 КТМ України), діють щодо інших риболовних суден. Окремий розділ Правил присвячено спеціальному контролю за риболовними суднами під прапором України, які виходять у закордонне плавання або у виключну (морську) економічну зону України.

Таким чином роль держави та її органів, а також уповноважених нею організацій та установ визнається провідною і на рівні міжнародних угод, і на рівні національного законодавства та побудованої на основі його норм системи публічного (державного) адміністрування сфери забезпечення безпеки мореплавства. Адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства полягає в безпосередній участі держави (її органів, посадових осіб та уповноважених організацій) у всіх процесах, під час яких здійснюється забезпечення безпеки мореплавства: від створення нормативної бази міжнародного та національного рівнів до системи навчання задіяного в мореплаванні персоналу, нагляду за технічним оснащенням та відповідності міжнародним стандартам суден, що будуються та підлягають ремонту, інспектування суден у портах та забезпечення навігаційної безпеки. Саме на державу, відповідно до UNCLOS'82, покладається відповідальність за забезпечення безпеки плавання суден, що зареєстровані в її реєстрах, а з поширенням практики PSC значні повноваження в цій сфері отримали й держави портів, що мають повноваження на інспектування суден під іноземними прапорами стосовно дотримання ними чинних стандартів забезпечення безпеки.

1.3. Основні теоретико-методологічні підходи до визначення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства

Проблемні питання, пов'язані із забезпеченням безпеки мореплавства, щорічно загострюються й зумовлюються багатьма факторами, які призводять до збільшення кількості аварійних ситуацій, випадків та пригод із пасажирськими та

торговельними суднами [33, с. 104]. Тематика забезпечення безпеки мореплавства порушується представниками різних наук: економічних, технічних, екологічних, юридичних тощо [171, с. 44]. Правовий вектор досліджень у сфері забезпечення безпеки мореплавства представлений сьогодні працями в галузі адміністративного (В.А. Селезньов, В.В. Серафимов, А.П. Калініченко, Л.О. Пашковська, В.О. Сергійчик, А.М. Скринник), інформаційного (Д.А. Іванов), міжнародного публічного (А.Л. Колодкін, В.М. Гуцуляк, О.М. Шемякін, В. Бойович, О.І. Белова) та приватного права (Т.В. Аверочкина), кримінології (Н.О. Федчун).

Аналіз проведених до теперішнього часу адміністративно-правових досліджень у сфері забезпечення безпеки мореплавства свідчить про їх вузько окреслені предмети, що дало змогу авторам зосередитися лише на окремих аспектах досліджуваної проблематики, або є значною мірою застарілими та не відповідають сучасному стану галузі, яка останнім часом отримала великого поштовху та відзначилася резонансними подіями у своєму розвитку. До останніх, зокрема, належить дисертація В.А. Селезньова «Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства» [250], в якій автор досліджує поняття безпеки мореплавства та роль організаційно-правових засобів у її забезпеченні, поняття та структуру правових основ безпеки мореплавства, характеризує норми міжнародного та національного морського адміністративного права, визначає організаційні засади безпеки мореплавства, зокрема міжнародний контроль за безпекою мореплавства, аналізує створену в Україні систему організації управління безпекою мореплавства та проблеми її дієвості, адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки мореплавства, а також особливості прокурорського нагляду за дотриманням вимог безпеки мореплавства. У його роботі робиться акцент на міжнародно-правовий базис національних адміністративно-правових норм, якими врегульовано внутрішньодержавні механізми забезпечення безпеки мореплавства, аналізується сучасний стан (на період підготовки дослідження – 1998 р.) та ефективність складеного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства,

надаються пропозиції щодо його вдосконалення. Автором було наголошено на тому, що в системі адміністративного права України міститься відносно самостійна група норм, яка визначає статус органів управління морським транспортом та регламентує відносини із забезпечення безпеки мореплавства, організації контролю за дотриманням цих норм та встановлює адміністративну відповідальність за їх порушення. Відносна самостійність цієї групи адміністративних норм зумовлюється специфікою управлінських відносин, які вони регулюють, а також тим, що переважною мірою вони складаються під дією норм міжнародного морського, особливо міжнародного морського адміністративного права [250, с. 16-17]. Це дослідження цілком обґрунтовано необхідно визнати доволі прогресивним для свого часу, адже воно містило вагомі ініціативи з удосконалення правового регулювання морської діяльності та, зокрема, сфери забезпечення її безпеки. Більшість висловлених пропозицій з часом отримала фактичне втілення в нормативно-правових актах (Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 р. № 516 [187]; Положення про морських лоцманів, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 р. № 292 [189], Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 р. № 567 [183], та ін.). Проте на теперішній час багато з окреслених дослідником аспектів забезпечення безпеки мореплавства потребують нового осмислення, зважаючи на значні зміни як у правовому, так і в організаційному механізмі цього напрямку державної та наддержавної (всесвітньої і регіональної) активності.

В.В. Серафимов у дисертаційному дослідженні «Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства» (2000 р.) [251] обґрунтовано зазначав про адміністративно-правову природу актів санкціонованого втручання в торговельне мореплавство, а також про те, що саме UNCLOS'82 наділяє держави правами такого втручання, зокрема «правом на огляд» та «правом переслідування по

гарячих слідах», які, з одного боку, гарантують державі можливість здійснення своєї національної юрисдикції в рамках міжнародного права, а з іншого – є певними гарантіями забезпечення правопорядку на морях [251, с. 1, 7], а, отже, і складовою забезпечення безпеки мореплавства.

Окреме дисертаційне дослідження А.П. Калініченко на тему «Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні» [70] було присвячено, незважаючи на достатньо широке формулювання теми роботи, розгляду механізму забезпечення безпеки судноплавства лише маломірних суден та річкового транспорту на внутрішніх водних шляхах України (с. 9, 10 та ін.), що не дозволило повною мірою розглянути задекларований в назві об'єкт роботи, значно обмежило межі дослідження та не надало очікуваного наукового результату. Крім того, авторкою було надано не цілком коректне визначення поняття «судновласник» (с. 13) («юридична або фізична особа, яка є власником морського, річкового транспорту чи маломірного судна й експлуатує його на законних підставах»), тоді як відповідно до ч. 1 ст. 20 КТМ України, судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах. Так, надане А.П. Калініченко авторське визначення поняття «судновласник» ототожнює його з поняттям «власник судна» («суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності» (ч. 2 ст. 20 КТМ України) та позбавляє можливості його застосування стосовно осіб, які використовують судно на інших законних підставах. Вироблена автором періодизація розвитку системи нагляду та контролю за безпекою судноплавства також охоплює лише сферу внутрішнього водного транспорту (с. 14-15).

Л.І Пашковська у дисертації «Адміністративно-правове регулювання діяльності судових постачальників» [143] обґрунтовано зазначає, що безпека й ефективність мореплавства значною мірою залежать від належної підготовки та оснащення судна (с. 1), а морехідний стан судна є основою безпеки

судноплавства (с. 9). Крім того, авторка зазначає, що нормування запасів споживання, якими постачається судно, має розглядатися як мінімальні норми, необхідні для забезпечення безпеки мореплавства та морехідності судна (с. 12), наголошуючи, що діяльність суднових постачальників є специфічним об'єктом адміністративно-правового регулювання, який є визначальним для забезпечення безпеки мореплавства (с. 13).

В.О. Сергійчик у дисертаційному дослідженні «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден» [253] зупинилася на технічній складовій забезпечення безпеки мореплавства й обґрунтовано зазначила, що одним із факторів, які визначають загальний рівень безпеки торговельного судноплавства, є технічний стан транспортного засобу – морського судна. Крім того, дослідниця зауважила, що виконання обов'язків держави прапора має здійснюватися за умови дотримання при цьому загальновизнаних міжнародних правил, процедур і практики. Серед інших до обов'язків такої держави стосовно суден, які плавають під її прапором, визначено обов'язок ефективно здійснювати юрисдикцію і контроль із технічних питань, зокрема в тому, що стосується конструкції, оснащення та придатності судна до плавання. Це авторка сприймає як обов'язки щодо здійснення: а) функцій державного управління в галузі торговельного мореплавства; б) функцій технічного регулювання в галузі торговельного судноплавства; в) державного контролю у сфері торговельного мореплавства щодо технічного стану морських суден.

А.М. Скринник у дослідженнях, присвячених забезпеченню безпеки мореплавства [258–264], звертає увагу на необхідність посилення охорони морських портів зі сторони акваторій із закріпленням відповідних повноважень правоохоронних органів, а також розроблення законодавства, спеціально присвяченого забезпеченню безпеки мореплавства [259, с. 82–83], із визначенням основних її категорій: «безпека мореплавства», «безпека морського судноплавства», «морська безпека» тощо. Також автор наголошує на важливості здійснення військово-морських операцій щодо убезпечення мореплавства в

піратонебезпечних районах Світового океану [264, с. 20, 21] та визначає провідну роль класифікаційних товариств у сфері забезпечення технічної безпеки суден [262].

У дисертаційному дослідженні Д.А. Іванова «Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства» [66] обґрунтовано визначається, що своєчасний обмін достовірною інформацією збільшує шанси на запобігання загибелі морських суден та, у випадку лиха, якнайшвидшого надання допомоги для рятування життя і здоров'я людини, а також на мінімізацію шкоди, якої може бути завдано майну або вантажу. Головною метою інформаційних правовідносин у сфері безпеки мореплавства автором справедливо визначено додержання вимог до проектування і конструкції суден, придатності їх до плавання, комплектування екіпажем, користування сигналами, підтримання зв'язку, запобігання зіткненням, організації пошуку і рятування, розслідування аварій [66, с. 1, 12], що у сукупності сприяє підвищенню рівня безпеки мореплавства. А висловлені у цьому дослідженні пропозиції стосовно вдосконалення організаційно-правового механізму інформаційного забезпечення безпеки мореплавства були згодом втілені в чинному законодавстві, зокрема у сфері побудови єдиної національної системи нормативно-правових актів щодо інформаційно-правового забезпечення діяльності, пов'язаної з пошуком і рятуванням у морській зоні відповідальності України (постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2008 р. № 459 «Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден» [49], постанова Кабінету Міністрів України від 20.10.2011 р. № 1069 «Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі» [208] та ін.).

Блок міжнародно-правових досліджень у сфері забезпечення безпеки мореплавства представлений розробками, що стосуються протидії морському піратству та іншим протиправним діям у морських просторах, аналізу відповідних міжнародних угод, їх класифікації тощо, а також виробленню одноманітних підходів до вирішення нагальних проблем забезпечення безпеки світового мореплавства. Так А.Л. Колодкін, В.М. Гуцуляк, Ю.В. Боброва у

виданні «Світовий океан. Міжнародно-правовий режим. Основні проблеми» [79] навіть присвячують окремий розділ дослідженню нових видів небезпеки на морі, що справляють негативний вплив на безпеку морського судноплавства (тероризм на морі, незаконний обіг наркотичних засобів та психотропних речовин на морі, торгівля людьми), розглядаючи традиційну міжнародно-правову систему забезпечення безпеки мореплавства у наступному розділі указаної роботи [79, с. 444–463].

У межах досліджень, присвячених міжнародно-правовому режиму та статусу морських просторів, а також правомірним видам їх використання, О.М. Шемякін зупиняється на технічній складовій забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню морського середовища [304, с. 83–98].

В. Бойович у дисертації «Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії» [22] зауважив на доцільність розподілення вимог із забезпечення безпеки мореплавства на п'ять груп, які стосуються: проектування суден, їх конструкції й устаткування; контролю при будівництві; експлуатації (укомплектування екіпажу, перевезення, зв'язок тощо); організації пошуку і рятування; контролю в портах і організації розслідування аварій. Заслуговує на увагу також його визначення поняття «безпека мореплавства» як сукупності технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі і безаварійної роботи флоту, включаючи проектування і будівництво суден з урахуванням їхньої відповідності досягнутому рівню науково-технічного прогресу, тобто акцентовано увагу на її комплексному характері.

У дисертації «Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації в сучасних умовах» [19] О.І. Беловою обґрунтовано, що морська безпека держави є одним із базових елементів державної морської політики, поряд із цим автор зазначає про необхідність удосконалення й розвитку нормативно-правового забезпечення безпеки мореплавства, системи розподілу руху суден, створення в державі єдиних систем навігаційного, гідрографічного, гідрометеорологічного забезпечення та

картовидавництва, інформаційної системи висвітлення надводної обстановки в акваторіях Чорного й Азовського морів і Керченській протоці (с. 16).

Т.В. Аверочкіна в дисертації «Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві» розглядала роль «людського фактора» в її забезпеченні [2], дослідивши професійну складову як один з основних шляхів досягнення необхідного рівня забезпечення безпеки мореплавства. Автор зазначила, що вимоги до кваліфікації моряків спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, захист морського середовища, виконання вимог із додержання робочого часу на борту судна, недопущення перевантаження членів екіпажу роботою, збереження життя та здоров'я членів екіпажів та пасажирів, схоронності транспортних засобів та вантажів (с. 27).

Грунтовне кримінологічне дослідження у царині забезпечення безпеки мореплавства, проведене Н.О. Федчун [296–300], яка у своїх працях справедливо зазначає про відсутність на теперішній час загальноприйнятого визначення поняття «безпека мореплавства» та надає його оригінальне авторське тлумачення [300, с. 165], звертаючи увагу на тотожність понять «безпека мореплавства» і «безпека на морі», складовими яких є безпека людського життя на морі, безпека судноплавних шляхів, безпека навколишнього середовища, безпека від незаконних актів [298, с. 104]. Із віднесенням останньої категорії до складових безпеки мореплавства слід не погодитися, адже «безпека судноплавства» є поняттям ширшим за «безпеку мореплавства», оскільки включає, зважаючи на тлумачення слова «судноплавство» як «плавання суден (річками, морями тощо)» [267, с. 828], і плавання в інших (крім моря) водних об'єктах, зокрема внутрішніми водними шляхами. Поряд із цим, цілковито логічною необхідно визнати позицію Н.О. Федчун щодо визначення системи забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства як комплексу заходів, що реалізується суб'єктами забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства для дотримання соціально прийнятного рівня кримінологічної безпеки мореплавства, а також фінансове, ресурсне й інше забезпечення реалізації цих заходів. Також

заслужують на увагу виокремлення нею підсистем: 1) захисту безпеки від природних і техногенних загроз та 2) захисту безпеки, яка визначається соціальними джерелами загроз [296, с. 78, 79].

Таким чином проаналізовані напрями правничих досліджень у сфері забезпечення безпеки мореплавства свідчать про значну увагу науковців до проблем, пов'язаних із різноманітними аспектами убезпечення морських подорожей. При цьому обрання достатньо вузьких предметів дослідження для своїх розробок дозволило авторам досконально вивчити лише окремі з них та закласти підґрунтя нових комплексних розвідок цієї багатоаспектної проблематики. Для адміністративно-правового напрямку сучасних досліджень сфери забезпечення безпеки мореплавства також є характерним звернення уваги науковців лише на окремі її складові, що свідчить про необхідність комплексного дослідження сучасного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні з урахуванням новітніх змін у побудові системи органів управління морською сферою, а також у світлі значного оновлення нормативно-правового забезпечення морської діяльності в Україні.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

2.1. Забезпечення безпеки мореплавства – провідний принцип правового регулювання морської діяльності

Дослідження витоків сучасного правового забезпечення мореплавства свідчить, що каталізатором його формування за всіх часів були питання безпеки. Упродовж усієї історії цього небезпечного виду людської діяльності вони були і залишаються одними з найактуальніших. Використання суден і робота людей у морі відбувається в умовах підвищеного ризику, викликаного не лише використанням різноманітної техніки за незвичайних умов, коли неминучими є помилки, прорахунки, втома або некомпетентність людей та відмова техніки, а й впливом стихії на людину і техніку у вигляді шторму, цунамі, обмерзання, вітру, туману, морозу, течій, невідомих підводних небезпек тощо. Цілковито виключити вплив морських ризиків практично неможливо, оскільки не всі вони залежать від волі та завбачливості людей.

Статистика переконує, що кількість аварій, зіткнень, загибелі суден та людей на морі не скорочується. Науково-технічний прогрес у сфері суднобудування, зростаючі потреби і розвиток міжнародних економічних зв'язків значно підвищили інтенсивність мореплавства. Через перенасиченість плаваючих об'єктів втрати на морях останніми десятиліттями істотно зросли. Аналіз морських аварій та їх причин свідчить про соціальний характер останніх. Це накладає на держави прапора обов'язок удосконалювати національні та міжнародні правові норми з тим, щоб забезпечити безпеку мореплавства. Необхідність такого вдосконалення сприяє, у свою чергу, розвитку міжнародного співробітництва держав. Саме така співпраця була і залишається важливою рушійною силою, яка зумовлює прогресивний розвиток у цій сфері [75, с. 19-20]. Адже забезпечення безпеки морських перевезень – проблема, яка вимагає комплексної, об'єднаної та злагодженої системи заходів взаємодії не

лише зацікавлених держав, а й усього світового співтовариства [301, с. 48].

Безпека – головний принцип формування всього масиву нормативно-правового регулювання мореплавства, або ширше – судноплавства. Він залишається незмінним із періоду перших морських подорожей, і сьогодні не полишає провідних позицій, адже всі вже прийняті міжнародні угоди та норми національних законодавств у сфері морської діяльності сприймають та закріплюють його визначну роль, а розроблювані та пропоновані до прийняття документи (за аналогією з діючими) розміщують його на чільному першому місці, згадуючи в преамбулах та «Основних положеннях» [165, с. 116].

Нарощування сучасного мореплавства, новітні досягнення в побудові морських суден, поступове відсторонення людини від керування ними неможливі без належного правового регулювання та розроблення нових принципів технічного оснащення, професійної підготовки екіпажів і публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства. В усіх цих процесах провідною є роль права як універсального регулятора суспільних та пов'язаних із ними відносин: право сьогодні пронизує всі аспекти людської діяльності на морі, воно здавна є однією з основ морської справи, гарантування безпеки якої – запорука успішних морських подорожей. Принцип забезпечення безпеки мореплавства є провідним у правовому регулюванні морської діяльності з самого початку розроблення відповідних правових (а спочатку – звичаєвих) приписів у національних законодавствах, а згодом – і в міжнародному співробітництві.

Категорія «принцип» є ключовою для юриспруденції. Принципи синтезують і відбивають об'єктивність законів суспільного розвитку, характерні риси практики управління [241, с. 16] (або ширше – адміністрування). На відміну від об'єктивних законів, принципи залежать від свідомості людей, від пізнання ними діючих законів природи та суспільства. Вони устанавлюються людьми як керівні орієнтири в наукових дослідженнях та в практичній діяльності [147, с. 55].

В юридичній, зокрема в адміністративно-правовій, науці як правило, пропонується визначення принципу як кардинальної, керівної ідеї, а принципів

певної діяльності – як вихідних, основних засад, керівних настанов, що визначають найважливіші правила, за якими вона організується та здійснюється. Справедливим є твердження В.М. Горшеньова та І.Б. Шахова про те, що безпосередньо змістовним у принципі потрібно вважати загальнообов’язкову вимогу, що формулює саму ідею, причому загальнообов’язковість принципу специфічна, порівняно із загальноприйнятою нормою права. Принципу взагалі не властива чітко виражена формальна визначеність, рівень його нормативності значно ширший [44, с. 74]. Виступаючи загальнообов’язковою вимогою, принцип виконує відповідну регулятивну функцію та безпосередньо впливає на суспільні відносини [24, с. 317]. При цьому в правовому забезпеченні морської діяльності принцип забезпечення її безпеки неодноразово прямо згадується в нормативних актах, його визначають як головний, керівний.

І це не є випадковим, адже в науковій та навчальній літературі принципи характеризують як найбільш загальні вимоги, що висуваються до суспільних відносин та їх учасників, а також як вихідні керівні засади, відправні установлення, що виражають сутність права і впливають з ідей справедливості та свободи, визначають загальну спрямованість і найістотніші риси діючої правової системи. Слово «принцип» у перекладі з латини означає «початок», «першооснова», «первинність». Здавна принцип уважався підвалиною, фундаментом будь-якої соціальної системи (також і правової), вимоги якого поширювалися на усі явища, що належали до цієї системи [61].

Згідно з іншим визначенням, принципи права – це об’єктивно властиві праву відправні начала, незаперечні вимоги, які висуваються до учасників суспільних відносин із метою гармонійного поєднання індивідуальних, групових і громадських інтересів. Іншими словами, це – своєрідна система координат, у межах якої розвивається право, і одночасно вектор, який визначає напрямок його розвитку. Принципи є основою права, містяться в його змісті, виступають як орієнтири у формуванні права, відбивають його сутність та основні зв’язки, які реально існують у правовій системі. У принципах зосереджено світовий досвід розвитку права, досвід цивілізації. Тому принципи права можна називати

стрижнем правової матерії [255].

Також принципи права визнаються його основними відправними ідеями, які мають універсальний характер, вищу імперативність та особливу значущість; ці начала складають найважливіший зміст права, відображають закономірності і підвалини певної суспільно-економічної формації, органічно пов'язані із сутністю права [39, с. 9]. Крім того, вони визначають шляхи вдосконалення правових норм, виступаючи як керівні ідеї для нормотворця. Вони є сполучною ланкою між основними закономірностями розвитку й функціонування суспільства та правовою системою. Завдяки принципам правова система адаптується до найважливіших інтересів і потреб людини та суспільства, стає сумісною з ними [281].

Принципи також характеризуються як правові норми загального характеру, що мають високий рівень абстракції, відображають такі сутнісні властивості права, як свобода, формальна рівність і справедливість. Тому «принципи права є нормами права найбільш загального, абстрактного характеру», які знаходять своє вираження в більш конкретних нормах, забезпечуючи правовий характер законодавства і правового регулювання в цілому [254, с. 8]. Також принципи права розглядають як нормативні витoki, еталони, приписи, що визначають і регулюють ключові моменти організації та розвитку суспільних відносин [280, с. 24].

Класична теорія держави і права (загальнотеоретична юриспруденція) в особі провідних учених-теоретиків наполягає на тому, що «принципи є відправними пунктами, що показують вектор правового регулювання, є більш узагальненими правилами поведінки, ніж юридичні норми; мають значну стійкість і стабільність» [111, с. 83]. Л.С. Явич та Р.З. Лівшиць вважають, що принципи права складають головний зміст права, мають ознаки універсальності, вищої імперативності та загальнозначущості [108, с. 37; 310, с. 26].

На теперішній час принципи, що діють у праві, класифікуються за такими підставами: а) за формою нормативного вираження (тобто за характером нормативного джерела, у якому вони закріплені): такі, що закріплені у

міжнародних і у внутрішньодержавних деклараціях, у конституціях і в поточному законодавстві; б) за сферою дії (в одній чи в декількох галузях, праві в цілому): загальні, міжгалузеві, галузеві принципи та принципи правових інститутів; в) за змістом: загальносоціальні (економічні, політичні тощо) і спеціально-юридичні принципи; г) за сферою суспільних відносин, на які поширюються принципи, та характером суспільних закономірностей, що ними відбивається: у науці виділяють такі принципи: 1) загальнолюдські; 2) загальні принципи права; 3) міжгалузеві; 4) галузеві; 5) окремих інститутів права [61, с. 198–199].

Необхідно зауважити, що принцип права не просто виникає «з нізвідки», «сам собою», або, навпаки, цілковито «вигадується законодавцем», а поступово «складається», ґрунтуючись на практиці певної групи суспільних відносин. Із плином часу правове регулювання цих відносин починає слідувати певною «схемою», певним загальним напрямком відповідно до характеру цих відносин, типу самого суспільства, рівня економічного розвитку, його культури, світогляду, традицій, звичаїв [295].

Також зазначається, що загальні принципи права найбільш повно відображаються у нормах міжнародного права. Вони являють собою відправні вихідні витоки світової правової системи. Їх визнання є одною з обов'язкових умов інтеграції національних правових систем у світове співтовариство з метою міжнародного співробітництва держави в різних сферах суспільного життя [114, с. 221]. На теперішній час це є справедливим для правового забезпечення безпеки мореплавства. Проте з історичної точки зору необхідно зауважити, що принцип забезпечення безпеки мореплавства на початку свого правового закріплення переважно був характерним саме для національного законодавчого рівня та лише згодом (у XX ст.) «вийшов» за межі національних правових систем та почав фіксуватися в нормах багатосторонніх міжнародних угод або їх проєктів. Це питання має «вихід» на дискусію щодо первинності/вторинності норм міжнародного права стосовно національного та, на наш погляд, є, більшою мірою, суто теоретичною проблемою, не маючи великого практичного значення особливо в умовах сучасного механізму забезпечення безпеки мореплавства.

Адже сформована міжнародна на національні організаційно-правові системи забезпечення безпеки мореплавства органічно поєднують і міжнародні, і внутрішньонаціональні вимоги, при значному превалюванні міжнародно визнаних імперативних стандартів її адміністрування та правового регулювання.

Принцип забезпечення безпеки мореплавства, звісно, не є загальним принципом права. Він належить до їх міжгалузевої групи, визначає напрям та основоположні ідеї всього комплексу правових норм, якими урегульоване мореплавство. Він міститься в міжнародних угодах, технічних та інших документах міжнародних інституцій, внутрішньодержавному законодавстві держав. Весь комплекс правових норм, якими супроводжується сучасне мореплавство, пройнятий принципом забезпечення його безпеки. Цей принцип відбито в усіх нормах міжнародних договорів, присвячених діяльності людини у морі, він є відправною вихідною точкою всього сучасного правового базису мореплавства. І тут необхідно наголосити на тому, що всі відносини, пов'язані з плаванням суден (морями чи іншими водними об'єктами), неважливо – чи то публічно-, чи то приватноправові відносини (у чому і має прояв його міжгалузевий характер), – завжди підкорені імперативному принципу забезпечення безпеки мореплавства. Більше того, цей принцип, набувши характеру загального, провідного для морської транспортної індустрії ще із часів перших морських подорожей і до теперішнього часу, є одним із найстаріших та має всі підстави для визнання провідним для всього масиву правових норм, присвячених регулюванню мореплавства.

Закріплення цього принципу в міжнародних угодах відбувається із самого початку їх розроблення. Так, наприклад, у ст. 5 Статуту про свободу транзиту 1921 р. [323] зазначається, що кожна договірна держава матиме право вживати розумних заходів обережності, які забезпечують... для транзитних пасажирів можливість завершення їхньої поїздки, і запобігають загрозам безпеки маршрутам або засобам транспорту.

У Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. вказується, що кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки у морі

суден, що плавають під її прапором; усі прибережні держави повинні сприяти організації й утриманню відповідної ефективної рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі та над морем, а також укласти із цією метою в необхідних випадках регіональні угоди про взаємне співробітництво із сусідніми державами (ст.ст. 10, 12).

UNCLOS'82, відтворюючи ці норми у ст.ст. 94, 98, містить і декілька нових правил щодо забезпечення безпеки мореплавства (або, за термінологією Конвенції, судноплавства):

прибережна держава може приймати закони і правила щодо мирного проходу через територіальне море стосовно, зокрема, безпеки судноплавства і регулювання руху суден (ст. 21) та вимагати від іноземних суден, які здійснюють право мирного проходу через її територіальне море, користуватися ними (ст. 22);

прибережна держава належним чином оголошує про будь-яку відому їй небезпеку для судноплавства в її територіальному морі (ст. 24);

будь-які залишені у виключній економічній зоні установки або споруди, або ті, що більше не використовуються, мають бути прибрані з метою забезпечення безпеки судноплавства (ст. 60).

Наведені норми є найбільш загальним вираженням принципу забезпечення безпеки мореплавства, створюють базис усієї системи його правового регулювання, визначають головні напрями внутрішньодержавного та міжнародного співробітництва у цій сфері, мають комплексний характер. Цей принцип детально розвинутий у спеціальних угодах, юридико-технічних нормах, рекомендаціях тощо, присвячених окремим аспектам забезпечення безпеки мореплавства, та у внутрішньому законодавстві, що буде розглянуто далі. Таким чином поступово було створено сукупність нормативних, інформаційно-правових документів, які регламентували різні аспекти безпечної експлуатації суден, діяльності судноплавних та інших морських підприємств. Ці документи мають приписувальний (імперативний) та запобіжний характер: вони стали реакцією морської спільноти на великі аварії та катастрофи на морі з метою запобігти їх виникненню в майбутньому. Вони ґрунтуються на переконанні, що шляхом

запровадження заборонних заходів, обмежувальних норм та правил можливо запобігти розвитку небезпечних ситуацій із суднами та знизити аварійність флоту до прийнятого в теперішніх умовах рівня [286, с. 35].

Однак із часом змінилися техніка і технологія морських перевезень, властивості вантажів, конструкція та обладнання суден та, як наслідок, з'явилися нові причини аварійних ситуацій, на які знову необхідно було реагувати створенням нових правил та норм. Кожна нова аварія на морі, випадок небезпечних ситуацій доповнювали досвід мореплавства та ставали матеріалом для вивчення та внесення змін до чинних документів із безпеки. Зазначений підхід, що ґрунтувався на історичному досвіді та уроках трагедій у морі, які вже відбулися, став достатньо ефективним та отримав широкий розвиток у діяльності ІМО й інших організацій. Однак йому властивий ряд недоліків, до яких останнім часом додалася інформаційна перевантаженість капітанів та офіцерів, які відповідають за безпеку судна та людей на борту. Адже вони повинні знати, розуміти й застосовувати на практиці положення та вимоги численних обов'язкових міжнародних і національних документів, керівництв компаній, правила портів заходження, вказівки інспекторів, зміст циркулярних листів, повідомлень та інших оперативних документів. При цьому можливості людини зі сприйняття, оброблення, засвоєння інформації не є необмеженими, тому не випадково, що на теперішній час причинами аварій суден нерідко є втома вахтових офіцерів, викликана фізичними, психологічними та інформаційними перевантаженнями в процесі виконання своїх службових обов'язків. Таким чином «приписувальний» підхід до безпеки мореплавства, який довго та успішно застосовувався в морській галузі, за сучасних умов стає дедалі менш ефективним [286, с. 35].

Стурбованість проблемами втомленості моряків спричинилася до підготовки й прийняття спеціальної Резолюції ІМО від 4.11.1993 р. А.772(18) – «Фактори втомленості при комплектуванні суден екіпажами та забезпеченні безпеки», де було визначено, що одним з ефективних засобів проблеми накопичення втомленості моряків повинен стати метод визначення ступеня

втомленості перед виходом судна з порту. У Резолюції від 19.11.1981 р. А.481 (ХІІ) «Принципи безпечного укомплектування суден екіпажами» [358] ІМО настійно закликала уряди-члени вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб кожне морське судно постійно мало виданий адміністрацією документ, у якому вказується мінімальний склад екіпажу для такого судна [167, с. 158].

Тому на теперішній час дедалі частіше висловлюються думки й обґрунтовуються позиції дослідників стосовно необхідності створення теоретичного базису, моделювання та попереднього аналізу можливих ризиків мореплавства. Це отримало вираження у введенні у дію МКУБ, STCW тощо. Проте, на думку дослідників, мають бути враховані технічний, технологічний, соціальний, економічний, правничий та інші аспекти. Має бути досліджений та визначений механізм виникнення й розвитку аварійних ситуацій із суднами, при цьому слід мати на увазі, що основним елементом управління на суднах є люди, які продукують та здійснюють відповідні керівні впливи. Щодо судна безпеку можна розглядати як систему, яка складається із чотирьох взаємодіючих між собою підсистем: «людина – технічні пристрої», «людина – людина», «людина – середовище», «людина – організація (технологія)». Усі ці підсистеми пов'язані між собою й утворюють єдиний комплекс, що забезпечує підтримання судна та його обладнання в нормальному робочому стані та здійснення всіх виробничих процесів і операцій. У такій концепції системного уявлення морського судна як складно організованого об'єкта аварії та інциденти на борту є наслідком неузгодженості взаємодії елементів усередині окремих виробничих систем чи підсистем між собою, або того та іншого одночасно. Безперечно, причинами аварій на морі можуть бути також неправильні дії інших суден, осіб та організацій, що впливають на аварійне судно, піратські та терористичні дії, прояви сил природи. Очевидно, що теорія безпеки мореплавства (або ширше – судноплавства) має не лише пояснювати, як та чому відбуваються аварії та інциденти з суднами, але й визначати напрями та шляхи запобігання їм, усунення причин та факторів, що викликають небезпечні ситуації. У цьому велика роль може належати сучасним методам оцінки й управління ризиками, які давно

набули значного поширення в берегових галузях виробництва та поступово почали застосовуються в морській індустрії – у регуляторній діяльності ІМО, класифікаційних товариств, великих судноплавних компаніях. Звісно, теоретичні висновки та рекомендації мають ураховувати вимоги міжнародних угод у сфері мореплавства та використовувати результати наукових розробок, що виконані в межах формування загальної теорії безпеки [286, с. 39-40].

Розвиток сучасних технологій, негативний вплив людського фактору та актуальність пошуку альтернативних джерел енергії зумовлюють подальший прогрес у суднобудуванні та появу т. зв. автономних (безпілотних, роботизованих) морських суден, обладнаних сонячними елементами живлення та електричними двигунами [174, с. 114]. Про їх розроблення практично одночасно (у 2017 р.) заявили декілька компаній (норвезька «Yara» з «Kongsberg Gruppen» [133; 145], французька «Bourbon» [256], британський «Rolls-Royce» [26], японські «Mitsui O.S.K. Lines», «Nippon Yusen» та «Japan Marine United» [312] тощо), прототипи військових безпілотних кораблів у США випробовуються з 2016 р. [288], а у 2018 – один із них («Sea Hunter») уже став до несення служби у ВМФ США [36]. На теперішній час на його борту перебуває екіпаж, але за повної готовності корабель стане цілковито автономним, зможе самостійно виконувати місії за тисячі миль у відкритому морі упродовж трьох місяців, після чого повертатися на базу [328]. Про подібні прогнозовані переходи на цілком автономне мореплавство наголошують і розробники цивільних суден: цілком електричний контейнеровоз «Yara Birkeland» (із низьким рівнем викиду оксидів азоту і вуглекислого газу в атмосферу) розпочав свою службу як звичайне пілотоване судно вже у 2018 р., коли почав перевозити продукцію (мінеральні добрива) із заводу в Порсгрунн (Норвегія) до портів Бревік та Ларвік; на 2019 р. було заплановано його перехід на дистанційне керування, а у 2020 р. судно планується зробити повністю автоматизованим [133; 145]. Виробники очікують, що саме до цього часу приймуть правила експлуатації автономних суден, які врегулюють їх роботу на довгих маршрутах [256].

Аргументація необхідності розроблення та запровадження автономного

судноплавства зводиться до такого. Військові безпілотні літальні апарати уже протягом тривалого часу здійснюють перельоти і використовуються при проведенні цивільних операцій. Безпілотні автомобілі за певних умов можуть здійснювати тисячокілометрові пробіги. У зв'язку із цим постає запитання: чому б не створити автономні судна, які будуть функціонувати без екіпажу на борту? І справді, фахівці морської промисловості дедалі частіше стали замислюватися про необхідність запуску цілковито автономних суден [52, с. 1150].

Питання забезпечення безпеки мореплавства таких суден перебуває на теперішній час на одній сходинці з необхідністю вироблення оптимальних моделей їх живлення та пошуку потенційних небезпек для здійснюваних ними морських експедицій. Так розроблюваний «Rolls-Royce» безпілотний корабель обладнано великою кількістю сучасних технологій, включаючи штучний інтелект, безпілотні дрони, а також масив різноманітних сенсорів, необхідних для його орієнтації в просторі. Корабель самостійно зможе виявляти інші судна і, якщо цього вимагає бойове завдання, уникати зустрічей з ними [26]. Американський «Sea Hunter» обладнаний новітньою радіолокаційною технікою [289], а починаючи з лютого 2017 р. було проведено серію його випробувань із відпрацювання запобігання зіткненням на морі, перевірено здатність працювати з різним додатковим обладнанням, зокрема з буксированим бортовим підйомником морських систем (TALONS) і протимінною системою [328].

Але, незважаючи на прогнозований розробниками безпілотних суден прогрес у мореплавстві, що очікувано буде спричинений впровадженням інновацій у практику морських перевезень, усе ж залишається багато питань, пов'язаних із переходом на нові технології. Концепції, що покладені в основу автономних суден, ґрунтуються на моделі «Industry 4.0», розробленій у Німеччині, в якій кібер-фізичні системи будуть сканувати простір, створювати віртуальну копію фізичного світу і приймати децентралізовані рішення. Кінцевою метою є автоматизоване виробництво у межах проєкту «Smart Factory» при інтеграції декількох заводів, постачальників, дистриб'юторів та споживачів [174, с. 115]. Але, на думку дослідників, викликає сумнів, що модель, розроблена

для контрольованого виробничого середовища, може бути застосована в динамічному, глобальному, важкопрогнозованому та відкритому морському середовищі. З огляду на унікальний характер морської галузі та експоненціальне зростання у сфері застосування технологій будь-яка спроба передбачити масштаби і наслідки автоматизації є, у кращому випадку, неточною. А відсторонення людини від управління судном, на чому наполягають розробники безпілотних суден, має врахувати реальний ризик появи нових джерел помилок у технічних системах, лініях зв'язку, кібербезпеки і віддалених системах контролю, які ізольовані від реальності судна та його реального середовища: чим більш складною, взаємозалежною і незвичною є система, тим вищою є ймовірність помилок і збоїв [7]. Сучасні високоавтоматизовані комплекси морської техніки звільнили людину від більшості рутинних операцій. Посилилася залежність безпеки складних технологічних процесів від ефективності керуючих впливів осіб, які приймають рішення в екстремальних умовах і аварійних ситуаціях. Облік і опис всієї безлічі «позаштатних» ситуацій в умовах обмеженого часу стає нездійсненним завданням. Для складних багатофункціональних систем «людина – машина» неможливо не лише обчислити оптимізований функціонал, але навіть уявити його в явному вигляді. Для вдосконалення бази швидкого прийняття рішень в аварійних ситуаціях на судах ІМО рекомендувала створення інтегрованої системи контролю і прийняття рішень в аварійних ситуаціях [257, с. 720]. Однак, на думку багатьох експертів, повна і беззастережна безпека при експлуатації безпілотних суден досі залишається під великим сумнівом, оскільки багато в чому залежить від можливості виконувати аварійний ремонт на борту судна і реагувати на інші непередбачені обставини в морі [309].

Також необхідно чітко визначити, чи може вважатися таке автономне судно судном у розумінні міжнародних морських угод: COLREG, SOLAS, MARPOL, UNCLOS'82 та ін. Цікавою в цьому зв'язку уявляється думка А. Нтоваса та М. Цимпліса, викладена у звіті для Європейського оборонного агентства, про проблему відповідальності за аварії, що можуть статися з такими суднами.

Дослідники зазначають, що в сучасній законодавчій базі судноплавства немає нічого, що перешкоджало б експлуатації суден із різним рівнем автономності: у жодному акті немає такого визначення судна, у якому було б згадано обов'язкову присутність екіпажу, екіпаж у всіх актах характеризується лише як «група підтримки». Головне – це забезпечення безпеки мореплавства та згода всіх учасників процесу комерційного перевезення. Крім того, у SOLAS та STCW наявна вказівка на «виняткові випадки», що саме й можуть передбачати використання суден-роботів. Експерти також пропонують відрізнити судна без екіпажу від автономних суден: перші будуть дистанційно керованими штурманами на березі (на них, зрештою, і буде покладено відповідальність за забезпечення безпеки мореплавства), а другі – будуть керовані самі собою. Забезпечення безпеки мореплавства таких суден буде покладатися на держави прапора відповідно до UNCLOS'82, проте існує можливість заборони їх доступу до окремих портів (що буде здійснюватися за бажанням держави порту), але заборонити їх мирне проходження через територіальні моря прибережні держави навряд чи зможуть [56]. На думку українських дослідників, зазначені та інші конвенції, за умов широкого їх тлумачення, цілком можливо застосовувати до роботизованих суден, проте не цілковито автономних [132]. На наше переконання, ці точки зору є цілковито обґрунтованими, можуть застосовуватися у перехідний період, проте стрімкий розвиток технологій мореплавства вочевидь спричинить зміни й у його правовому забезпеченні і тут провідною має стати роль ІМО у розробленні відповідних правових норм.

Ураховуючи стрімкий розвиток безпілотних технологій у мореплавстві, пропозицію про включення автономних суден до порядку денного роботи ІМО було представлено Данією, Естонією, Фінляндією, Японією, Нідерландами, Норвегією, Південною Кореєю, Великою Британією і США. Це викликало тривалі дебати, які засвідчили, що багато проблем безпеки і права, як і раніше, залишаються невирішеними щодо автономного судноплавства. У цілому було вирішено, що ІМО вже повинна розпочати свою роботу в цьому напрямі. Було також досягнуто загальної згоди про те, що ІМО повинна також брати до уваги,

як ці зміни будуть стосуватися моряків [6]. «Lloyd's Register» опублікував класифікаційне керівництво за шістьма рівнями автономії [326]. Документ має допомогти визначити бажаний рівень автономії судна. Із метою забезпечення підтримки при прийнятті рішення, перші три рівні вимагають наявності екіпажу на судні. Наступні три рівні стосуються безпілотних суден із різним ступенем дистанційного керування, у т.ч. і цілковито автономних. До дистанційного управління належать берегові оператори, які при отриманні повідомлення від навігаційної системи можуть втрутитися в роботу судна [346].

З 5 по 14 червня 2019 р. у Лондоні відбулася 101 сесія Комітету з безпеки на морі ІМО, під час якої обговорювалася, зокрема, тема регулювання морських автономних надводних суден, питання їх випробувань, а також було розроблено і схвалено Тимчасове керівництво з випробувань автономних суден, яке містить опис основних принципів та цілей проведення випробувань, заходів з оцінки ризиків, забезпечення безпеки, рівня кваліфікації персоналу, залученого до випробувань, інфраструктури, комунікації та обміну даними при проведенні обмежених у часі випробувань нового обладнання, окремих систем і автономного судноплавства в цілому [81; 348].

Отже, на теперішній час ще рано говорити про цілковито автономне світове мореплавство, його впровадження та надійна робота, а також забезпечення необхідної безпеки стоять на порядку денному і у міжнародних організацій, і у класифікаційних товариств, і у національних регуляторів. А сучасний флот ще багато років буде потребувати роботи висококваліфікованих спеціалістів, замінити яких штучному розуму буде дуже важко [155, с. 236]. При цьому вже на теперішній час є необхідним розроблення проєктів правових норм, якими буде врегульовано таке судноплавство, і які із часом стануть новим правовим регулятором морської діяльності. І у цьому процесі мають бути враховані особливості автономних суден, проведено їх класифікацію у залежності від участі людини у керуванні ними, а також передбачені базові норми про відповідальність за спричинення шкоди навколишньому середовищу та іншим учасникам морської діяльності, що будуть конкретизовані у національних законодавствах.

2.2. Міжнародно-правова уніфікація галузевих стандартів та комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства

Ефективність сучасного мореплавства нерозривно пов'язана з правовим забезпеченням його безпеки. Розвиток науки і техніки, збільшення розмірів морських суден, підвищення інтенсивності судноплавства – ці та інші чинники дедалі більш настійно вимагають підвищеної уваги міжнародного співтовариства [3, с. 151].

Умовно початком процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства прийнято вважати Лондонську міжнародну конференцію, під час проведення якої 20 січня 1914 р. було прийнято першу редакцію SOLAS. Хоча Конвенція так і не набула чинності, вона сформувала подальші напрями розвитку міжнародно-правових засобів у сфері забезпечення безпеки мореплавства. На наступних конференціях з охорони людського життя на морі 1929, 1948, 1960 і 1974 рр. було прийнято міжнародні угоди, присвячені забезпеченню безпеки мореплавства з урахуванням досягнутого на ті часи науково-технічного прогресу [79, с. 444], – це були відповідні редакції SOLAS, остання з яких (1974 р.) діє дотепер.

Усі основні проблеми розвитку міжнародного судноплавства та забезпечення його безпеки на теперішній час вирішує спеціалізована установа ООН – ІМО (Міжнародна морська організація). Вона була створена в 1948 р. на конференції ООН у Женеві. Спочатку було прийнято рішення про створення Міжурядової морської консультативної організації (ІМКО), яка з 1982 р., у зв'язку з підвищенням статусу, отримала назву «Міжнародна морська організація» [69, с. 31].

Наступним етапом формування міжнародно-правових засад забезпечення безпеки мореплавства стала Перша (Женевська) конференція ООН з морського права 1958 р. – перший загальносвітовий форум, присвячений визначенню та закріпленню принципів використання морських просторів. Норми Конвенції про відкрите море – однієї з чотирьох [83–86] угод, прийнятих на Конференції

1958 р., – установлюють, що кожна держава зобов’язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі суден, що плавають під її прапором, зокрема у тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв’язку і запобігання зіткненням, конструкції та оснащення суден (ст. 10). Подальший розвиток зазначені положення отримали в UNCLOS’82.

У цілому міжнародні угоди, що стосуються забезпечення безпеки мореплавства, розподіляються дослідниками на дві групи: комплексні, що містять правила про забезпечення безпеки мореплавства разом з іншими питаннями (Конвенція про відкрите море 1958 р. (ст. 5 щодо необхідності існування реального зв’язку між державою прапора та судном), UNCLOS’ 82 (ст. 94 щодо обов’язків держави прапора судна), і спеціальні – видані саме для вирішення проблем забезпечення морської безпеки [260, с. 260].

До недавнього часу міжнародне морське співтовариство підходило до безпеки на морі лише з технічної точки зору. Проаналізувавши зміст основних міжнародних конвенцій, пов’язаних із безпекою мореплавства і охороною навколишнього середовища, експерти ІМО виявили, що близько 80% вимог, що в них містяться, мають суто технічний характер (конструкція судна, вимоги до суднового обладнання тощо), у той час як на експлуатаційні вимоги і процедури, пов’язані з «людським фактором», припадає лише близько 20%. За результатами проведених досліджень, ІМО почала розвивати програму «Humanization of Conventions», яка містила три головні напрями: 1) перегляд STCW, який і був здійснений у 1995 р. та у 2010 р.; 2) запровадження МКУБ та 3) запровадження процедур державного портового контролю відповідно до Правила XI/4 SOLAS і пов’язаної з ним Резолюції A.787 (19) «Процедури державного портового контролю» [146, с. 20].

Масив норм, якими встановлено міжнародні вимоги (стандарти) у сфері забезпечення безпеки мореплавства, на теперішній час розподіляється за такими основними напрямками:

1) техніко-правові норми, пов’язані з проєктуванням, конструкцією, класифікацією, обладнанням та експлуатацією суден: Правила проєктування,

класифікації та будівництва морських суден IACS; конвенції, кодекси та рекомендації IMO; SOLAS; TONNAGE; UNCLOS'82; Міжнародна конвенція з безпеки риболовних суден 1977 р. [285]; FAL [90]; VI Конвенція про становище ворожих торгових суден на початку воєнних дій 1907 р. [92], STCW [343]; Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування персоналу риболовних суден 1995 р. [342] та ін.);

2) норми, які стосуються забезпечення безпеки судноводіння на морі (COLREG [324], Міжнародна Брюссельська конвенція для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден 1910 р. [340], Міжнародний звід сигналів 1965 р. [366]; Міжнародна угода про охорону плавучих маяків, які перебувають поза своїми звичайними місцями 1930 р. [313], Міжнародна угода щодо морських сигналів 1930 р. [314], Правила безпеки плавання і ведення промислу в північно-західній частині Тихого океану 1974 р. [197] та ін.);

3) правила організації пошуку і рятування людських життів і майна на морі (SOLAS, Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 р. [121], Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. [122], UNCLOS'82, Брюссельська конвенція для уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 р., Міжнародна конвенція для уніфікації деяких правил щодо надання допомоги повітряним суднам і їх рятування на морі або допомозі й рятування на морі за допомогою повітряних суден 1938 р. [341] та ін.);

4) норми, які стосуються організації розслідування аварійних морських подій та інцидентів на морі (Міжнародний кодекс проведення розслідувань аварій та інцидентів на морі 1997 р. [76]; SOLAS; TONNAGE; MARPOL [119; 232; 233] та ін.);

5) правила і стандарти проведення операцій з рятування людей, майна і навколишнього середовища від радіоактивного, нафтового та іншого забруднення: Брюссельська конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 р. [325]; Міжнародний кодекс з безпеки ядерних торговельних суден 1981 р. [322]; MARPOL; Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969/96 [123];

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення 1992 р. [62]; Міжнародна конвенція про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1992 р. [344] та ін.;

б) міжнародні конвенції, кодекси і спеціальні рекомендації, що регулюють безпеку мореплавства при здійсненні буксирування, рятування, криголамного і лоцманського проведення, морського промислу, видобутку корисних копалин, наукових досліджень, гідротехнічних та гідрографічних робіт, плавання під проведенням систем управління рухом суден, системами розподілу руху суден, при проведенні морських регат тощо спільно з міжнародними організаціями (наприклад, ІМО, ІАКС, ФАО, УНСТАД, Міжнародна торговельна палата, Міжнародне морське бюро та ін.).

До кола міжнародних актів, що регулюють безпечну експлуатацію морських суден, можна віднести: МКУБ; Міжнародну конвенцію з рятування на морі 1989 р.; Йорк-Антверпенські правила загальної аварії 2016 р. [372]; Міжнародні правила безпеки плавання і ведення промислу в північно-західній частині Тихого океану 1974 р.; Міжнародну конвенцію з безпеки риболовних суден 1977 р.; Міжнародний звід сигналів 1965 р.; резолюції Асамблеї ІМО А.857 (20) «Керівництво стосовно Служб управління рухом суден», А.858 (20) «Процедура прийняття систем розподілу руху суден, заходів, інших, ніж системи розподілу руху суден, включаючи призначення та заміну архіпелажних проходжень морськими коридорами, і систем суднових повідомлень, а також поправок до таких заходів і систем», А.765 (18) 1993 «Керівництво з безпеки буксированих суден та інших плавучих об'єктів, включаючи установки, споруди та платформи на морі», А.750 (18) 1993 «Стандарт остійності у пошкодженому стані існуючих пасажирських суден ро-ро», А.758 (18) 1993 «Заходи щодо запобігання і придушення піратства і збройних пограбувань суден», А.709 (17) 1991 «Обхід риболовних суден та їхніх рибальських снастей підводними човнами в підводному положенні»; Резолюцію Комітету з безпеки на морі МБС.35 (63) від 20 травня 1994 р. «Керівництво з пристроїв аварійної буксирування танкерів»; циркулярний лист ІМО MSC/Circ.794 від 5 червня 1997 р. «Стандартні фрази

ІМО для спілкування на морі» та ін.;

7) стандарти інспектування у портах, зокрема контролю точного і своєчасного виконання учасниками судноплавства всіх перерахованих міжнародно-правових стандартів і норм безпеки мореплавства, а також міжнародних правових процедур примушування учасників судноплавства до дотримання імперативних міжнародно-правових стандартів безпеки мореплавства: Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю в портах європейських держав і держав Північної Атлантики 1982 р. (Паризький меморандум); Угода про контроль у портах держав Латинської Америки 1992 р. (Меморандум «Вінья-дель-Мар»); Угода про контроль у портах держав Азії і Тихого океану 1993 р. (Токійський меморандум) [115]; Угода про контроль у портах держав Карибського басейну 1996 р. (Карибський меморандум); Угода про контроль в портах Середземноморського басейну 1997 р. (Середземноморський меморандум); Угода про контроль у портах держав Індійського океану 1998 р. (Індоокеанський меморандум); Угода про контроль у портах держав Західної і Центральної Африки 1999 р. (Африканський меморандум); Угода про контроль у портах держав Чорноморського басейну 2000 р. (Чорноморський меморандум); ст.ст. 28 і 73 UNCLOS'82; ст. 20 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р.; ст. 3 Міжнародної конвенції 1924 р. про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) і ст. 1 Брюссельського протоколу 1968 р. про зміну Конвенції 1924 р. про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. (Правила Вісбі) [112; 235]; Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден [118]; Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 р. [120] та ін. Необхідно зазначити, що завдяки дії регіональних меморандумів щодо контролю державами портів, світова морська спільнота поступово витісняє з торговельного мореплавства всі судна та компанії, що не відповідають жорстким міжнародним стандартам [18, с. 90].

Окрему групу міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства формують ті, що стосуються убезпечення морського рибальства.

Адже рибальство, зокрема морське, – одна з найнебезпечніших справ у світі: кількість нещасних випадків у цій галузі на рік перевищує 24 тис. осіб (що відповідає близько 80 загиблим на 100 тис. рибалок на рік). Питання безпеки на морі у риболовецькому секторі було порушене на сесії Комітету з рибного господарства FAO у 2012 р., на якій Комітет: (а) із задоволенням відзначив співпрацю FAO, МОП та ІМО у сфері забезпечення безпеки на морі у рибпромисловому секторі, зазначивши, що таку співпрацю слід продовжувати; (b) висловив задоволення завершенням розроблення та публікацією нового стандарту безпеки для маломірних рибпромислових суден і завершенням розроблення нових керівних принципів FAO/МОП/ІМО, спрямованих на сприяння компетентним органам у застосуванні добровільних керівних принципів щодо розроблення, будівництва та обладнання рибпромислових суден всіх типів і розмірів; і (c) підкреслив важливість роботи із забезпечення безпеки промислу і праці на морі [17].

Необхідно зауважити, що правове забезпечення безпеки мореплавства у риболовецькому секторі, через свою специфічність, сконцентроване у відокремленому блоці міжнародних угод та національного законодавства і координується різними міжнародними організаціями і внутрішньодержавними установами (ІМО та FAO – на міжнародному рівні, Міністерство інфраструктури та Державне агентство рибного господарства – в Україні на внутрішньодержавному) [162, с. 499].

Безпека риболовних суден була предметом дослідження ІМО із самого початку її діяльності, але відмінності в проєктуванні й експлуатації між риболовними та іншими видами суден виявилися перешкодою для їх включення до SOLAS та TONNAGE, а Торремоліноська конвенція 1977 р. [367] та Протокол до неї 1993 р. [368], які стосувалися безпеки риболовних суден, досі не набули чинності. У 2012 р. за результатами роботи конференції, яка проходила з 9–11 жовтня в Кейптауні під егідою ІМО, було прийнято Кейптаунську угоду [319], яка скасувала та замінила Торремоліноські угоди й установила міжнародні вимоги до конструкції, водонепроникності, остійності та

непотоплюваності, механічних та електричних установок, протипожежного захисту, рятувальних засобів і пристроїв, навігаційного та радіоустаткування риболовних суден. Також визначено вимоги щодо сертифікації риболовних суден і видачі свідоцтв, форми міжнародного свідоцтва про безпеку риболовного судна.

Паралельно з ІМО питання безпеки риболовного мореплавства розробляються FAO. У 2011 р. цією організацією було прийнято Кодекс ведення відповідального рибальства [321], де поняття «безпека» формулюється у ст. 6.17 так: «Державам слід забезпечити, щоб рибальські пристосування і обладнання, а також будь-яка рибпромислова діяльність дозволяли створити безпечні, здорові і справедливі умови життя і праці та відповідали міжнародним стандартам, прийнятим відповідними міжнародними організаціями». Стаття 8.1.5 розширює зміст цієї норми, вимагаючи від держав «забезпечувати прийняття нормативів здоров'я і безпеки щодо всіх осіб, зайнятих у рибпромислових операціях. Такі нормативи не повинні бути нижчими за мінімальні вимоги, передбачені відповідними міжнародними угодами про умови праці та служби». Це положення далі розвивається у пп. 8.4.1, що стосується рибпромислових операцій, де зазначається, що «державам слід забезпечувати, щоб рибальство велося з належним урахуванням безпеки людського життя». Результатом тривалої співпраці ІМО, МОП та FAO у сфері безпеки рибальства стало вироблення керівних вказівок і стандартів. Останніми за часом документами є «Рекомендації щодо забезпечення безпеки» і «Керівні принципи здійснення» [248].

Особливе місце в системі міжнародно-правових актів, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства та визначення стандартів праці моряків, є Міжнародна конвенція МОП 2006 р. про працю в морському судноплавстві [347], що встановлює мінімальні міжнародні вимоги, які стосуються майже всіх аспектів умов праці та проживання моряків на судні: мінімального віку, придатності за станом здоров'я, професійної підготовки, умов найму, включаючи питання, що стосуються оплати праці, оплачуваної щорічної відпустки, репатріації, тривалості часу роботи і відпочинку. Конвенція встановлює стандарти житлових приміщень і умов для відпочинку на борту, харчування і

столового обслуговування, охорони здоров'я, медичного обслуговування тощо. Вона також містить норми, що регулюють роботу служб найму та працевлаштування моряків.

Для розташованої на узбережжі Чорного та Азовського морів України важливим також є регіональне співробітництво у сфері забезпечення безпеки мореплавства. З античних часів регіон Чорного моря є місцем зосередження найширшого спектра інтересів прибережних та інших зацікавлених держав. Важливим елементом системи міжнародних відносин протягом тривалого історичного періоду було питання Чорноморських проток, який, будучи однією зі складових т. зв. «Східного питання» [57; 58; 294], полягав у здійсненні свободи мореплавства торговельними суднами і військово-морськими флотами чорноморських держав, замкнених у Чорному морі, а також у забезпеченні інтересів безпеки цих держав [327]. З огляду на географічне розташування та цілий ряд історичних, геополітичних, економічних та інших факторів, Чорне море завжди належало до зони особливих, стратегічних інтересів України, забезпечуючи прямий вихід до найважливіших глобальних транспортних маршрутів, у т.ч. енергетичних. Значення цього морського досліджуваного простору підкреслюється і в оновленій Морській доктрині України на період до 2035 р.

Упродовж тривалого історичного періоду Чорне море розглядалося з позицій концепцій «закритих», «регіональних», «окраїнних» морів, однак статус даного простору конвенційно визначився лише у 1994 р. з набуттям чинності UNCLOS'82 і віднесенням його до категорії «замкнених або напівзамкнених морів», що було згодом підтверджено рішенням Міжнародного Суду ООН у справі про делімітацію в Чорному морі (Румунія/Україна) від 03.02.2009 р., в якому досліджуваний простір було визначено як замкнений (enclosed) [320]. Разом із тим, положення Конвенції про режим Чорноморських проток 1936 р. [91] встановлюють особливий, характерний лише для даного простору режим, виділяючи при цьому наявність особливих інтересів і, відповідно, наявність особливих прав у прибережних держав.

Першою з міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства у Чорному морі необхідно згадати Угоду між урядом СРСР, урядом Народної Республіки Болгарії і урядом Румунської Народної Республіки про співробітництво в разі рятування людського життя та надання допомоги суднам і літакам, що зазнали лиха на Чорному морі 1956 р. [291], якою визначено засади проведення спільних рятувальних робіт із надання допомоги та рятування людських життів, суден та вантажів, що знаходяться на них.

Другим документом стала Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 р. [88], яка покликана, ураховуючи відповідні положення міжнародних угод у сфері запобігання забрудненню моря, забезпечити співробітництво держав, які її підписали, у сфері скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища Чорного моря, запобігання йому, а також із метою захисту і збереження середовища.

Наступною регіональною угодою є План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі із забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій 2006 р. [153], укладений між тими ж державами та спрямований на швидке й ефективне реагування на інциденти забруднення моря, унаслідок якого сталося або може статися погіршення навколишнього середовища Чорного моря. Мета Плану полягає в установленні механізму взаємодопомоги, відповідно до якого компетентні національні органи влади сторін будуть співпрацювати, координувати й об'єднувати зусилля при реагуванні на інциденти забруднення моря, що забруднили чи загрожують забруднити їх узбережжя, територіальні води і виключні економічні зони сторін, а також, якщо для реагування на інцидент сил однієї сторони недостатньо.

Протокол про взаємодію Прикордонних військ України та Державного департаменту охорони державного кордону Грузії при охороні кордону й економічної зони в акваторії Чорного моря [236], підписаний у 1996 р., передбачає, що з метою вироблення спільних дій із припинення терористичних актів, браконьєрства, забезпечення контролю за збереженням природних ресурсів

і екологічною безпекою акваторії сторони будуть здійснювати взаємний обмін відповідною інформацією.

Протокол між Державним комітетом у справах охорони державного кордону України і Державним Департаментом охорони державного кордону Грузії про взаємодію в поданні допомоги та в захисті громадян, державної та іншої власності від злочинних посягань на Чорному морі від 14.02.1997 р. [234] передбачає, що з метою відпрацювання спільних дій для припинення терористичних актів, контролю за збереженням живих ресурсів та екологічною безпекою акваторії Сторони будуть здійснювати взаємний обмін інформацією з питань: а) про терористичні акти, що готуються та вже відбулись; б) збереження живих ресурсів акваторії; в) контролю за забрудненням моря; г) недопущення та припинення незаконного поховання в морі будь-яких відходів.

Отже, необхідність укладення міжнародних договорів щодо забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню Чорного моря була зумовлена усвідомленням прибережними державами виключної важливості цих аспектів мореплавства в ньому та неможливості їх вирішення заходами, застосовуваними на національному рівні окремими країнами. Ці угоди покликані закласти основу для розгортання широкої взаємодії між причорноморськими державами з метою захисту та збереження морського середовища, забезпечення безпеки мореплавства, проведення відповідних наукових досліджень, вироблення погоджених правил і стандартів у сфері забезпечення безпеки морських подорожей, певної уніфікації національного законодавства держав-учасниць [170, с. 108]. Проте існуючі ускладнення ситуації навколо узбережжя Криму та окремих районів Донецької області, що розпочалися з 2014 р., на теперішній час дедалі більше ускладнюють регіональне співробітництво. У серпні 2019 р. Державною установою «Держгідрографія» у цьому напрямі було ініційовано створення морського режимного району навколо Кримського півострова. Оголошення режимного району дасть Україні, можливість забезпечити виконання зобов'язань перед світовою спільнотою одразу у декількох напрямках: мінімізувати ризики для мореплавців у частині

навігаційно-гідрографічного забезпечення, зняти з України відповідальність за будь-які аварійні події, що можуть статися у внутрішніх морських водах та територіальному морі України навколо Кримського півострова, звести нанівець спроби з картографування вказаного регіону російською стороною. Це дозволить також припинити заходження до кримських портів іноземних суден та частково російських суден. Ініціативи Державної установи «Держгідрографія» представлено на рис. 1 [47].

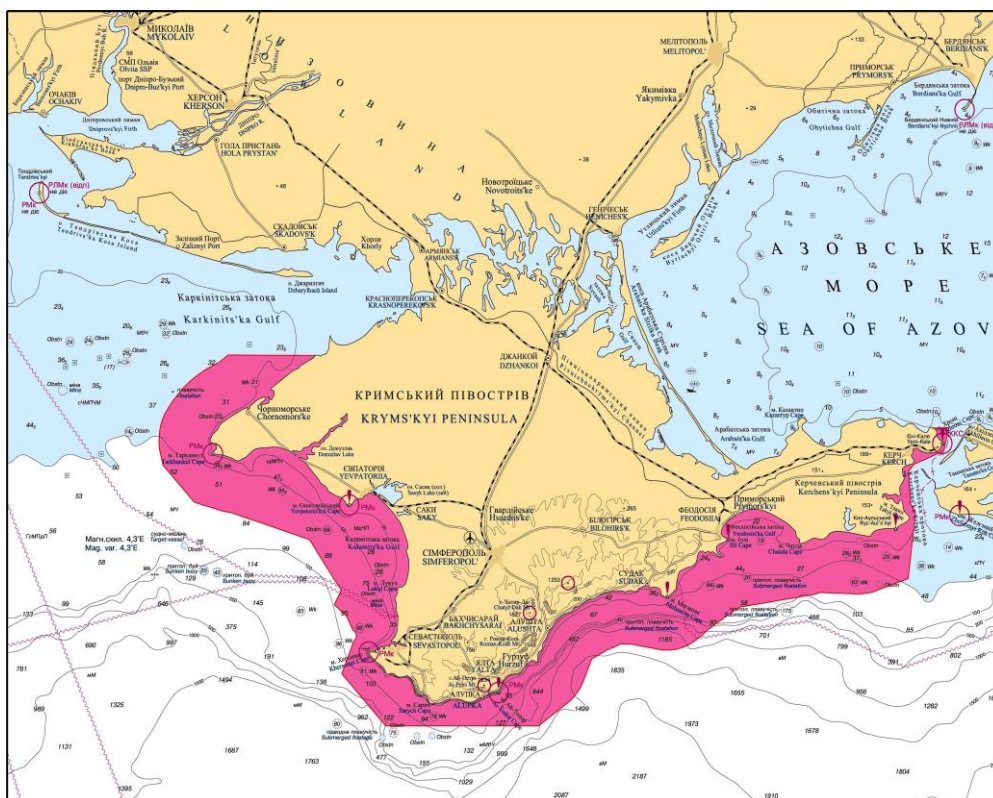


Рис. 1. Морський режимний район навколо Кримського півострова

Азовське море та Керченська протока, правовий статус яких як внутрішніх вод двох держав – України та РФ – закріплено в Договорі про співробітництво у використанні Азовського моря й Керченської протоки від 24.12.2003 р. [53], також є просторами зіткнення різноманітних інтересів прибережних держав, у т.ч. і у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що стала предметом Угоди між Кабінетом Міністрів України та урядом Російської Федерації про заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці 2012 р. [290]. Ця Угода, зокрема, передбачає, що національні документи

(свідоцтва), які підтверджують відповідність суден та екіпажів національним вимогам у сфері безпеки мореплавства і захисту морського середовища від забруднення із суден для районів плавання в регіоні, видані однією зі сторін, визнаються іншою стороною. Органи портового контролю (нагляду) сторін мають право перевіряти судна під державними прапорами сторін, що знаходяться в портах держав сторін, на предмет відповідності суден та їхніх екіпажів зазначеним документам (свідоцтвам). При виявленні невідповідності суден та їхніх екіпажів зазначеним документам органи портового контролю (нагляду) однієї сторони мають право вживати заходів до суден іншої сторони, аж до відмови у видачі дозволу на вихід із порту до усунення виявленої невідповідності. У разі застосування подібних заходів органи портового контролю (нагляду) однієї Сторони негайно сповіщають компетентні органи іншої сторони про виявлені невідповідності та вжиті заходи. Компетентні органи сторін обмінюються відповідними національними правилами, а також невідкладно інформуватимуть одна одну про їх зміни (ст. 2). Із метою моніторингу судноплавства в регіоні сторони домовились організувати обмін даними автоматичних ідентифікаційних систем (далі – AIC), визначеними правилом 19 Глави V додатку до SOLAS. Питання забезпечення інформаційної безпеки сторони вирішують відповідно до законодавства держави кожної зі сторін (ст. 3).

У зв'язку із цим необхідно пригадати, що свого часу Україна замість Паризького віддала перевагу регіональному Чорноморському меморандуму про взаєморозуміння стосовно контролю державою порту, який діє лише для шести держав басейну. І який багато в чому був інструментом РФ для збереження та поширення свого впливу в регіоні. Можна навести лише той факт, що в практиці Чорноморського меморандуму у період з 2014 по 2018 р. фактично ігнорувалися події навколо Криму. Тільки широкий суспільний резонанс в Україні та зусилля української делегації, що слідували за ним, призвели до того, що лише у квітні 2018 р. до Чорноморської інформаційної системи (BSIS) було внесено інформацію, згідно з якою кримські порти (Феодосія, Керч, Севастополь, Ялта,

Євпаторія) були позначені як «закриті порти, що знаходяться на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим» [339].

У цьому аспекті не можна оминути й саму інформаційну систему The Black Sea Information System (BSIS), яка є інформаційною системою для Чорноморського меморандуму та «розроблена та утримується Російською Федерацією» [364]. BSIS має на меті збирання відомостей щодо інспекцій портового контролю країн – членів Чорноморського меморандуму та обмін інформацією щодо портового контролю всередині регіону. Україна продовжувала використовувати цю систему й після подій 2014 р., незважаючи на те, що певний період згідно з даними BSIS кримські порти відображалися як російські. Останнє, звісно не є дивним, якщо згадати що сервери BSIS розташовані в Новоросійську та належать міністерству транспорту Російської Федерації [317, с. 10–11].

Отже, сучасний правовий масив забезпечення безпеки мореплавства є значним та об'єднує велике коло міжнародних угод. Шляхом установлення єдиних міжнародних норм щодо зменшення впливу негативних факторів на людину, забезпечення охорони навколишнього природного середовища, мінімального складу екіпажів суден ІМО заклала правові засади забезпечення безпеки мореплавства. Установлення єдиних вимог до кваліфікації суднових спеціалістів, єдність підходу, розуміння та впровадження вимог ІМО щодо кадрової складової флоту дає змогу отримувати автоматичні підтвердження отриманих національних дипломів та безперешкодного працевлаштування моряків держав, зазначених у списку держав, що повністю виконують вимоги STCW, який складає Комітет з безпеки на морі ІМО, на судна провідних морських держав світу [167, с. 159].

Проте співпраця держав у виробленні правових стандартів забезпечення безпеки мореплавства поки що, на жаль, не змогла здолати загальної негативної тенденції подальшого зростання абсолютної величини кількості аварій, загибелі людей, суден, вантажів, заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Збільшення кількості аварій і морських катастроф триває,

незважаючи на широке запровадження суднових і берегових радіонавігаційних засобів, введення в експлуатацію сучасних суден, розрахованих на будь-які погодні умови. Незважаючи на різноманіття причин аварійності, приблизно 80% всіх аварій на морі були викликані, на переконання фахівців ІМО, помилками судноводіїв, інших членів екіпажів, лоцманів, операторів, диспетчерів та інших осіб. За даними Лондонського клубу взаємного страхування, аварії через людські помилки складають не менше 65–70%. Таким чином при аналізі чинників, що негативно впливають на безпеку мореплавства, переважає т. зв. «людський фактор» [357]. Саме «людський фактор» визнано головною причиною загибелі круїзного лайнера *Costa Concordia*, на борту якого перебували понад 4200 осіб та який допустив зіткнення зі скелею біля о. Джильо неподалік узбережжя італійської області Тоскана. Тоді повільні та невідповідні обставини плавання дії людей, відповідальних за лайнер вартістю 500 млн євро та життя більше 4 тис людей призвели до найбільшої із часів втрати «Титаніка» аварії [168, с. 185].

Крім цього, сьогодні досі не складено розгорнутого механізму контролю зі сторони ІМО за імплементацією прийнятих нею правил. Якщо протягом десятиліть зусилля ІМО були спрямовані на розроблення і прийняття міжнародних угод, що встановлюють вимоги до забезпечення безпеки мореплавства, то останніми роками ситуація докорінно змінилася. Міжнародна спільнота дійшла до розуміння того, що мало встановлювати стандарти, необхідні великі зусилля з їх запровадження в повсякденну практику торговельного мореплавства і контроль за їх виконанням. Таким чином увага сьогодні зміщується з розроблення нових міжнародних норм на ефективне забезпечення виконання уже діючих. Центральне місце в цьому процесі відведене контролю державою порту [260, с. 262].

Таким чином, по-перше, недостатньо лише розробити міжнародно-правові стандарти безпеки мореплавства і зобов'язати екіпажі суден та інших учасників міжнародного судноплавства неухильно їх виконувати; по-друге, необхідно постійно контролювати таке виконання, застосовуючи також і спеціально розроблені міжнародні та національні механізми примусу до неухильного

виконання імперативних міжнародно-правових і національних стандартів безпеки мореплавства. Розуміючи необхідність такого контролю і навіть примусу до дотримання норм безпеки мореплавства, держави співпрацюють при виробленні відповідних правил і процедур (п. 8 Основних напрямів співробітництва держав у сфері забезпечення безпеки міжнародного мореплавства) [38, с. 12], здійснюють заходи щодо ефективної реалізації міжнародних стандартів у мореплаванні, що особливим чином вплинуло на формування комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства.

Наведені вище групи норм, за якими на теперішній час здійснене та продовжує формуватися правове регулювання забезпечення безпеки світового мореплавства, та наведені для їх ілюстрації міжнародні угоди свідчать, що зазвичай у таких угодах застосовується комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства: у них наявні норми і про технічну безпеку, і про експлуатаційну тощо. Проте найбільш яскраво такий підхід репрезентовано у всесвітньо визнаних та підтримуваних більшістю сучасних учасників морської індустрії процедурах управління безпекою та контролі держави порту, що мають своїм базисом МКУБ та Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 р.

МКУБ було прийнято як резолюцію А.741 (18) Асамблеєю ІМО 4 листопада 1993 р., а у травні 1994 р. сесія Асамблеї ІМО постановила вважати його юридично обов'язковим актом, долучивши його як додаток до глави IX SOLAS. Стосовно пасажирських суден і танкерів МКУБ набув чинності з 1998 р., для інших категорій суден – з 2002 р. Цілі Кодексу полягають у забезпеченні безпеки на морі, запобіганні нещасним випадкам або загибелі людей, а також уникненні заподіяння шкоди навколишньому середовищу. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати 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.

Із метою забезпечення безпечної експлуатації кожного судна і здійснення зв'язку між компанією і особами, які перебувають на суднах, кожна компанія повинна призначити особу (осіб) на березі, яка має (мають) прямий доступ до керівництва на найвищому рівні управління. Відповідальність і повноваження призначеної особи або осіб включають контроль за дотриманням норм безпеки та запобігання забрудненню, пов'язані з експлуатацією кожного судна, а також забезпечення надання достатніх ресурсів і надання допомоги на березі за необхідності. Компанія зобов'язана чітко визначити й оформити у вигляді документів відповідальність капітана щодо реалізації політики компанії; спонукання екіпажу до дотримання цієї політики; видання відповідних наказів та інструкцій; перевірки виконання пред'явлених вимог; перегляду СУБ і передачі повідомлень про недоліки СУБ береговим службам управління. Компанія повинна забезпечити, щоб СУБ, використана на судні, містила підтвердження повноважень капітана. Компанія повинна укомплектувати кожне судно персоналом, який відповідає міжнародним і національним вимогам. У компанії повинні бути встановлені процедури, що забезпечують належне ознайомлення персоналу з покладеними на нього обов'язками, причому весь персонал повинен розуміти існуючі вимоги.

Обов'язковим є розроблення планів проведення операцій на суднах, що встановлюють процедури підготовки планів та інструкцій щодо проведення ключових операцій на судні, які стосуються безпеки судна та запобігання забрудненню. Із метою забезпечення готовності до аварійних ситуацій повинні бути встановлені процедури з виявлення, описів та дій у потенційно аварійних ситуаціях на судні; установлені програми навчань екіпажу.

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. 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.

Наступний найбільш значний складник комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства – це контроль зі сторони держави порту. Контроль – поняття досить ємне і може поєднувати різні види керуючого впливу. Найбільше поширення в практиці торговельного судноплавства отримала така форма контролю, як інспектування суден на предмет відповідності вимогам чинних міжнародних конвенцій [79, с. 500–501]. 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 реакції SOLAS від 1929 р. 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 [21, с. 10, 13].

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 – учасниками Паризького меморандуму і мають статус спостерігача в Токійському меморандумі. Важливість цього співробітництва була визнана ІМО: Асамблея ІМО на 17-й сесії у 1991 р. прийняла Резолюцію «Регіональне співробітництво в проведенні контролю за суднами» [356], в якій зазначалося, що таке співробітництво в усіх частинах світу підвищуватиме значення міжнародних стандартів. Державам, які беруть участь у контролі, який здійснює держава порту, запропоновано надавати їй допомогу в укладанні регіональних угод та вивченні питань міжнародного співробітництва з метою забезпечення системи інформації й обміну інформацією про контроль, що проводиться державою порту [260, с. 262].

Регіональною угодою, що справила значний вплив на становлення і розвиток правового режиму інспектування суден у портах, є Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю з боку держави порту [353]. Багаторічний досвід практичного використання положень Меморандуму дозволяє

зробити висновок, що такі угоди можна вважати найбільш ефективним правовим інструментом, що уособив комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства.

Паризький меморандум був підписаний в 1982 р. Англією, Бельгією, Данією, Нідерландами, Грецією, Ірландією, Іспанією, Італією, Норвегією, Португалією, Фінляндією, Францією, Німеччиною і Швецією та набув чинності 1 липня 1982 р. Відповідно до положень Меморандуму влада зобов'язалася підтримувати ефективну систему контролю зі сторони 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: 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 судах 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. 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 [54, с. 414].

ІМО Резолюцією Асамблеї А.787.(XIX) від 23 листопада 1995 р. прийняла процедури контролю суден державою порту [243] (доповнені Резолюцією А.882.(XXI) [242]). 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

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 A.787. (XIX) для того, щоб зробити такий контроль обов'язковим, до SOLAS внесено відповідні зміни. Згодом (у 2011 р.) Резолюції A.787.(XIX) та A.882.(XXI) було скасовано відповідно до Резолюції A.1052(27) про процедури контролю суден державою порту [244], яка, у свою чергу утратила чинність у 2017 р. відповідно до Резолюції A.1119(30) від 6 грудня 2017 р. [245]. 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 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 MSC-MEPC.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 суднах крім конструкційних недоліків і зношеності обладнання неповною мірою виконуються національні та міжнародні стандарти інформаційної безпеки, екіпажі не мають необхідних

сертифікаційних документів [34]. 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, серед іншого, у результаті: відсутності основного обладнання або невжиття заходів, що вимагаються конвенціями; недоліків устаткування і постачання або передбачених заходів відповідним технічним вимогам конвенцій; значного погіршення стану судна або його обладнання і постачання внаслідок, наприклад, незадовільного технічного обслуговування; недостатності навичок екіпажу в експлуатації судна або незнання ним основних експлуатаційних процедур; і недостатності укомплектування екіпажем або недостатності дипломування моряків (п.п. 1.7.10, 3.1.1). Процедури, визначені Резолюцією А.1119(30) стосовно субстандартних суден, доволі змістовні та 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 судноплавстві 2006 р. інспектори державного портового контролю керуються документом МОП «Рекомендації для інспекторів контролю держави порту, що здійснюють інспекції щодо КТМС-2006» [337]. Визначення «дійсні свідоцтва» було змінено щодо визнання електронних (electronically) 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» [333]. 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 [354, р. 26].

Необхідно визнати, що посилення контролю суден зі сторони держави порту стимулює держави прапора опікуватися якісним станом торговельного

флоту. Цей стимул має не стільки юридичний, скільки соціально-економічний, політичний та навіть психологічний характер. Адже перебування країни у «Чорному списку» Паризького меморандуму справляє негативний вплив на імідж флоту цієї країни, не сприяє зміцненню міжнародного авторитету держави прапора, а обумовлює часті й ретельні, тривалі й обтяжливі інспекції торговельного флоту [54, с. 416]. Але слід зауважити, що оскільки публічний контроль здійснюється як державою прапора, так і державою порту, вони є тісно пов'язаними та взаємно доповнюють один одного. Якщо один контроль є суворішим, то він допомагає іншому. Проблема виникає, коли контроль державою порту перевищує контроль держави прапора та стає потужнішим. Це може набути рис несправедливого ставлення, оскільки остаточний контроль є прерогативою держави прапора, без жодної причини для підміни державою порту цих її функцій. Атмосфера такого контролю має поступово переходити на відповідне положення. Проте це не означає, що контроль держави порту є менш потрібним, ніж контроль держави прапора, що зумовлює необхідність розроблення спільного механізму співпраці між державою порту та державою прапора, де розподіл відповідальності здійснюється пропорційно [334, р. 78–79].

Практика портового контролю, який здійснюється владою прибережної держави, у деяких випадках може навіть нейтралізувати упущення, допущені державою прапора. У той же час здійснення портового контролю не повинно бути занадто обтяжливим, адже невинуватне затримання відходу судна може спричинити обов'язок відшкодування шкоди, викликаній такою затримкою. Влада держави порту – учасника меморандуму повинна застосовувати тільки ті договори, які набули чинності та стороною яких є ця держава. Вона зобов'язана перевіряти свідоцтва і документи, пов'язані з вимогами зазначених міжнародних договорів. При виявленні на судні невідповідностей міжнародним правилам, які представляють очевидний ризик для безпеки, здоров'я людей і навколишнього середовища, влада держави порту забезпечує, щоб цей ризик був усунутий до того часу, як судну буде дозволено вийти в море, і для цієї мети вживає відповідних заходів, навіть до затримання судна. Якщо зазначені невідповідності

не можуть бути усунені в порту огляду, то судну може бути дозволено слідувати до іншого порту за дотримання будь-яких належних умов, з тим щоб не піддавати необґрунтованому ризику безпеку, здоров'я людей та навколишнє середовище [177, с. 274].

Стосовно теоретичних питань у сфері контролю держави порту слід відзначити справедливу думку С.О. Кузнецова, що, по-перше, при використанні терміна «контроль держави порту» в україно- та російськомовних джерелах здійснюється дослівний переклад прийнятого в міжнародних документах сполучення «port state control»; по-друге, використовуючи це словосполучення, мається на увазі діяльність компетентних органів виконавчої влади, спрямована на судна, стосовно яких держава порту не є державою прапора; по-третє, просторова сфера PSC обмежується межами порту (морського терміналу) і здійснюється під час стоянки судна біля причалу (на рейді). Зважаючи на це, учений зазначає про адміністративно-наглядову сутність цього контролю та пропонує розглядати його як адміністративний нагляд, а не контроль та пропонує таке його визначення: «Контроль держави порту є окремим видом систематично здійснюваної діяльності осіб, які перебувають на державній службі та мають відповідні повноваження уряду прибережної держави на виключно цей вид діяльності, яка здійснюється в порядку (процедури) і обсягах (зміст), установлених міжнародними угодами, щодо суден (їх обладнання, постачання, укомплектування екіпажем), експлуатації та виконуваних процедур, основною метою якої є забезпечення безпеки судна, людей і навколишнього середовища із застосуванням, у виняткових випадках, заходів, що обмежують свободу переміщення судна» [102, с. 87]. Проте, на наш погляд, дискусії навколо термінологічних позначень контрольної діяльності держави порту є цінними лише на національному теоретичному рівні, ураховуючи той факт, що зарубіжне законодавство та відповідні документи міжнародних організацій її не враховують та оперують для позначення цієї діяльності лише словом «контроль» [354, р. 27]. А в оновлюваному українському законодавстві у сфері морської діяльності та забезпечення безпеки мореплавства ці слова використовуються як синоніми у

конструкціях «контроль (нагляд)».

Наразі маємо констатувати, що стандарти і процедури (протоколи) здійснення PSC та контроль безпеки мореплавства державою прапора на теперішній час є достатньо забезпеченими обов'язковими міжнародними і національними правовими приписами. При їх одночасному застосуванні згодом буде досягнений необхідний рівень безпеки мореплавства. Проте навіть поряд з ефективною практикою PSC досі зберігається необхідність набуття чинності Конвенцією 1986 р. про умови реєстрації суден, що, на наше переконання, допоможе краще «запрацювати» та підвищити ефективність реального зв'язку між судном і державою його реєстрації [354, р. 27]. Морська адміністрація України у своєму звіті про результати роботи у 2018–2019 рр. повідомила про найбільш характерні для суден під українським прапором упущення, виявлені під час PSC відповідно до Паризького меморандуму (рис. 2) [64].



Рис. 2. Моніторинг перевірок та затримань українських суден в зоні дії Паризького меморандуму 2015-2019 рр.

Цілковито очевидним є те, що реалізація норм міжнародних угод щодо забезпечення безпеки мореплавства та комплексного підходу, характерного для його правового регулювання, не може бути здійснена без допомоги внутрішньодержавного адміністративного організаційно-правового механізму, чіткої системи законодавства та органів держави, основою функціонування яких є

норми адміністративного права, що визначають межі та вектори державного (публічного) управлінського впливу. А покладання саме на органи держав (Адміністрації, якими в міжнародних угодах визнаються уряди держав, або уповноважені ними організації) обов'язків щодо контролю суден, зокрема у сфері дотримання ними вимог безпеки мореплавства, свідчить про визнання провідної ролі саме держави в цій сфері. І це є зрозумілим, адже саме держава має всі необхідні механізми (систему законодавства, інституційний механізм) для впровадження відповідних стандартів та забезпечення їх примусового дотримання. Зв'язок між національним законодавством і нормами міжнародних угод морської сфери найбільше має прояв саме у сфері забезпечення безпеки мореплавства: внутрішні правові та організаційні механізми його забезпечення мають відповідати міжнародно погодженим вимогам (стандартам). Адже приєднання до будь-якого міжнародного документа означає не лише визнання відповідних норм, але й обов'язки держави виконувати ці норми, що вимагає проведення низки організаційних заходів, які спрямовані на створення компетентної морської адміністрації, національних контрольних та інспектуючих органів, які мають спеціальну компетенцію із забезпечення безпеки мореплавства [237, с. 38-39].

Розглядаючи питання контролю виконання вимог щодо забезпечення безпеки мореплавства, маємо пригадати, що визнаною у науці адміністративного права є теза про те, що організація контролю є обов'язковим елементом державного управління (адміністрування) у сфері забезпечення безпеки в цілому і безпеки мореплавства зокрема, оскільки таке управління спричиняє відповідальність держави перед суспільством і громадянами за вжиття відповідних заходів [260, с. 259]. Контроль полягає у виявленні відхилень фактичних параметрів управлінської діяльності від нормативних [270, с. 41]. При цьому, на думку вчених, особливу увагу потрібно приділяти контролю в тих сферах, які врегульовані державою: адже якщо вона встановлює нормативи функціонування тих чи інших органів або параметри певних процесів, то вона ж і повинна створювати систему, яка виявлятиме відступи від заданих державою

вимог. Якщо будуть існувати розбіжності, то це призведе до негативних наслідків як для самої держави, так і для її громадян [109, с. 4]. А ті сфери, де стандарти контролю визначені міжнародними інституціями та закріплені в обов'язкових для держави угодах, контроль стає т.зв. «наднаціональною справою» та покликаний забезпечувати світовий порядок у певній сфері, зокрема у мореплавстві. Останнє, за своєю природою та найчастіше, має міжнародний характер, справляє вплив на економічні й екологічні аспекти життєдіяльності багатьох держав світу. І PSC виконує тут роль вагомого стримуючого механізму, який, здійснюючись у кожному порту, запобігає аварійності та сприяє збереженню людського життя та майна на морі. Як слушно зауважує А.А. Джагарян, «державний контроль спрямований на приведення у відповідність до нормативно оформлених соціально значущих цілей державного упорядковуючого впливу на соціальну життєдіяльність» [50, с. 20]. І стосовно контролю державою порту цей упорядковуючий вплив поєднує всі морські держави, сприяє консолідації зусиль світового співтовариства на підтриманні на належному рівні безпеки світового мореплавства.

Слід визнати, що норми чинних актів українського законодавства у сфері управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті та про Державну систему управління безпекою судноплавства ґрунтуються на закладеному МКУБ комплексному підході до забезпечення безпеки мореплавства та закріплюють, що таке управління має забезпечувати виявлення й оцінювання факторів, які впливають на рівень безпеки, включаючи фактори ризику, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки судноплавства і визначають, що державною системою управління безпекою судноплавства є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню та зменшенню наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу й майну. Суб'єктами цієї системи є: органи виконавчої влади, державна лоцманська служба, служба регулювання руху суден, морська аварійно-рятувальна служба,

державні підприємства, установи та організації, що провадять діяльність у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, державні підприємства, що провадять діяльність у сфері організації морського зв'язку та телекомунікації, річкової інформаційної системи, державні підприємства, що обслуговують судноплавні морські і річкові шляхи, державні класифікаційні товариства, морські порти, державні галузеві проєктно-конструкторські та науково-дослідні установи, державні підприємства, установи та організації, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства.

Таким чином комплексний підхід в адміністративно-правовому забезпеченні безпеки мореплавства в Україні регламентований чинним законодавством, проте, наприклад, оновлена Морська доктрина України при неодноразових згадуваннях про комплексний підхід щодо питань забезпечення безпеки мореплавства його все ж не використовує. Національна транспортна стратегія України передбачила в Переліку завдань для розв'язання проблем у транспортній сфері необхідність підвищення рівня безпеки судноплавства, проте знову ж таки без зважання на необхідність комплексного підходу до його правового й організаційного забезпечення. Хоча в цілому для розвитку транспортної галузі України в Стратегії відзначено особливе значення комплексного підходу. Морська адміністрація, відповідно до Положення про неї, є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). При цьому норми Положення також не містять вказівки на комплексність підходу до вирішення завдань забезпечення безпеки мореплавства (або судноплавства). У Положенні про Мінінфраструктури України вони також відсутні.

Програмні документи у сфері рибного господарства України – Концепція розвитку рибного господарства України від 2000 р. [95] та Концепція Державної цільової економічної програми розвитку рибного господарства на 2012-2016 роки від 2011 р. [94] – не передбачають заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства риболовних суден, а наголошують лише на «необхідності

будівництва суден рибпромислового флоту різного призначення (промислових, переробних, транспортних та інших), а також створення інфраструктури для їх обслуговування (бази флоту, судноремонтні заводи, порти тощо)» (розділ 1 Концепції 2000 р.) і «модернізації існуючих та будівництва нових суден вітчизняного флоту рибної промисловості» (Концепція 2011 р.). Безумовно, ці напрями державної політики є актуальними, оскільки загальний фізичний знос суден рибпромислового флоту України сягає 70%, а середній вік становить понад 30 років [293], що не кращим чином впливає й на забезпечення безпеки мореплавства. Необхідно також зауважити, що прийнятий у 2002 р. Закон України «Про Національну програму будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002–2010 роки» [216], яким передбачалось повне оновлення риболовного флоту в Україні, так і не запрацював. В Україні досі відсутня прийнята в багатьох країнах практика надання фінансової підтримки з боку держави у вигляді спеціальних програм із відстрочення платежів, використання лізингових схем тощо. Крім того Програму створення державної лізингової компанії так і не було реалізовано [246]. Таким чином програмні документи у рибній галузі не містять жодної згадки про необхідність здійснення ефективних заходів у сфері забезпечення безпеки риболовного мореплавства, а ті, що передбачають певні позитивні зрушення, – не виконуються. Це призводить до занепаду галузі, обмеження кількості рибопродукції в раціоні населення нашої країни, а отже – до погіршення здоров'я нації, що не може не викликати занепокоєння. Це спричиняє осмислення актуальності вжиття невідкладних адміністративно-правових заходів у сфері як «оздоровлення» вітчизняного рибного господарства, так і забезпечення безпеки риболовних суден через оновлення риболовного флоту, підтримання його в мореплавному стані та оснащення необхідними технічними пристроями і комплектування кваліфікованим персоналом [157, с. 10].

У сучасній науковій періодиці зазначається, що навіть теоретичні дослідження проблеми міжнародної правової регламентації безпеки мореплавства, її імплементації в національні правові системи є необхідною

частиною комплексного механізму забезпечення безпеки на морі, оскільки лише фундаментальні розробки сприяють логічному і цілеспрямованому розвитку правового регулювання в цій сфері [279, с. 246].

Отже, сучасне українське законодавство все ж передбачає комплексний підхід до адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства, проте він досі не набув ознак провідного, не отримав свого закріплення в програмних документах галузі та не відображений у завданнях центральних органів виконавчої влади, на які покладено завдання формування та реалізації державної політики в цій сфері. Це, як уявляється, є наслідком слабкого доктринального розроблення зазначених питань вітчизняною наукою адміністративного права, адже вона дуже фрагментарно досліджує морську тематику, не приділяючи достатньої і такої необхідної уваги адміністративно-правовому й організаційному забезпеченню функціонування всієї морської галузі та безпеки мореплавства зокрема [166, с. 28]. Яскравим прикладом такого нехтування проблемами морської сфери стало сумнозвісне «двовладдя» капітанів морських портів України, одних з яких було призначено ДП «АМПУ», а других – новоствореною Морською адміністрацією. Ураховуючи, що капітани морських портів є головними посадовими особами, які відповідають за сферу забезпечення безпеки мореплавства у морських портах України, то таке становище не найкращим чином позначилося на морському «іміджі» України, адже такої практики не існує у жодному порту світу.

2.3. Формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні

Розташування України на узбережжі двох морів, наявність широкої мережі морських портів та прагнення до збереження і розбудови морської галузі зумовили необхідність створення сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства практично одразу після здобуття нею незалежності. На початку 90-х років XX ст. увагу щодо реформування

адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства, в основному, було зосереджено на розробленні та прийнятті законодавства, спрямованого на відокремлення від загальносоюзної системи. Цей процес отримав прояв у поступовому створенні інституційної системи та надання їй відповідних повноважень за найменшої уваги до розроблення нових правових норм або спрямування коштів на розбудову національної системи забезпечення безпеки мореплавства. Цей процес, однак, усе ж супроводжувався приєднанням до міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що треба визнати прогресивним і корисним для тоді ще молодій Українській державі.

Першим нормативним документом, що спеціально був присвячений забезпеченню безпеки мореплавства в Україні, була постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250 «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства» [213], відповідно до якої було створено Службу загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України та визначено її повноваження. Фактично, ця Постанова стала першим нормативним документом незалежної України, що розпочав закладення адміністративно-правового базису майбутньої системи забезпечення безпеки мореплавства.

У 1996 р. було утворено Державну комісію з питань створення єдиної національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства в Україні [225], а у 1998 р. було впроваджено ГМЗЛБ [207] та призначено Державне підприємство морських телекомунікацій України (ДП «МОРКОМ») провідною установою з питань організації впровадження і подальшої експлуатації ГМЗЛБ, а також визначено обов'язки Державного департаменту морського і річкового транспорту щодо забезпечення функціонування українського сегменту цієї системи. Також у 1998 р. з метою забезпечення безпеки судноплавства й упорядкування руху суден було затверджено відповідні Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, у Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах [199].

Положенням про капітана морського рибного порту [186] передбачено, що

капітан порту здійснює державний нагляд за дотриманням чинного законодавства України у сфері мореплавства в рибній галузі, вимог чинних в Україні міжнародних конвенцій, угод, а також наказів, положень, інструкцій та інших нормативно-правових актів Держрибагентства України з безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі, запобігання забрудненню моря із суден. Розпорядження та вимоги капітана порту щодо забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі, рятування суден і людей, що зазнають лиха в акваторії порту, забезпечення безпеки плавання та стоянки суден у портових водах, запобігання забрудненню моря із суден є обов'язкові для всіх капітанів суден, що перебувають на території й акваторії порту, юридичних та фізичних осіб незалежно від форм власності.

Наступним кроком у побудові сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства стала постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098 «Питання безпеки судноплавства України» [150], відповідно до якої було утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства та затверджено Положення про неї. Також у постанові було відзначено необхідність створення Державної системи з безпеки судноплавства України та визначено строк формування відповідних пропозицій. При цьому майже двома роками раніше було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 04.03.1997 р. № 204 «Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті» [212], яким урегульовано загальні питання нагляду за додержанням нормативних актів щодо безпеки на різних видах транспорту, зокрема безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті. У Порядку було визначено також державні органи, що здійснюють нагляд, їхні права та сферу діяльності.

Одним із найважливіших документів у сфері адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства стало Положення про капітана морського торговельного порту України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 р. № 573 [185]. Відповідно до цього Положення, капітан морського торговельного порту України був посадовою особою, яка здійснює

державний нагляд за мореплавством у морському торговельному порту України. Це Положення втратило чинність у 2013 р. у зв'язку із затвердженням нового [184], де було акцентовано увагу на функціях капітана порту у сфері державного нагляду (контролю) за *безпекою* (курсив автора. – Т.П.) мореплавства (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) (п. 1), а не «державного нагляду за мореплавством», як у Положенні 2000 р.

У 2000 р. було також затверджене Положення про державну морську лоцманську службу [179], де встановлено норму про те, що з метою забезпечення безпеки мореплавства, запобігання аварійним морським подіям, захисту навколишнього природного середовища та людського життя в територіальних водах, на підходах до морських портів, в акваторіях портів, між портами, на фарватерах і каналах, а також в інших районах, ускладнених для плавання, законодавством України встановлюються райони лоцманського проведення, в яких усім суднам, незалежно від їхнього прапора і форми власності, надаються лоцманські послуги. Зазначені послуги надаються виключно державними морськими лоцманами України (п.п. 1.2, 1.3). Це Положення втратило чинність у 2013 р. у зв'язку із затвердженням нового, відповідно до якого лоцманське проведення – сприяння забезпеченню безпеки судноплавства, запобігання аварійним морським подіям, захисту навколишнього природного середовища та людського життя під час плавання судна шляхом надання капітану судна морським лоцманом рекомендацій та порад щодо управління судном (п. 1.3). Також було визначено характеристику лоцманської служби лише як державної.

Необхідно також зазначити, що в Україні затверджено Перелік районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення [144], та визначено, що він є обов'язковим для застосування підприємствами, які надають лоцманські послуги, капітанами морських портів, у межах акваторії яких здійснюється лоцманське проведення, та судновласниками, судна яких здійснюють плавання у районах обов'язкового лоцманського проведення (п. 1).

Лоцманські послуги супроводжують послуги системи регулювання руху

суден, Типове положення про службу регулювання руху суден затверджене наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. № 340 [283] та визначає, що навігаційна допомога (радіолокаційне проведення) – послуга служби регулювання руху суден, що надається в складних гідрометеорологічних умовах або при виході з ладу чи відсутності на судні необхідних навігаційних приладів шляхом передачі інформації, яка сприятиме прийняттю відповідних рішень капітаном судна щодо безпечного плавання цього судна. Ці служби створюються Мінінфраструктури України, а регіональні служби можуть створюватись як державні підприємства, що здійснюють функції регулювання руху суден і лоцманського обслуговування. Зона дії служби і порядок руху суден у ній встановлюються правилами плавання в цій зоні, що затверджуються Мінінфраструктури України за погодженням з Морською адміністрацією. Залежно від зони дії служби регулювання руху суден поділяються на: портові, що обслуговують судна в акваторії порту та на підходах до нього; регіональні (прибережні), що обслуговують судна в прибережних водах та вузькостях чи в суміжних акваторіях декількох морських або морських та річкових портів.

Згодом правову базу забезпечення безпеки мореплавства було доповнено програмним актом, що також став першим із багатьох, спрямованих на формування основних напрямів державної політики у цій сфері, – Державною програмою удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002–2006 роки, схваленою постановою Кабінету Міністрів України від 28.01.2002 р. № 96 [46]. У Програмі зазначалося про недостатність фінансування заходів забезпечення безпеки мореплавства в Україні (аварійно-рятувальні служби, сегмент ГМЗЛБ тощо) та застарілість нормативної бази в цій сфері. Основними недоліками системи забезпечення безпеки судноплавства в Україні визнано: відсутність єдиної вертикалі управління безпекою судноплавства; відсутність скоординованої взаємодії між міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади; використання подвійних стандартів та колізій норм права у сфері забезпечення безпеки судноплавства; відсутність державної фінансової підтримки

функціонування й розвитку державної системи забезпечення безпеки судноплавства; відсутність системи інформування судноплавних компаній незалежно від форми власності та підпорядкування про зміни в національному та міжнародному законодавстві з питань безпеки судноплавства.

Програмою було визначено такі пріоритетні напрями: навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства; удосконалення системи підготовки, перепідготовки і дипломування спеціалістів морської галузі; забезпечення екологічної безпеки у сфері судноплавства; створення берегових систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства; створення системи пошуку і рятування на водних об'єктах; забезпечення безпечного перевезення вантажів; забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах; забезпечення безпеки судноплавства під час ведення рибного промислу; гідрометеорологічне забезпечення судноплавства; гігієнічне та протиепідемічне забезпечення судноплавства; створення нормативно-правової бази з питань безпеки судноплавства. На жаль, окремі з цих напрямів досі залишаються в кризовому стані та потребують невідкладних нормотворчих робіт.

Положенням про порядок видання обов'язкових для виконання посадовими особами приписів щодо усунення порушень вимог нормативно-правових актів із питань безпеки судноплавства та контроль за їх виконанням, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 09.06.2003 р. № 428 [191], встановлено порядок і форму реагування на виявлені порушення вимог нормативно-правових актів із питань безпеки судноплавства на судах, у судноплавних компаніях, морських і річкових портах, інших підприємствах, установах, організаціях під час проведення перевірок.

У п. 1.2 цього Положення визначено, що припис є письмовою вимогою державного інспектора Морської адміністрації, який має право видавати приписи, щодо усунення порушення чинного законодавства, пов'язаного з безпекою судноплавства в Україні, і є обов'язковим для виконання посадовими особами підприємств, установ і організацій, незалежно від форм власності і відомчої підпорядкованості, яким його видано (крім підприємств, установ, організацій та

суден флоту рибного господарства). Необхідно зазначити, що норми Положення було приведено у відповідність до чинного законодавства та визначено суб'єктами видання приписів Голову Морської адміністрації, його заступників, керівників територіальних органів Морської адміністрації та їхніх заступників, державних інспекторів Морської адміністрації, на яких покладені функції здійснення державного нагляду за виконанням вимог чинного законодавства та міжнародних договорів України, інших нормативно-правових актів із безпеки судноплавства. Проте окремі помилки нормотворчої техніки все ж наявні в цьому нормативному акті (наприклад, п.п. 1.2 та 1.4 щодо використання скороченої назви «Морська адміністрація»), але вони не є настільки значущими як у більшості законодавства у сфері морської діяльності в Україні.

Правила контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545, визначили порядок державного контролю в портах за дотриманням на суднах вимог міжнародних конвенцій, КТМ України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля. Правила поширюються на морські та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності, що перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України, Морську адміністрацію, Держрибагентство України, капітанів морських портів та служби капітанів морських портів, визначають порядок їхньої роботи з проведення контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства.

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904, визначило порядок організації робіт із запобігання аварійним подіям, завдання, функції, органи, суб'єктів і об'єкти системи управління безпекою судноплавства, установило форми контролю за виконанням заходів, пов'язаних із безпекою судноплавства. Цим нормативним актом сформовано достатньо просту й ефективну систему організації управління безпекою судноплавства, яка, здебільшого, змінювалася відповідно до змін

суб'єктів, на які покладалися відповідні повноваження, та враховано вимоги МКУБ та SOLAS. Це Положення згодом було «розвинуто» Інструкцією про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів із питань безпеки судноплавства, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.11.2004 р. № 1048 [67]. Цей документ установив порядок здійснення Морською адміністрацією контролю за виконанням судноплавними компаніями України незалежно від форм власності вимог чинного законодавства України та міжнародних конвенцій, стороною яких є Україна, пов'язаних із безпекою судноплавства. Основними видами контролю судноплавних компаній визначено здійснення Морською адміністрацією комплексних та цільових перевірок, а також оперативного контролю. Визначено докладний порядок їх проведення та документального супроводження.

Доповнило цей комплекс законодавства Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1137, яким було визначено, що ця система забезпечує: зниження рівня ризику виникнення обставин, що спричиняють аварії у сфері судноплавства; захист життя, здоров'я і прав людини, збереження майна під час судноплавства; забезпечення екологічної безпеки судноплавства та запобігання шкідливому впливу судноплавства на навколишнє природне середовище; вирішення питань техногенної безпеки, цивільної оборони і захисту населення та територій від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру; визначення повноважень суб'єктів системи, умов та порядку їх взаємодії на всіх рівнях управління; додержання суб'єктами системи управління міжнародних стандартів із безпеки судноплавства; нормативно-правове і нормативно-технічне забезпечення судноплавства; стимулювання безпечного судноплавства.

Основними завданнями суб'єктів системи управління визнано організацію:

- 1) державного регулювання безпечного перевезення пасажирів і вантажів;
- 2) пошуку та рятування людей і суден, що зазнали лиха на морі та внутрішніх судноплавних річкових шляхах;
- 3) оперативного реагування в разі виникнення

аварій, розслідування їх причин та умов, розроблення заходів щодо запобігання аваріям; 4) контролю відповідності стану суден установленим технічним вимогам, умовам плавання та перебування на них людей; 5) контролю підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації плавскладу суден, фахівців берегових підприємств; 6) створення належних санітарно-гігієнічних і протиепідемічних умов перебування екіпажу та пасажирів на суднах, зокрема забезпечення дотримання режиму праці та відпочинку; 7) захисту суден і портових засобів від незаконного втручання; 8) інформаційного, навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства; 9) регулювання руху суден; 10) лоцманського та криголамного проведення суден; 11) безпечної експлуатації судноплавних шляхів, акваторій, гідротехнічних та інших споруд, пов'язаних із судноплавством; 12) заходів із забезпечення відповідності стану берегових підприємств, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства, міжнародним і національним стандартам із безпеки судноплавства.

Також певну увагу звернено і на професійну підготовку посадових осіб до відповідних перевірок і підвищення їхньої кваліфікації. Так наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 03.12.2004 р. № 1062 було затверджене Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті [190].

Останнім за часом прийняття документом стала постанова Кабінету Міністрів України від 10.07.2019 р. № 602 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту» [210], якою до критеріїв оцінки ризиків віднесено: пасажиромісткість суден, кількість

перевезених небезпечних вантажів, небезпечних відходів, кількість суден, щодо яких здійснюються операції з регулювання руху суден, кількість операцій із лоцманського проведення суден дедвейтом більше 25 тис. т, кількість випадків загибелі або травмування людей тощо. У цій Постанові отримав прояв давно застосовуваний в інших сферах підхід управління ризиками.

Досліджуючи створення сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні, неможливо обійти увагою також і міжнародно-правову її складову. Її сформовано з тих угод, що є чинними стосовно України з радянських часів та не суперечать її Конституції, а також тих чинних договорів, до яких приєднується Україна, та тих, що наразі нею укладаються чи до яких вона приєднується. Так у 2017 р. Україна приєдналася [223] до Міжнародної конвенції про рятування 1989 р., але з таким застереженням: «Відповідно до статті 30 Конвенції Україна зберігає за собою право не застосовувати положення Конвенції: коли рятувальна операція має місце у внутрішніх водах України та всі судна, з якими пов'язані такі дії, є суднами внутрішнього плавання; коли рятувальні операції мають місце у внутрішніх водах України без застосування жодного судна; коли всі заінтересовані сторони є громадянами або юридичними особами України; коли майно, стосовно якого потрібно застосовувати рятувальні операції, є морським майном культурного характеру доісторичного, археологічного чи історичного значення та знаходиться на морському дні».

Також до системи адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства України належать локальні акти морських портів: обов'язкові постанови та зводи звичаїв, в яких детальна регламентація роботи кожного з морських портів України спрямована, насамперед, на забезпечення безпеки мореплавства.

Отже, формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні здійснювалося за певними закономірностями (спочатку – формування інституційної системи, а згодом – нормотворчість) та продовжує свій розвиток за такими основними напрямками:

1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій з метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства у країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядових) та інших повноважень;

2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики;

3) розроблення нормативної бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних (світових і регіональних) стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, складених найкращих практик мореплавства та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства;

4) створення системи локального нормативного регулювання, спрямованої на регулювання відносин, які складаються в морських портах України та на підходах до них.

РОЗДІЛ 3

ОРГАНІЗАЦІЯ АДМІНІСТРУВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

3.1. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні

На теперішній час Україна перебуває на переламному етапі свого розвитку, коли від ефективного функціонування системи публічного адміністрування залежить її подальший розвиток, швидкість подолання кризи, розбудова морської галузі тощо. Формування дієздатної системи такого адміністрування в Україні неможливе без усвідомлення наріжних історичних аспектів її формування. Кожна історична епоха надала своє уявлення про зміст, мету, завдання та структуру системи публічного керуючого впливу на суспільство та його інститути. Цілком логічно, що ці елементи пов'язані з політичними особливостями кожної держави та історичної епохи, проте, незважаючи на відмінності в підходах у різних країнах, були сформовані загальні принципи та відповідні моделі державного управління [272, с.14], або ширше – публічного адміністрування. Постійні реорганізації, які відбуваються у системі органів виконавчої влади від часу здобуття Україною незалежності, свідчать про постійний пошук шляхів удосконалення організаційної побудови системи, хоча подекуди такий пошук мав ситуативний характер і спрямовувався на адаптацію діяльності окремих органів виконавчої влади до поточних проблем [23, с. 37].

Для ефективної реалізації міжнародної та національної правової бази у сфері забезпечення безпеки мореплавства є необхідною система спеціальних органів держави або уповноважених нею організацій. Адже, як відомо, відповідно до ст. 94 UNCLOS'82, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі. І саме на виконання цієї норми держави, що приєдналися до UNCLOS'82, установлюють необхідний інституційний механізм державних органів та сертифікованих організацій з

контролю (нагляду) за дотриманням вимог щодо забезпечення безпеки мореплавства. Звісно, зазначеною статтею UNCLOS'82 міжнародно-правове регулювання безпеки мореплавства не вичерпується, адже до кола таких документів належать численні міжнародні угоди та акти внутрішнього законодавства держав. При цьому уніфікація зазначених правил у світі визнається однією з найкращих, такою, що зазнала найбільш ефективного узагальнення й упровадження. Це не є випадковим, адже мореплавство – міжнародний, всесвітній та один із найнебезпечніших видів людської діяльності, а завдяки морським торговельним шляхам відбувалося становлення й розвиток багатьох держав сучасного світу, саме від забезпечення безпеки морських сполучень залежали та продовжують залежати їх розвиток і подальша розбудова.

Відповідно до Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904, управління безпекою транспорту, також і морського, здійснює Мінінфраструктури України. Управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація); на підприємстві, в установі, організації морського та річкового транспорту – їх керівник, а на судні – капітан судна (судноводій) (п. 2.1). Така доволі проста організація управління безпекою мореплавства склалася в Україні не одразу, певний час (у період опікування безпекою мореплавства Державної служби України з безпеки на транспорті) вона викликала занепокоєння фахівців галузі через нехтування багаторічним досвідом роботи у сфері забезпечення безпеки саме на водному транспорті, а на теперішній час (коли вже створилася та розпочала свою роботу Морська адміністрація) не завжди схвально сприймається фахівцями галузі через окремі, достатньо спірні аспекти діяльності, пов'язаної із забезпеченням безпеки мореплавства у морських портах, зокрема щодо призначення їх капітанів [128]. Таким чином новації, що здійснюються у системі адміністрування безпеки мореплавства в Україні, не завжди мають швидкий ефект, проте слід сподіватися, що нарешті усталену систему управління безпекою

мореплавства в Україні все ж буде побудовано та прийнято до уваги минулі напрацювання, позитивний досвід та міжнародні стандарти, що мають тривалу історію створення та доведену ефективність і цілковито можуть бути використані у теперішніх реаліях.

Так, ще за часів перебування у складі СРСР, в Україні Радою Міністрів було прийнято постанову від 29.04.1991 р. №100 «Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства» [226] та створено на базі Дніпровської інспекції Регістру, Української республіканської інспекції судноплавства і Державної інспекції по маломірних суднах Української РСР об'єднану Українську державну інспекцію Регістру та безпеки судноплавства (Держфлотнагляд УРСР). Організація об'єднала функції технічного і судноплавного нагляду за всіма типами суден, що здійснювали плавання на внутрішніх водних шляхах України та у змішаному сполученні ріка – море.

За тих часів забезпечення безпеки мореплавства належало до повноважень союзного Міністерства морського флоту, яке здійснювало управління морським транспортом за дворівневою та трирівневою системою: міністерство – пароплавство або міністерство – пароплавство – підприємства, що належали до складу пароплавств (порти, заводи). До основних завдань міністерства належала організація державного нагляду за торговельним мореплавством, контроль за діяльністю пароплавств, портів та інших організацій із забезпечення безаварійної роботи морського флоту [268, с. 4, 20]. Також до системи забезпечення безпеки мореплавства належав Регістр СРСР, що діяв на підставі постанови РНК СРСР від 11.12.1931 р. № 1127 «Про Регістр Союзу РСР» [135], яка втратила чинність відповідно до постанови Ради Міністрів СРСР від 04.06.1988 р. № 712 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких рішень Уряду СРСР з питань науково-технічного прогресу, якості продукції і деяких інших питань» [134]. Саме 1931 р. є початком діяльності уповноважених органів технічного нагляду та класифікації в Україні, коли Дніпровська інспекція Регістру набула самостійного правового статусу у складі Регістру СРСР. Технічний нагляд за морськими суднами в Україні на початку 90-х рр. здійснював Російський морський Регістр

судноплавства, який став правонаступником Регістру СРСР [249].

Лише у 1998 р. було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 8 червня № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» [203] та утворене національне класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» на базі Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства (Держфлотнагляду) та Українського Регістру судноплавства, що ліквідувалися. Також було затверджене положення про нього. При цьому нормативні документи про утворення «Українського Регістру судноплавства» (що згаданий у постанові) у загальнодоступних джерелах інформації відсутні.

Надалі, з метою відокремлення функцій з класифікації суден і забезпечення безпеки судноплавства та відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098 «Питання безпеки судноплавства України» утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекцію) та затверджено положення про неї, яке діяло до 7 березня 2012 р. – дати набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 159 «Про внесення зміни до Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань діяльності Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства» [205]. До основних завдань Держфлотінспекції належало: здійснення державного нагляду за безпекою судноплавства у морських і річкових портах, територіальному морі, внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах, а також на суднах, що плавають під прапором України; контроль додержання законодавства і міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та здійснення заходів щодо запобігання забрудненню довкілля із суден; здійснення за дорученням профільного міністерства заходів щодо імплементації міжнародних договорів України з питань безпеки судноплавства та запобігання забрудненню довкілля із суден.

Постановою Кабінету Міністрів України від 5.03.2009 р. № 227 «Питання

Державної адміністрації морського і річкового транспорту» [151] Держфлотінспекцію було ліквідовано. Через чотири місяці відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 08.07.2009 р. № 948 «Про часткове зупинення дії постанови Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 227» [231], а згодом – від 22.12.2010 р. № 1162 «Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 8 липня 2009 р. № 948» [206] – її роботу було відновлено на період до 1 січня 2012 року.

У 2010 році відповідно до Указу Президента України від 9 грудня № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [220] створено Державну службу морського та річкового транспорту України, яку через 5 місяців відповідно до Указу Президента України від 06.04.2011 р. № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» [152] реорганізовано у Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекцію). Положення про останню було затверджено Указом Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011 «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті» [222], а нове – постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті» [211]. Майже два місяці потому відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [221] при реорганізації шляхом злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті, Положення про яку було затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 [182].

Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека), її основними завданнями у сфері безпеки на морському транспорті було визнано: реалізацію державної політики, внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування

державної політики в цій сфері; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті; надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері морського транспорту (п. 4). До повноважень Укртрансбезпеки у сфері забезпечення безпеки мореплавства належало: здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства на морському транспорті; підготовка пропозицій щодо їх удосконалення, а також законодавства про судноплавство на судах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України; здійснення нагляду за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським транспортом; здійснення ліцензування та контролю за додержанням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу морським транспортом; здійснення контролю за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських судах; здійснення контролю держави прапора за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під прапором України, незалежно від форми власності (крім риболовних суден); здійснення контролю держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їхнього прапора, стандартам щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден; здійснення контролю за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах України тощо.

Зважаючи на те, що серед повноважень Укртрансбезпеки ті, що стосувалися забезпечення безпеки мореплавства, було поставлено в один ряд з іншими видами транспортної безпеки, багаторічний досвід формування спеціальних державних органів управління безпекою мореплавства України було втрачено. А зважаючи на те, що кожен із видів транспорту, а особливо морський, є унікальним за умовами роботи та, відповідно, за умовами забезпечення безпеки,

то, на наше переконання, і державне управління (або ширше – публічне адміністрування) забезпеченням такої безпеки мало покладатися на спеціально призначений для цього орган чи організацію у структурі спеціально уповноваженого на таке управління окремим видом транспорту органу [175, с. 488]. Таким, на наше переконання, може стати структурний підрозділ Морської адміністрації [230]. За повідомленням Міністра інфраструктури України, «... Морська галузь нарешті отримає центральний орган виконавчої влади, як це мають авіація, дорожники і будуть мати залізничники. Морська адміністрація функціонує в абсолютній більшості морських держав світу. Важливо, що відтепер Україна в клубі морських держав на відповідному офіційному рівні». Морська адміністрація опікуватиметься роботою 13 морських портів, безпекою судноплавства та міжнародною співпрацею у морських питаннях. Діяльність Морської адміністрації контролюватиме Мінінфраструктури України [27].

Відповідно до затвердженого Положення, Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується й координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості, контроль за забезпеченням безпеки на якому покладене на Держрибагентство).

При цьому необхідно зазначити, що наявність таких динамічних змін інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні, свідчить переважно про ситуативний пошук оптимальних державно-управлінських зв'язків у галузі морського транспорту та ефективної організаційної побудови відповідних суб'єктів управлінської діяльності, що у свою чергу визначає необхідність поглибленого наукового опрацювання проблем, пов'язаних з адміністративно-правовим статусом суб'єкта управління у сфері морського

транспорту [23, с. 38] та поточного здійснення його повноважень. Зміни в інституційному механізмі забезпечення безпеки мореплавства в Україні відбувалися дуже динамічно, із намаганням побудувати єдину, цілісну систему управління цим важливим аспектом мореплавства, без якого є неможливим ефективне використання морських транспортних коридорів та отримання прибутків від морських перевезень вантажів та пасажирів [156, с. 96].

Також продовжує свою діяльність класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» – державне підприємство у галузі морського та річкового транспорту, основні види діяльності якого пов’язані із забезпеченням безпеки судноплавства. Зокрема, його головними завданнями є: класифікація морських і річкових суден; розроблення та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров’я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден; технічний нагляд за виконанням правил і технічних вимог підприємствами, організаціями та особами, які проєктують, ведуть будівництво та роботи з переобладнання, модернізації, ремонту, експлуатації суден, суднових механізмів, пристроїв та обладнання, а також із виготовлення матеріалів і виробів для суден (п. 6 Положення про Регістр судноплавства України). Але, зважаючи на ст. 22 КТМ України, технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником. Отже, обов’язку звернення до вітчизняного класифікаційного товариства для судновласників, наприклад з українським громадянством, не передбачено. А відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 6.03.1996 р. № 172-р «Про технічний нагляд за суднами, які мають право плавання під прапором України» [229], із метою забезпечення безпеки судноплавства здійснення технічного нагляду за суднами, які мають право плавання під прапором України, згідно з вимогами міжнародних договорів України з оформленням відповідних документів від імені уряду України доручено таким класифікаційним товариствам (за їхньою згодою): Регістр

судноплавства України, Американське Бюро судноплавства (American Bureau of Shipping), США; Бюро Veritas (Bureau Veritas), Франція; Німецький Ллойд (Germanischer Lloyd), ФРН; Грецький Регістр судноплавства (Hellenic Register of Shipping), Греція; Дет Норске Верітас (Det Norske Veritas Classification AS), Норвегія. Отже, маємо підтримати тезу, висловлену в дисертаційному дослідженні В.О. Сергійчик «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден» [253, с. 17] про необхідність виконання функції з технічного регулювання в галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану українських суден (суден, що зареєстровані в Україні та плавають під прапором України) виключно Регістром судноплавства України. Але, на наше переконання, він має бути структурним підрозділом не Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики, а Морської адміністрації [165, с. 124] (його віднесення до сфери управління цього органу підтверджене у новій редакції Статуту Регістру 2019 р. [274]).

До системи організаційного забезпечення безпеки мореплавства належить також казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба», утворена з метою забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України як держави прапора та прибережної держави щодо: організації, діяльності та утримання відповідної ефективної пошуково-рятувальної служби; створення національного органу із загальної координації пошуку і рятування та забезпечення в повному обсязі заходів із морського пошуку і рятування в пошуково-рятувальному районі України. Морський пошуково-рятувальний район України складає близько 137 тис. км², що є приблизно чвертю сухопутної території держави. Головним завданням підприємства є забезпечення несення постійної пошуково-рятувальної готовності для оперативного рятування людей, надання їм невідкладної медичної допомоги та евакуації в безпечне місце [68].

Із метою підтримання рівня підготовки співробітників з 12 по 19 серпня 2019 р. у м. Таллінн (Республіка Естонія) представники казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» пройшли «Базовий курс з пошуку і

рятування на морі». Курс підготовки складався як із теоретичних, так і з практичних занять, які відпрацьовувались у відкритому морі. Морські рятувальники виконували практичні вправи в Балтійському морі у важких погодних умовах під керівництвом досвідчених інструкторів та тренерів. На практичних заняттях морські рятувальники КП «МПРС» отримали важливий досвід відпрацювання дій під час виконання пошуково-рятувальної операції з використанням спеціалізованого рятувального вертольоту, зокрема підйому постраждалих із води та рятувального плоту. Важливе значення мали практичні заняття із самозбереження у воді, використання особистого рятувального обладнання, для цього інструктори створювали якомога більш складні умови під час виконання практичних завдань у холодних водах Балтійського моря. Окрім того, важливим етапом фахової підготовки рятувальників були моральна підготовка, стійкість до стресів та вміння швидко приймати правильні рішення в екстремальних ситуаціях. Проведення навчання персоналу на базі закордонних спеціалізованих навчальних закладів забезпечує збільшення ефективності проведення пошуково-рятувальних операцій казенним підприємством «Морська пошуково-рятувальна служба», що створює безпечні та надійні умови для торговельного мореплавства та збереження людського життя на морі в межах морського пошуково-рятувального району України [201].

Таким чином, на теперішній час в Україні склалася упорядкована система органів управління у сфері забезпечення безпеки мореплавства. Створення Морської адміністрації в Україні відповідає її зобов'язанням за міжнародними угодами, якими передбачається опікування морськими справами спеціально уповноваженим органом, а не органом загальної компетенції, якими довгий час були Кабінет Міністрів та Міністерство інфраструктури України. Проте, короткий час роботи та зміни керівництва Морської адміністрації ще не дозволили повною мірою налагодити ефективну роботу з виконання покладених повноважень, окремі кроки відрізняються суперечливістю і подекуди гальмують налагоджений та відпрацьований механізм. Тому особливо важливим в удосконаленні роботи новоствореного органу є врахування набутого досвіду

функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства в Україні, а також подальше впровадження міжнародних стандартів та кращих зарубіжних практик.

3.2. Форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні

Обов'язок держави з упорядкування системи забезпечення безпеки мореплавства визнано та закріплено на рівні міжнародних угод. Внутрішньодержавний механізм такої діяльності будується на підставі наднаціональних регуляторів та контролюється міжнародними інституціями. При цьому він може мати певні національні особливості, які в цілому не суперечать загальносвітовим вимогам, проте віддзеркалюють напрацювання вітчизняних моделей забезпечення безпеки мореплавства. Тут також варто зазначити, що на теперішній час в Україні здійснюється поступове реформування та перехід до загальносвітових стандартів та добрих практик публічного адміністрування, також і у сфері забезпечення безпеки мореплавства. Це відбувається шляхом оновлення його форм і методів.

У наукових дослідженнях з адміністративного права зазначається, що публічному адмініструванню притаманні певні форми й методи діяльності. Вони є різними залежно від спрямованості діяльності: стосовно фізичних і юридичних осіб, які складають суспільство, це є публічне адміністрування, усередині установи – це управління структурними підрозділами, державними службовцями та процесами. Публічна адміністрація передбачає не лише чітку визначеність і детермінованість її компетенції, а й наявність чіткого механізму її реалізації в практичній діяльності, який виражається в певних діях, які сприймаються як такі, що містять владні приписи. Вони являють собою: по-перше, чітко виражені в реальній дійсності вольові положення держави; по-друге, дії, що йдуть від конкретних суб'єктів і відображають публічні інтереси; по-третє, дії, які реально відчують фізичні та юридичні особи [105]. Організація внутрішніх управлінських процесів у системі публічної адміністрації в межах цього

дослідження не буде піддаватися докладній характеристиці, адже їх «вихід назовні» у вигляді публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства є незначним та полягає, здебільшого, у плануванні «зовнішньої» діяльності публічної адміністрації в цьому напрямі.

Як зазначає у своїй дисертації І.П. Яковлєв, проблематика форм і методів публічного адміністрування на теперішній час лише зароджується в межах доктрини адміністративного права, а термінологічним та сутнісним попередником «публічного адміністрування» є категорія державного управління, форми і методи здійснення якого (у т.ч. у галузевому зрізі) висвітлено досить детально, навіть досягнуто певного рівня узгодженості підходів [311, с. 14]. Крім того, незважаючи на сучасну трансформацію та розвиток вітчизняної адміністративно-правової доктрини, категорія «публічна адміністрація» у ній поки що не знайшла свого загальновизнаного розуміння і тлумачення. Тим не менше вона широко використовується та є стрижневою категорією адміністративного права зарубіжних країн як системи континентального, так і загального права [71, с. 164].

В європейському праві термінологічне словосполучення «публічна адміністрація» розуміється як система органів публічної влади, які виконують свої повноваження в державній сфері виключно в інтересах суспільства. Крім органів публічної влади та органів, що виконують делеговані їм органами публічної влади функції, до складу публічної адміністрації включають і незалежні публічні підприємства та фізичних осіб у разі виконання ними повноважень офіційних органів [20, с. 14; 238, с. 41].

Згідно з Енциклопедією державного управління, публічне адміністрування – це різновид управлінської діяльності інституцій публічної влади, завдяки якій держава та громадянське суспільство забезпечують самокерованість (самоврядність) усієї суспільної системи та її розвиток у певному напрямі [55, с. 489]. Як зазначається в правничій науковій літературі, процес адміністрування (у розумінні – публічне) охоплює діяльність усіх керуючих систем державних (законодавчих, виконавчих, судових) та інших

(місцевого самоврядування) органів [194, с. 48].

У цілому дослідники, вивчаючи категорію «публічне адміністрування», наводять різні погляди щодо його сутності та складових, проте вони переважно сходяться на думці, що це управлінська діяльність органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, інших суб'єктів публічної влади, яка забезпечує вплив на суспільну систему в цілому шляхом відповідних форм, механізмів, інструментів, методів і процедур, забезпечуючи таким чином рух суспільної системи та її розвиток у необхідному напрямі [101].

У Словнику Організації Об'єднаних Націй [370] слово «administration» тлумачиться як: керівництво і керування справами урядів та установ; узагальнений термін для всіх політичних рішень посадових осіб уряду; виконання та реалізація public policy; час в офісі головного виконавця, таких як президент, губернатор або голова (мер); контроль за майном померлої людини, щоб платити податки і призначити активи спадкоємцям. Наявне і ширше трактування «адміністрування», а саме як цілеспрямованої взаємодії публічних адміністрацій з юридичними та фізичними особами з приводу забезпечення реалізації законів та підзаконних актів і виконання частини основних функцій: орієнтуючого планування, що визначає бажані напрями розвитку, створення правових, економічних та інших умов для реалізації інтересів учасників взаємодії, розподілу праці, кооперування та координування діяльності, моніторинг результатів. Відносини, що супроводжують адміністрування, характеризуються підпорядкованістю переважно закону, а не суб'єкту, децентралізацією, узгодженням інтересів учасників процесу, відповідальністю суб'єкта і об'єкта за стан системи [51, с. 13-14].

Також простежується зв'язок наукових поглядів на це термінологічне словосполучення з точками зору на категорію «державне управління», його т.зв. «широким» і «вузьким» розумінням. Адже в науці існує цілковито справедлива позиція щодо наявності підстав для виокремлення вузького і широкого тлумачення публічного адміністрування. У вузькому його тлумаченні публічне адміністрування пов'язане з виконавчою гілкою влади та виконавчими органами

місцевого самоврядування, а тому розглядається як професійна діяльність публічних службовців, яка охоплює усі види діяльності, спрямовані на реалізацію рішень уряду та органів місцевого самоврядування, вивчення, розроблення та впровадження напрямів урядової політики та рішень органів місцевого самоврядування, тобто політики органів публічної влади. У широкому тлумаченні під публічним адмініструванням необхідно розуміти діяльність усієї системи адміністративних інституцій з ієрархією державної влади та влади місцевого самоврядування. Тобто публічне адміністрування – це скоординовані групові дії з питань публічних справ, спрямовані на їх вирішення [107, с. 117–118].

Також на теперішній час формується концепція «форм публічного адміністрування», авторами якої можна назвати В.К. Колпакова, О.В. Кузьменко та ін. До визначальних положень характеристики форм публічного адміністрування, відповідно до їхньої концепції, належать такі. Форми публічного адміністрування розглядаються як: зовнішнє вираження (зовнішнє оформлення) діяльності суб'єкта публічної адміністрації щодо реалізації своїх функцій у межах встановленої компетенції [78, с. 43]; зовнішньо виражена дія суб'єктів публічної адміністрації, що здійснюється в межах їхньої компетенції для виконання поставлених перед ними завдань та спричиняє певні наслідки; однією з ознак форм публічного адміністрування є: обумовленість реалізації завдань і функцій суб'єктів владних повноважень (виконання адміністративних зобов'язань) у межах їхньої компетенції [104]; до характерних рис актів публічного адміністрування віднесено те, що вони: приймаються на виконання Конституції та законів України і в межах компетенції відповідного органу – суб'єкта публічного права; є одностороннім владним волевиявленням конкретних суб'єктів публічного права та їх посадових осіб; форми публічного адміністрування поділяються за критерієм правових наслідків на правові та неправові [78, с. 46-47]. Отже, ця теорія певною мірою наслідує концепцію форм державного управління, але має бути оновленою відповідно до складених умов як в Україні, так і в зарубіжних країнах, а також з урахуванням публічної

адмініструючої діяльності міжнародних інституцій на внутрішньонаціональному рівні.

Це особливим чином можна проілюструвати на прикладі правового забезпечення безпеки мореплавства. У морській діяльності та у сфері публічного адміністрування відносин, які складаються у під'юрисдикційних, підсуверенних водах держав або у відкритому морі значною мірою мають прояв три фактори, які «глибоко й міцно інтегрують адміністративне право у транснаціональний правовий простір» [362, р. 2]. По-перше, це вплив на внутрішнє законодавство джерел права, які мають зовнішнє походження. Причому такий вплив може полягати не лише в класичному застосуванні положень міжнародних угод, замість національних нормативно-правових актів, але й у встановленні певних міжнародних стандартів щодо особливостей застосування національного законодавства (наприклад стандарти FAL). По-друге, це розширення кола іноземних суб'єктів, які здійснюють функції публічного адміністрування. На міжнародному рівні це має прояв у виконанні міжнародними організаціями певних адміністративних функцій (наприклад присвоєння ідентифікаційного номера ІМО [196; 338]), на міждержавному – у підвищенні впливу актів іноземних адміністративних агенцій та необхідності урахування інтересів іноземних суб'єктів під час формування горизонтальних зв'язків між національними правовими режимами (наприклад регіональні меморандуми про PSC). По-третє, це поширення адміністративно-правового регулювання на ті види діяльності, що виникли завдяки розвитку сучасних інформаційно-комунікаційних технологій [97, с. 20-21] (обов'язкове використання супутникових систем зв'язку на судах для забезпечення безпеки мореплавства [113]). На процес внутрішньодержавного адміністрування морської діяльності значною мірою впливають загальнообов'язкові керівні документи структурних підрозділів міжнародних організацій. Так, зокрема, циркулярними листами Комітету з безпеки на морі ІМО визначено, що визнання документів моряків відповідно до STCW здійснюється лише за наявності двостороннього меморандуму про таке визнання між країнами (наприклад MSC.1/Circ.1450 від 24

січня 2013 р. [336]).

Отже, вплив глобальних стандартів адміністрування не можна недооцінювати, адже в них не лише відбиваються загальні (у значенні глобальні, універсальні) інтереси суб'єктів адміністративного права різних рівнів, але й деталізуються правові форми взаємодії ключових суб'єктів глобального, європейського (або іншого регіонального), національного адміністративного права в пріоритетних сферах державного управління та державного регулювання [240, с. 118].

Наочно це також можна побачити в процесі реалізації норм UNCLOS'82, коли держави, які приєдналися до цієї Конвенції, здійснюють адміністрування діяльності в морських просторах, та навіть їхній суверенітет у територіальному морі здійснюється з дотриманням норм цієї Конвенції та інших норм міжнародного права, не говорячи вже про морські простори, які перебувають поза межами державних кордонів [1, с. 133]. Це також отримує свій прояв і у виконанні обов'язків держави прапора у сфері забезпечення безпеки мореплавства відповідно до UNCLOS'82. І, звісно, ця діяльність як усередині держав, так і на наднаціональному рівні має власні форми і методи, значно розширюючи тлумачення, змістовне навантаження категорії «публічне адміністрування» за рахунок міжнародних (загальносвітових, регіональних) акторів.

Як відомо, форма діяльності – це уніфікований за зовнішніми ознаками, формалізований вид результатів конкретних дій органу управління (адміністрування), його структурних підрозділів та службових осіб, спрямованих на досягнення поставленої мети [51]. Згідно з іншим визначенням, форми державного управління (адміністрування) – це зовнішнє вираження змісту конкретних однорідних дій, що безперервно виконуються органами державного управління (адміністрування) та їхніми представниками чи посадовими особами з метою реалізації функцій державного управління [200]. Ці та інші визначення, за певної незначної термінологічної різниці, однаково відображають сутність форм публічного адміністрування як зовнішнього вираження публічної адмініструючої

діяльності. Тут, однак, треба доповнити вітчизняні напрацювання тезою про те, що до суб'єктів такого адміністрування та сфери його здійснення (особливо це стосується морської діяльності і забезпечення його безпеки, а також, наприклад, митної справи) на теперішній час об'єктивно доповнені та розширені за рахунок адмініструючих функцій міжнародних організацій, якими визначаються форми і методи такого адміністрування не лише на наднаціональному, але й на внутрішньодержавному рівні. Норми, які ними прийнято, детально визначають механізм внутрішньодержавних дій при застосуванні тих чи інших норм. Це особливо має прояв у меморандумах та резолюціях ІМО щодо процедур контролю державою порту. І тут, звісно, також отримують втілення загальноприйняті (звісно, із певним оновленням) та устояні в науці класичного адміністративного права форми і методи державного управління (публічного адміністрування): установлення норм права (правотворчість або нормотворчість); застосування норм права (правозастосовна або правоохоронна діяльність, прийняття індивідуальних актів управління); здійснення організаційно-штатних дій; здійснення організаційно-технічних заходів; здійснення матеріально-технічного забезпечення цих дій [302, с. 181]. Також ці форми (залежно від змісту) поділяються на види, зокрема юридично визначені і такі, що не несуть безпосередніх правових наслідків (правові і неправові). Перший вид реалізується в актах управління (у найбільш широкому їх розумінні), будучи правовою формою виконавчої та розпорядчої діяльності органів управління (адміністрування). Правові форми завжди спричиняють юридичні наслідки. У другому випадку форми управлінської діяльності зводяться до вчинення певних управлінських дій, що не пов'язані з виданням актів управління [200].

При цьому необхідно зауважити на позицію І.В. Патерило про те, що використання терміна «неправові» для позначення форм державного управління, на думку деяких авторів, є нелогічним із таких причин. По-перше, указаний підхід суперечить положенням ст. 1, ч. 2 ст. 6, ст. 7, ч. 2 ст. 19 Конституції України, відповідно до якої Україна є правовою державою; органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження в установлених

Конституцією межах і відповідно до законів України; в Україні визнається і діє принцип верховенства права; органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Тобто, оскільки Конституція України та інші закони є одними із джерел права у державі, що викладено в рішенні Конституційного суду України № 15-рп/2004 від 2 листопада 2004 р. [247], формулювання «неправові форми управління» означає, що діяльність публічної адміністрації суперечить чинному законодавству. Однак публічне управління (адміністрування) у державі має здійснюватися на засадах відповідності принципу верховенства права та принципу законності. Тому форми управлінської діяльності не можуть бути неправовими [142, с. 98]. Проте, на наш погляд, сутнісна характеристика форм як неправових визначає не ґрунтування/неґрунтування на нормах законодавства, а характер наслідків, які вони спричиняють. Так, навряд чи певна нарада та складений за її підсумками протокол призведуть до виникнення, зміни або припинення певних (зовнішніх) правовідносин. Вони, скоріше, будуть суто внутрішньоорганізаційними.

Форми публічного адміністрування прямо чи опосередковано обумовлені тими юридичними приписами, за допомогою яких урегульовано діяльність публічної адміністрації. Вони закріплюються в міжнародних угодах, Конституції України, законах та підзаконних актах. Суб'єкти публічної адміністрації обирають ті форми, які видаються за даних конкретних умов найбільш виправданими й ефективними. Це означає, що в процесі публічного адміністрування відповідні органи (посадові особи) на основі чинних норм права самостійно встановлюють обов'язкові правила поведінки з питань, що віднесені до їхньої компетенції. Якщо йдеться про органи виконавчої влади, то під час практичного виконання завдань, покладених на них, вони реалізують розпорядчі повноваження, змістом яких є виконання вимог закону шляхом прийняття більш деталізованих правових актів, а також актів правозастосування, що спричиняють певні юридичні наслідки, тобто ведуть до виконання, зміни або припинення

адміністративних правовідносин [105]. А, наприклад, ІМО видаються документи відповідно до цілей її створення, визначених у ст. 1 Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р.

Цілями ІМО, зокрема, є такі:

забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів із будь-яких технічних питань, що стосуються міжнародного торговельного судноплавства: заохочення і сприяння прийняттю всіма країнами високих практично можливих норм у питаннях безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання забрудненню із суден морського середовища і боротьби з ним, та розгляд адміністративних і правових питань, пов'язаних із цілями, викладеними в цій статті;

заохочення усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень із боку урядів, що стосуються міжнародного торговельного законодавства, із тим щоб світова торгівля могла без дискримінації користуватися послугами судноплавства: сприяння і заохочення, що здійснюються урядом із метою розвитку свого національного судноплавства та з метою безпеки, не є самі по собі дискримінацією за умови, що такі сприяння і заохочення не ґрунтуються на заходах, розрахованих на обмеження свободи для суден усіх прапорів брати участь у міжнародній торгівлі;

забезпечення розгляду питань, що стосуються несправедливих обмежень із боку судноплавних компаній;

забезпечення розгляду будь-яких питань, що стосуються судноплавства, і впливу судноплавства на морське середовище, які можуть бути передані їй будь-яким органом або спеціалізованою установою і впливу судноплавства на морське середовище, ООН;

забезпечення обміну інформацією між урядами.

Форми її роботи визначено в ст. 2 Конвенції: а) з урахуванням положень ст. 3 ІМО розглядає і дає рекомендації з питань, що виникають у зв'язку з пунктами а), b) і c) ст. 1, які можуть бути передані їй членами ООН або будь-якою іншою міжурядовою організацією, або з питань, переданих відповідно до пункту d) ст. 1;

b) забезпечує розроблення проєктів конвенцій, угод або інших відповідних документів, рекомендує їх урядам і міжурядовим організаціям, а також скликає такі наради, які можуть бути необхідними; c) забезпечує механізм для консультацій між членами Організації й обміну інформацією між урядами; d) здійснює функції, пов'язані з пунктами a), b) і c) цієї статті, і, зокрема, функції, покладені на неї за міжнародними документами, що стосуються морських питань і впливу судноплавства на морське середовище; e) сприяє при необхідності і відповідно до ч. X технічному співробітництву в рамках Організації.

Із питань, які, на думку ІМО, можуть бути вирішені шляхом звичайних методів, прийнятних у міжнародному судноплавстві, вона рекомендує такий шлях вирішення. У випадку, якщо, на думку ІМО, яке-небудь питання, що стосується несправедливих обмежень із боку судноплавних компаній, не може бути врегульовано шляхом звичайних методів, прийнятних у міжнародному судноплавстві, або якщо фактично підтвердилося, що воно не може бути вирішено такими методами, то Організація за умови, що це питання вже було предметом прямих переговорів між відповідними членами Організації, на прохання одного із цих членів розглядає це питання (ст. 3 Конвенції про ІМО). Також методи її роботи визначено в наведеній вище ст. 1 Конвенції про ІМО: сприяння та заохочення до певних дій з досягнення цілей Організації та, відповідно, її членів, а через них – забезпечення безпеки світового мореплавства.

Спеціалізована на безпеці мореплавства структура ІМО – Комітет з безпеки на морі, відповідно до Частини VII Конвенції про ІМО, складається з усіх членів Організації. Він розглядає будь-які питання, що належать до компетенції Організації і стосуються навігаційних засобів, конструкції, устаткування і постачання суден, укомплектування суден екіпажами з точки зору безпеки, правил запобігання зіткнення суден, поведження з небезпечними вантажами, регламентації безпеки на морі, гідрографічної інформації, суднових журналів і штурманської документації, розслідувань аварій на морі, пошуку і рятування майна і людей на морі, та будь-які інші питання, що безпосередньо стосуються безпеки на морі. Ним забезпечується механізм для виконання будь-яких

обов'язків, покладених на нього Конвенцією про ІМО, Асамблеєю або Радою, або будь-якого обов'язку, що може бути покладений на нього відповідно до будь-якого іншого міжнародного документа і визнаного Організацією. Комітет із безпеки на морі на прохання або Асамблеї, або Ради, або якщо він вважає це корисним в інтересах своєї роботи, підтримує тісні взаємини з іншими органами, які можуть сприяти досягненню цілей Організації.

Комітет із безпеки на морі подає Раді ІМО: а) пропозиції відносно правил безпеки або поправок до правил безпеки, розроблені Комітетом; б) рекомендації і керівні вказівки, розроблені Комітетом; с) звіт про роботу Комітету за період після попередньої сесії Ради. Зазначені документи є формами роботи Комітету, зазвичай вони спричиняють прийняття відповідних документів ІМО та надання їм обов'язкової сили, а також набуття чинності в спрощеному порядку.

Таким чином наочно простежується цілковита відповідність адмініструючих функцій ІМО усталеним на теперішній час уявленням щодо форм і методів публічного адміністрування (або, наслідуючи класичну теорію адміністративного права, публічного управління). Вони лише проєктуються на дещо вищий рівень – рівень міжнародного співробітництва та імперативної дії документів наднаціональних інституцій у внутрішньодержавній практиці, зокрема у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

Тут також необхідно зазначити, що закріплені форми публічного адміністрування безпеки мореплавства є пов'язаними з його методами, та ці категорії слід розглядати у нерозривному зв'язку. Адже якщо форму діяльності публічної адміністрації можна чітко продемонструвати, показати її правовий зміст та основне призначення, то її методи характеризуються меншим ступенем правової регламентації.

В юридичній літературі існують певні труднощі з розумінням категорії методу, з відокремленням її від форми публічного адміністрування, а також методу правового регулювання. Методи публічного адміністрування застосовуються владними суб'єктами адміністративного права (публічною адміністрацією). Форма, звісно, є первинною щодо методу. Вона показує, що

конкретні дії публічної адміністрації здійснюються шляхом оформлення їх, наприклад, у правовий акт, що спричиняє юридичні наслідки. Метод, у свою чергу, дає можливість побачити характер взаємовідносин між суб'єктом і об'єктом впливу. Він обов'язково знаходить своє вираження у формі публічного адміністрування. Інакше кажучи, якби не було форми публічного адміністрування, методи публічного адміністрування утратили будь-який сенс. Наприклад, як можна застосувати заходи адміністративного стягнення або надати ліцензію фізичній чи юридичній особі без документального оформлення таких дій, тобто без прийняття відповідного правового акта публічного адміністрування? Таким чином стає очевидним нерозривний зв'язок методу діяльності публічної адміністрації з її формами [106].

Методи представляють собою сукупність універсальних та спеціальних способів і прийомів, які застосовуються органами влади при здійсненні тих чи інших функцій публічного управління (адміністрування) або в процесі розроблення, прийняття та реалізації рішень щодо впливу на керовані об'єкти [51, с. 102]. Під методами публічного (зокрема державного) адміністрування розуміється також спосіб реалізації завдань і функцій виконавчої влади органами державного управління (адміністрування) (посадовими особами) через вплив їх на волю і свідомість підпорядкованих органів, а також громадян [200].

Методами публічного адміністрування визнаються певні способи практичного виконання суб'єктами публічної адміністрації своїх адміністративних зобов'язань, що відповідають характеру та обсягу наданої їм компетенції. Також дається таке визначення: «Методами державного управління є певні способи практичного здійснення органами виконавчої влади та іншими суб'єктами державного управління владно-організуючого впливу на керовані об'єкти, що відповідають характеру й обсягу наданих цим суб'єктам функцій та повноважень (компетенції), а також особливостям керованих об'єктів» [8, с. 298].

У літературі не існує єдиної загальноприйнятої класифікації методів публічного адміністрування. Доцільно погодитися з думкою тих науковців, які вважають, що основу таких методів складає оптимальне співвідношення заходів

переконання і примусу. Вони являють собою єдине ціле, тобто виступають механізмом забезпечення належної поведінки та правопорядку.

Особливостями методів публічного адміністрування є такі: у них знаходить своє вираження публічний інтерес, вони реалізуються в процесі публічного адміністрування; вони виражають упорядковуючий вплив публічної адміністрації на поведінку відповідних суб'єктів та становлять зміст цього впливу; у них завжди міститься керівна воля держави, яка проявляється в юридично владних приписах публічної адміністрації; вони використовуються суб'єктами публічної адміністрації як засіб реалізації закріпленої за ними компетенції (це означає, що юридична сила методів завжди перебуває в межах повноважень того органу, який їх використовує); методи, як і будь-який зміст, мають свою форму, своє зовнішнє вираження (для методів публічного адміністрування засобом зовнішнього вираження є форми публічного адміністрування (правові і неправові); вибір конкретних методів публічного адміністрування перебуває в прямій залежності не лише від особливостей організаційно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, а насамперед – від особливостей об'єкта впливу (індивідуальний чи колективний, форма власності, адміністративно-правовий статус тощо) [106].

Сукупність методів публічного адміністрування класифікується за різними критеріями: 1) залежно від форми вираження: правові – містяться в нормативних та індивідуальних правових актах і спричиняють юридичні наслідки; неправові – характеризуються здійсненням суб'єктом публічної адміністрації певних дій організаційного характеру (наради, інструктажі тощо); 2) залежно від правових властивостей: нормативні – застосовуються з метою прийняття нормативних правових актів; індивідуальні – застосовуються з метою прийняття індивідуального адміністративного акта; 3) за ступенем владного впливу на об'єкти: імперативні – містять владні приписи, які зобов'язують до вчинення необхідних дій або належної поведінки; уповноважуючі – дозволяють здійснювати певні дії (наприклад, приймати правові акти публічного адміністрування); заохочувальні – реалізуються за допомогою встановлення стимулів до правомірної поведінки суб'єктів адміністративного права;

рекомендаційні – містять рекомендації щодо здійснення певних дій не обов’язкового характеру; 4) за суб’єктним складом: одноосібні (єдиноначальні); колегіальні. Також поширеним є розмежування методів публічного адміністрування: 1) залежно від міри використання владних повноважень публічної адміністрації: переконання, заохочення, примус; 2) залежно від ступеня врахування у владному впливі інтересів і правових можливостей його об’єктів: адміністративні та економічні [105, с. 304-329; 106].

За змістовною характеристикою методи зазвичай розподіляються на такі групи: правового регулювання, організаційно-розпорядчі (адміністративні), економічні, соціально-політичні, соціально-психологічні та морально-етичні [51, с. 102].

Методи є досить різноманітними. Це встановлення обов’язковості вчинення певних дій; заборона певних дій; видача різноманітних дозволів; здійснення реєстраційних дій; проведення контролю і нагляду; застосування економічних санкцій; одностороннє вирішення спорів між учасниками управлінських відносин; установлення стандартів; визначення державних замовлень тощо [8, с. 301].

Форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні (на національному рівні) мають власні особливості. Тут певним чином проявляється вплив міжнародних стандартів, імперативна необхідність дотримання не лише норм угод (договорів, конвенцій тощо), що є обов’язковими для держави, а й документів, які такими не є: резолюцій, циркулярних листів тощо у сфері забезпечення безпеки мореплавства. Навіть можна говорити (продовжуючи висловлені вище тези) про наднаціональне, міжнародне регулювання питань забезпечення безпеки мореплавства, які не вимагають жодних державних імплементаційних механізмів та підлягають виконанню одразу після прийняття уповноваженим суб’єктом.

Так, практично всі рішення і рекомендації, оформлені у вигляді резолюцій і циркулярних листів ІМО (або її Комітету з безпеки на морі), отримують статус обов’язкових для виконання правових актів, що додає особливої важливості

участі держав в обговоренні і прийнятті узгоджених рішень. Традиція обов'язковості рішень, що приймаються в ІМО, зумовила винесення на обговорення до цієї організації питань, які раніше вирішувалися в інших організаціях (МОП, Міжнародному союзі електрозв'язку тощо) [30, с. 43]. І саме тут спостерігається сутнісна відмінність та практична неможливість ототожнення (відповідно до підходів, що наразі формуються в науці адміністративного права) публічного адміністрування та державного управління. Маємо визнати цілковито справедливим те, що «публічне адміністрування» охоплює державний та муніципальний сегмент керуючого впливу [4, с. 117]. Проте у сфері забезпечення безпеки мореплавства (та у деяких інших) це термінологічне словосполучення набуває ще більш широкого значення, що доповнюється міжнародним імперативно-адмініструючим складником і який отримує прояв у прийнятті обов'язкових документів міжнародними (загальносвітовими чи регіональними) інституціями і значно збільшує, розширює зміст публічного адміністрування.

Стосовно ж внутрішньодержавного рівня, то публічне адміністрування забезпечення безпеки мореплавства має на теперішній час свій інституціональний механізм, що працює в чітко визначених нормами права (міжнародного та національного) формах і застосовує визначені ними (у дещо меншому ступені) методи роботи. При цьому маємо зазначити, що в напрацюваннях, орієнтованих на застосування західного понятійно-категоріального апарату юриспруденції, останнім часом ідеться про «інструменти діяльності публічної адміністрації». Так І.В. Патерило наголошує, що саме таке позначення дозволяє уникнути ряду недоліків старої вказівки про «форми»: 1) не обмежує суб'єктний склад публічно-правових відносин виключно органами виконавчої влади; 2) дозволяє уникнути звуження сфери діяльності публічної адміністрації виконавчо-розпорядчою діяльністю; 3) дозволяє говорити власне про акти, договори, тим самим уникаючи дефектів конструкції «акт – форма діяльності» [142, с. 99].

Звісно, такий підхід має право на існування та значно оновлює вітчизняну правову доктрину, проте не є на теперішній час загальновизнаним. Він може бути підтриманий у межах цього дослідження в аспекті розширення суб'єктного

складу публічно-правових відносин у сфері забезпечення безпеки мореплавства за рахунок міжнародних інституцій, розширення сфери діяльності такої публічної адміністрації. Так, наприклад, міжнародна публічна адмініструюча діяльність ІМО та її Комітету з безпеки на морі у вигляді видання обов'язкових до виконання документів (циркулярів, регламентів тощо), формування «чорних», «сірих» та «білих» переліків держав Паризьким меморандумом тощо є втіленням міжнародного публічного адмініструючого та у певному розумінні упорядковуючого і такого, що визначає проблемні аспекти управлінської діяльності держав (держав прапора, держав порту), впливу. На внутрішньому, національному рівні це отримує прояв у формах (або, за новим підходом, інструментах) діяльності всього державно-владного інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавства.

Так Мінінфраструктури України забезпечується формування та реалізація державної політики у сферах розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). Формами та методами здійснення такої діяльності є: визначення пріоритетів та здійснення заходів, спрямованих на досягнення зазначених цілей (пп. 6 п. 4 Положення про Мінінфраструктури), участь у залученні інвестицій, проведенні аукціонів із відбору інвесторів для забезпечення реалізації проєктів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, у т.ч. на концесійних умовах (пп. 10¹ п. 4 Положення); затвердження порядку видання обов'язкових для виконання посадовими особами приписів щодо усунення порушень вимог нормативно-правових актів із питань безпеки судноплавства та контролює їх виконання (пп. 13 п. 4 Положення); перевірка, перегляд та скасування стандартів щодо берегових систем забезпечення і контролю безпеки судноплавства в територіальному морі та на внутрішніх

водних шляхах (пп. 14 п. 4 Положення); затвердження інструкції щодо здійснення контролю за виконанням українськими судноплавними компаніями вимог нормативно-правих актів із питань безпеки судноплавства (пп. 28 п. 4 Положення); затвердження положень про навчання та перевірку рівня знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, про систему управління безпекою на транспорті та відповідних видах транспорту, а також галузеві програми у сфері безпеки, про підготовку та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, про навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах, про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі і винятковій (морській) економічній зоні України; про загін охорони морського порту та службу морської безпеки (пп. 31 п. 4 Положення); визначення закладів освіти, які проводять навчання та перевірку знань із питань державного нагляду за забезпеченням безпеки на наземному транспорті (пп. 32 п. 4 Положення); затвердження районів обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення; перелік обов'язкового радіообладнання торговельних суден, які не здійснюють міжнародні рейси та не підпадають під вимоги SOLAS; план пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України (пп. 36 п. 4 Положення); затвердження правил проведення аварійно-рятувальних робіт на залізничному, повітряному, морському та річковому транспорті (за погодженням з ДСНС); контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства (пп. 37 п. 4 Положення) та деякі інші. Отже, форми та методи публічного адміністрування, що застосовуються Мінінфраструктури України у сфері забезпечення безпеки мореплавства, мають імперативний характер, є обов'язковими до виконання, їм надається форма нормативно-правових актів, яких мають дотримуватися всі учасники морської діяльності.

Морська адміністрація, відповідно до Положення про неї, застосовує такі форми та методи публічного адміністрування забезпечення безпеки

мореплавства: вносить на розгляд міністра інфраструктури пропозиції щодо забезпечення формування державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості); забезпечує виконання зобов'язань, що випливають із членства України в міжнародних організаціях, діяльність яких пов'язана з морським та річковим транспортом, торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості); забезпечує дотримання і виконання зобов'язань, узятих за міжнародними договорами України у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на морському та річковому транспорті, за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості) (п. 3 Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України).

Їх деталізовано в наступному (4) пункті Положення, де указується на те, що Морська адміністрація:

узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавства; забезпечує підготовку пропозицій Мінінфраструктури щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, розробляє проекти відповідних документів;

укладає міжнародні договори України міжвідомчого характеру;

забезпечує здійснення державного нагляду (контролю) за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства, за безпекою на морському та

річковому транспорту (крім суден флоту рибної промисловості);

здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під прапором України (контроль держави прапора), незалежно від форми власності (крім суден флоту рибної промисловості);

здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їхнього прапора, стандартам щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден;

здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових судах;

здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних (малих) суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації річкових суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті;

здійснює контроль за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах;

здійснює нагляд за станом морських шляхів, функціонуванням служб регулювання руху суден і лоцманського проведення;

здійснює контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт на морському та річковому транспорті, в акваторії морських портів, а також пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України в акваторії Чорного та Азовського морів відповідно до міжнародних договорів України;

здійснює контроль за функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, у тому числі ГМЗЛБ та ін.

Аналіз норм Положення про Державну службу морського та річкового

транспорту України свідчить про можливість та законодавчу регламентацію застосування нею різних форм та методів публічного адміністрування безпеки мореплавства: узагальнення практики застосування законодавства, підготовка пропозицій щодо вдосконалення законодавства та забезпечення інтеграції національної системи морського та річкового транспорту до європейської і світової транспортних систем, укладання міжнародних угод міжвідомчого характеру, розроблення стратегій забезпечення виконання зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави; контроль (нагляд), перевірки, огляди, розслідування у відповідній сфері; складання актів та видання обов'язкових для виконання приписів щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних із порушенням правил безпеки на морському транспорті (крім суден флоту рибної промисловості), та здійснення контролю за виконанням таких приписів; ліцензування видів діяльності, реєстраційні, дозвільні процедури.

До системи суб'єктів публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства в Україні слід також віднести ДП «АМПУ». Однією із цілей створення цього підприємства, відповідно до ст. 15 Закону України «Про морські порти України», визнано організацію та забезпечення безпеки мореплавства. Статутом ДП «АМПУ» [273], зокрема, передбачено, що воно утворено з метою забезпечення функціонування морських портів, організації й забезпечення безпеки мореплавства, утримання й ефективного використання державного майна, закріпленого за ним на праві господарського відання та отримання прибутку. Предметом діяльності ДП «АМПУ», зокрема, є організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах морської акваторії порту; здійснення контролю за безпекою мореплавства; забезпечення дотримання вимог законодавства та стандартів безпеки мореплавства і якості в морських портах тощо. Формами діяльності Підприємства у сфері забезпечення безпеки мореплавства є: надання послуг суднам із метою забезпечення безпечного плавання в портах (лоцманських послуг, послуг служб регулювання руху суден, послуг із забезпечення безпечного проходження каналами, акваторіями тощо); модернізація, ремонт, реконструкція та будівництво гідротехнічних споруд,

інших об'єктів портової інфраструктури; участь у розробленні нормативно-правових актів у сфері морського транспорту; підготовка та перепідготовка морських лоцманів, лоцманів-операторів служб регулювання руху суден; організація та координація проведення аварійно-рятувальних робіт; визначення районів обов'язкового використання буксирів; участь у межах компетенції в здійсненні необхідних заходів щодо впровадження в портових засобах морських портів, а також в судноплавних компаніях вимог глави XI-2 SOLAS та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (далі – Кодекс ОСПЗ), інших міжнародних договорів України та національних нормативно-правових актів із питань морської безпеки тощо. Отже, форми діяльності ДП «АМПУ» спрямовано на послідовне вдосконалення механізму забезпечення безпеки мореплавства в морських портах України, вони доповнюють форми, що закріплено чинним законодавством для Морської адміністрації, проте досі містять окремі суперечності, що стосуються призначення та виконання функцій капітанами морських портів. Щодо цієї ситуації Міністерством інфраструктури було підтверджено повноваження ДП «АМПУ» стосовно забезпечення функціонування служб капітанів морських портів до остаточного врегулювання питання щодо фактичної готовності Морської адміністрації до здійснення нагляду (контролю) за безпекою судноплавства в морських портах для виключення будь-яких затримань при оформленні приходу та виходу суден до або з морського порту. Також Мінінфраструктури України було повідомлено, що з метою приведення діяльності капітанів морських портів та їхніх служб у відповідність до вимог законодавства та недопущення порушень норм законодавства щодо розмежування функцій державного нагляду (контролю) та адміністративних функцій забезпечення безпеки наразі триває підготовка відповідних змін до Положення про капітана морського порту. Водночас з огляду на те, що організаційно-штатні заходи ДП «АМПУ» ще не завершено, служби капітанів морських портів фактично досі функціонують у складі вказаного підприємства. Повноцінне ж функціонування служб капітанів морських портів у складі Морської адміністрації та набрання чинності новою редакцією Положення

про капітана морського порту шляхом видання відповідного наказу Мінінфраструктури України забезпечить можливість і правові підстави для належного виконання Морською адміністрацією функцій щодо здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою в морських портах [117].

У кожному окремому морському порту України питання забезпечення безпеки мореплавства додатково деталізуються в локальних актах (що також є формами адміністрування безпеки мореплавства, які застосовуються ДП «АМПУ», та мають імперативну дію як щодо суден під українським прапором, так і під іноземними): обов'язкових постановах та зводах звичаїв. Так, наприклад, Обов'язкові постанови морському порту Одеса, затверджені наказом ДП «АМПУ» від 22.12.2015 р. № 266 [136], передбачають стандартний перелік інформації з морської безпеки про судно, що має намір зайти до морського порту Одеса (Додаток 12), а відповідно до п. 5.1.2 капітан морського порту Одеса має право відмовити у видачі дозволу на вихід із морського порту Одеса або заборонити плавання акваторією морського порту Одеса суднам, які створюють загрозу безпеці мореплавства і навколишньому природному середовищу, до усунення порушень вимог нормативних актів і приписів. Згідно з п. 5.3.2, плавання суден у портових водах і в зоні контролю здійснюється переважно фарватерами і рекомендованими шляхами, опис яких міститься у Додатку 3 до Обов'язкових постанов. Також постанови містять і деякі інші форми публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства. Звід звичаїв морського порту Одеса 2015 р. [63] містить норму про те, що головна диспетчерська Адміністрація порту має право в оперативному порядку змінити черговість постановки суден до причалів або виходу суден із морського порту Одеса, виходячи з принципу безпеки, раціонального використання потужностей і ефективності розстановки суден біля причалів морського порту Одеса для виконання змінно-добових планів (п. 3.3). Це правило фактично є єдиним, у якому згадується безпека, проте в цілому зміст Зводу звичаїв також наповнений принципом забезпечення безпеки мореплавства (або судноплавства).

Отже, досліджена регламентація форм та методів публічного

адміністрування забезпечення безпеки мореплавства дає змогу переконатися в різноманітності таких форм та методів, їх чіткій детермінованості чинним законодавством та спрямованістю на вдосконалення національного механізму забезпечення безпеки мореплавства. Також їх характеризує вдала імплементація норм міжнародних угод та поступова гармонізація із загальносвітовою практикою, а також суворі імперативність вимог.

3.3. Удосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні

Сучасний етап державотворення відзначається інтенсивним пошуком найбільш оптимальної моделі публічного адміністрування практично усіх сфер суспільного життя. Основним чинником нової ери перетворень є глобалізація, що значним чином зумовлює «стирання» національних особливостей, уніфікацію правових норм, запровадження одноманітної практики здійснення того чи іншого виду діяльності. І мореплавство у цьому сенсі є одним із провідних її видів, що на теперішній час зазнав найзначнішого рівня стандартизації нормативних приписів та вимог. Початок їх складанню було покладено наприкінці XIX – початку XX ст.ст., продовжується воно і тепер. Адже прагнення одноманітності у мореплаванні зумовлюється міжнародним характером цього виду людської активності та прагненням до прискорення всіх необхідних для цього формальностей і забезпечення високого рівня безпеки.

У науковій літературі термінологічне словосполучення «адміністративно-правовий механізм» найчастіше використовується у конструкції «адміністративно-правовий механізм регулювання». Уперше словосполучення «механізм правового регулювання» було введено в правничу наукову літературу С.С. Алексєєвим. На його думку, механізм правового регулювання – це взята в єдності система правових засобів, за допомогою якої забезпечується результативний правовий вплив на суспільні відносини. Основними стадіями роботи механізму правового регулювання виступають: формування і загальна дія

норм права; виникнення правовідносин, реалізація прав та обов'язків, а також стадія правозастосування. Відповідно до цих елементів, виокремлюють такі елементи аналізованого механізму: норми права; правовідносини, акти реалізації прав та обов'язків; правозастосовні акти [10; 281]. О.О. Онищук, досліджуючи механізм адміністративно-правового запобігання та протидії корупції [138], надає дуже стисло та ємну за змістом характеристику основних поглядів сучасних адміністративістів на адміністративно-правовий механізм регулювання. Так автор зазначає, що адміністративно-правовий механізм регулювання розглядається як система (сукупність) адміністративно-правових засобів [42, с. 20-22; 43, с. 23; 41, с. 10; 275, с. 64], за допомогою яких здійснюються правове регулювання суспільних відносин у сфері дії норм адміністративного права [41, с. 10; 275, с. 64], які впливають на суспільні відносини, організовуючи їх відповідно до завдань держави і суспільства [96, с. 42]. Деякі учені, аналізуючи зміст механізму адміністративно-правового регулювання, розкривають його як сукупність адміністративно-правових засобів, за допомогою яких справляється вплив на відносини, що виникають у процесі здійснення виконавчої влади [42, с. 20-22], здійснюється правове регулювання (упорядкування) суспільних відносин у сфері державного управління [43, с. 23]. С.Г. Стеценко визначає його як сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється правове регулювання суспільних відносин у сфері адміністративного права [275, с. 62–67]. Н. Бедрок, досліджуючи сутність механізму адміністративно-правового регулювання, зазначає, що він лежить в основі управлінських відносин між керуючою і керованою сторонами; при цьому воля керованих у певних межах підпорядкована єдиній керуючій волі суб'єкта виконавчої влади. Іншими словами, механізм адміністративно-правового регулювання розрахований на такі відносини, де виключається юридична рівність учасників [15, с. 58].

Із цими визначеннями та поглядами важко не погодитися, адже всі вони є цілковито справедливими та визначають суть досліджуваного у межах цієї роботи явища, визначаючи елементами механізму адміністративно-правового регулювання: 1) норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження –

джерела права; 2) публічну адміністрацію; 3) принципи діяльності публічної адміністрації; 4) індивідуальні акти публічної адміністрації; 5) адміністративно-правові відносини; 6) форми адміністративного права; 7) тлумачення норм адміністративного права; 8) методи адміністративного права; 9) процедури реалізації адміністративно-правових норм; 10) принцип законності [9, с. 87-90]. Усі ці елементи є властивими механізму адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства в Україні [156, с. 83] і розглянуті у попередніх розділах елементи складають його суть. При цьому на теперішній час, на жаль, цей механізм не є досконалим, у його внутрішній і зовнішній побудові досі мають місце значні вади: недосконалість нормативно-правового забезпечення, проблеми правозастосування, нескоординовані горизонтальні і вертикальні інституційні зв'язки тощо. Вони призвели до появи значних труднощів при запровадженні нової системи адміністрування безпеки мореплавства в Україні, зумовили формування невідкладної необхідності реформування цього механізму, вироблення такої його моделі, яка буде спроможною довести свою ефективність та забезпечити стабільний розвиток. До речі, наведені проблеми були характерними для розбудови цього механізму упродовж усіх намагань його конституювання, що було проілюстровано вище.

На наше переконання, провідне місце у формуванні оновленого адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні має бути відведене новому органу центральної виконавчої влади в цій сфері – Морській адміністрації. Спираючись на попередні доктринальні дослідження, до основних принципів діяльності цього органу слід віднести такі: 1) верховенство права; 2) законність; 3) відкритість, оприлюднення та доступність для громадян інформації про діяльність та рішення, що приймаються, надання публічної інформації на вимогу громадян; 4) пропорційність як вимога щодо обмеження рішень, які приймаються, визначеною в законодавстві метою, умовами її досягнення, а також обов'язку зважати на наслідки своїх рішень, дій та бездіяльності; 5) відповідальність як обов'язок публічної адміністрації нести юридичну відповідальність за прийняті рішення, дії та бездіяльність тощо [24,

с. 319]. Їх упровадження у діяльність Морської адміністрації та неухильне дотримання у щоденній діяльності надасть роботі цього органу так необхідних на теперішній час рис виваженості й послідовності у реалізації покладених на нього повноважень.

Напрямів роботи Морської адміністрації, що визначені Положенням про неї, дуже багато та здійснити або започаткувати ефективно здійснення їх усіх є складним завданням. Виконати його можливо лише за умов залучення значної кількості спеціалістів галузі, вивчення позитивного і негативного досвіду роботи всієї системи забезпечення безпеки мореплавства як в Україні, так й за кордоном. При цьому кожен напрям діяльності Морської адміністрації як складника системи публічного адміністрування має свої особливості. Нещодавні процеси, пов'язані з реформуванням органів публічної адміністрації, заклали підґрунтя для створення останніх залежно від стратегічних функцій, які на себе бере держава, а саме: 1) формування державної політики в певній сфері суспільних відносин; 2) управління об'єктами державної власності; 3) надання адміністративних послуг; 4) контрольно-наглядова (інспекційна) діяльність. Однією з підстав реформування є позбавлення поєднання в одному органі публічної адміністрації одночасного виконання всіх вищенаведених функцій, оскільки це призводить до корупції та зловживання владою. Що стосується теми цього дослідження, то слід зазначити, що Морська адміністрація на теперішній час, згідно із чинним законодавством, поєднує як функцію надання адміністративних послуг, так і інспекційні функції, що, як уявляється, є неприпустимим [24, с. 319–320]. При цьому, як зазначають деякі автори, запровадження у сферу морського транспорту інституту надання адміністративних послуг спрямоване на забезпечення його належного функціонування та передбачає здійснення багатьох заходів реєстраційного, дозвільного характеру. Такі заходи є певним «запобіжником» порушенням у цій сфері, оскільки їх здійснення передбачає проведення попереднього контролю діяльності суб'єктів набуття послуг та, через це, забезпечення безпеки мореплавства [25, с. 133].

На початку своєї роботи новоствореною Морською адміністрацією було

окреслено амбітні цілі та у середньостроковій перспективі заплановано забезпечити: виконання функцій, передбачених міжнародними стандартами у сфері торговельного судноплавства; створення умов для побудови сучасної моделі організації судноплавного бізнесу в країні, залучення інвестицій у судноплавство, суднобудування, судноремонт; підвищення привабливості морських і річкових портів для вантажопотоків і світових судноплавних ліній, передусім контейнерного сервісу; принципово новий рівень привабливості українського прапора для судновласників, повернення втрачених та залучення нових суден для реєстрації в Україні; подолання негативних тенденцій скорочення попиту на послуги українських моряків (приблизно 140–150 тис. осіб) на світовому ринку праці. Крім того, з метою створення комплексної інтегрованої бази даних українських суден, у т.ч. риболовних, відкритої для використання учасниками світового ринку торговельного мореплавства, Морською адміністрацією заплановано створення Єдиної операційно-інформаційної системи «АІС Морська Адміністрація», однією з підсистем якої буде електронна база даних для ведення Державного суднового реєстру України та Суднової книги України, яка буде містити вичерпну інформацію щодо суден, які мають право плавання під прапором України із зазначенням їхніх основних технічних характеристик. У базі даних буде передбачено можливість взаємодії із зацікавленими учасниками світового ринку торговельного мореплавства, з ЦОВ через «Трембіту», здійснення відбору суден по заданих критеріях, у т.ч. за типом та призначенням, ведення реєстрів. Також Морською адміністрацією упродовж 2019 р. було заплановано створення сервісних центрів із надання адміністративних послуг за принципом «Єдиного вікна» [126]. На теперішній час з метою побудови зручного сервісу, сучасних умов обслуговування громадян, фізичних і юридичних осіб у сфері морського та річкового транспорту працює Державне підприємство «Сервісний центр морського та річкового транспорту» (далі – ДП «Моррічсервіс»), регіональні центри якого працюють у містах Одеса, Ізмаїл, Херсон, Маріуполь [214; 252].

Але поки що значні зрушення у реалізації задекларованих напрямів не

спостерігаються: досі не прийнято основоположний та такий необхідний Закон України «Про внутрішній водний транспорт»; створено спірну ситуацію навколо призначення капітанів морських портів України, коли фактично у портах діють два капітани, а працівники раніше призначених служб капітанів підлягають звільненню; не здійснюється жодних кроків із побудови нового рівня привабливості українського прапора для судновласників, повернення втрачених та залучення нових суден для реєстрації в Україні тощо. Крім того Морською адміністрацією було на деякий час заблоковано видачу дипломів та сертифікатів моряків капітанами морських портів, яких було призначено ДП «АМПУ». Усе це свідчить про слабкість здійснюваних реформ та викриває проблеми публічного (державного) адміністрування галузі, яких може бути подолано лише завдяки здійсненню зваженої політики, цілісного законодавства та запозичення позитивного вітчизняного і закордонного досвіду [175, с. 489].

Підсумки річної роботи Морської адміністрації були оприлюднені в серпні 2019 р. (рис. 3-6) [64].



Рис. 3. Звіт Морської адміністрації у цифрах і фактах



Рис. 4. Місячник безпеки на морському та річковому транспорті.



Рис. 5. Місячник безпеки на морському та річковому транспорті



Рис. 6. Стан аварійності на безпеки судноплавства.

Крім того в контексті європейської інтеграції України одним із ключових питань, поставлених перед державою, є приведення системи та механізму публічного адміністрування у відповідність до європейських стандартів. У такому ракурсі особливого значення набуває питання запровадження до національного законодавства низки змін організаційного та правового характеру [142, с. 97].

В ЄС та в країнах – членах ЄС існує широкий спектр офіційних інституцій (організацій, правових і регуляторних норм) і неформальних механізмів, якими забезпечується ефективний розвиток як галузевого, так і загального законодавства у сфері публічного (зокрема державного) адміністрування. Так у багатьох країнах ЄС секторальне (галузеве) законодавство передбачає створення постійних консультативних органів за участю відповідних інститутів громадянського суспільства (захист прав споживачів та довкілля, охорона здоров'я тощо), що відіграють ключову роль у процесах прийняття рішень органами державного управління у відповідних секторах/галузях. У деяких

сферах такі органи (що об'єднують представників урядових структур та інститутів громадянського суспільства) мають законодавчо визначені повноваження брати участь в управлінні й проводити моніторинг реалізації політики в певній сфері. У свою чергу законодавство загального характеру (*general legislation*) регулює діяльність уряду, органів державного управління та держадміністрацій, містить конкретні положення та вимоги щодо проведення публічних консультацій, особливо це стосується процесу розроблення й прийняття підзаконних актів (похідне законодавство) та інших регуляторних інструментів/механізмів для реалізації державної політики, визначеної і впроваджуваної урядом або парламентом [149, с. 608].

Дійсно, демократизація суспільства визначає активну роль інститутів громадянського суспільства в управлінні державними справами, а також впровадження й поширення на державну діяльність форм, способів і засобів впливу, відмінних від імперативних. При цьому має забезпечуватися баланс імперативних і диспозитивних методів регулювання, що створює правові умови залучення громадськості та активізації її ролі у вирішенні державних справ [25, с. 133-134]. Для розвитку українського законодавства урахування сучасних напрямів удосконалення форм діяльності органів публічної адміністрації має значення у зв'язку із забезпеченням адміністративної здатності публічної адміністрації. Така здатність є «здатністю органів публічної адміністрації вступати у відносини з приватними особами та вступати у відносини з органами публічної адміністрації інших країн відповідно до встановлених стандартів спілкування держави та приватної особи» [239, с. 215–216]. Для сфери забезпечення безпеки мореплавства залучення таких механізмів є особливо корисним через можливість виявити наявні вади через безпосереднє спілкування з первинними «користувачами» системи, здійснити підбір найактуальніших проблем та виробити прийнятний для всіх сторін регламент або «дорожню карту» їх подолання.

Варто пригадати, що зі вступом країн-кандидатів до ЄС розпочалася нова фаза процесу реформування, у межах якої складовими програми реформ

публічного (зокрема державного) адміністрування стали: 1) розроблення й реалізація більш глибоких структурних реформ; 2) визначення більш ефективних форм організації адміністрування; 3) розв'язання проблеми структурної слабкості та неефективності системи державного адміністрування (реформування системи державної служби, удосконалення міжвідомчої координації, посилення територіальної децентралізації), підвищення відкритості та прозорості процедур прийняття рішень для участі громадськості [149, с. 610].

На теперішній час це має свій особливий прояв та є характерним для національного українського адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства. Тут активно запроваджуються реформи, відбувається певний «злам» усталених механізмів роботи, що не завжди є досконалими та позбавленими недоліків. Останні отримують прояв у вадах чинного правового забезпечення сфери, організації правозастосування чинних норм та значних нормативних прогалин, які інколи складно вирішити. І тут, на наше переконання, необхідним та первинним є концептуальне осмислення перетворень системи, а не впровадження нових ініціатив на фоні недосконалого законодавства і неурегульованості провідних аспектів діяльності. Адже через це в остаточному підсумку відбувається порушення прав і свобод громадян, гальмування адмініструючих процесів, спрямованих на їх дотримання та спрощення реалізації. Найбільш яскравим прикладом у цьому сенсі виступило відключення Морською адміністрацією діючих (призначених ДП «АМПУ») капітанів морських портів України від автоматизованої системи дипломування моряків [125].

Також в ЄС приділяється значна увага питанням безпеки мореплавства. Так, ще 27 червня 2002 р. було ухвалено Директиву 2002/59/ЄС «Заснування Системи співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування» [331]. Для досягнення поставлених у Директиві цілей Європейська комісія розпочала розбудову системи SafeSeaNet, яка складається з національного сегмента SafeSeaNet держав-учасниць та центральної системи SafeSeaNet, що виступає в ролі центрального вузла, регулятора національних систем. SafeSeaNet на національному та центральному рівнях базується на обов'язкових

функціональних можливостях системи, які мають дуже важливе значення для її нормальної роботи. Це надсилання, приймання, зберігання, запит та обмін інформації за допомогою електронних засобів зв'язку, використання яких вимагають нормативні документи, що регламентують роботу SafeSeaNet. Інформація стосується різних сторін діяльності. Це може бути: інформація з питань заходження судна до порту – попередня інформація про підхід судна, а також інформація про його заходження та вихід із порту, порядок оформлення прибуття суден до морського порту, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу з морського порту; інформація про небезпечні матеріали, інформація про перевезення судном небезпечного або забруднювального вантажу та Положення про порядок підготовки і подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення; інформація про інциденти – інформація про події та інциденти, що відбулися в морі, відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та облік аварійних морських подій із суднами та Резолюції ІМО А.851(20); інформація про місцезнаходження суден – інформація про рух суден за даними автоматичної ідентифікаційної системи і системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден; інформація з безпеки – надається перед заходженням судна в порт і відповідає Регламенту (ЄС) № 725/2004 Європейського парламенту та Ради від 31.03.2004 р. про посилення безпеки суден і портових споруд; інформація про відходи і залишки вантажів – надається перед заходом судна в порт; інформація про звільнення – інформація щодо компаній та суден, які, відповідно до національного законодавства, можуть буди звільнені від надання деяких даних [305].

Прийняті та діють на теперішній час директиви: 2009/16/ЄС від 23 квітня 2009 р. стосовно контролю державою порту, 2009/21/ЄС від 23 квітня 2009 р. стосовно відповідності вимогам держави прапора, 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 р. стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден, 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 р. про специфічні вимоги до остійності пасажирських суден типу «ро-ро», 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 р. про систему обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень

поромами типу «ро-ро» та швидкісними пасажирськими суднами, 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 р., що засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС; 2010/65/ЄС про облікові формальності для суден, що прибувають та (або) відбувають із портів держав-членів Співтовариства, та скасування Директиви Ради 2002/6/ЄС, а також Регламент (ЄС) № 336/2006 від 15 лютого 2006 р. про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95,

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.03.2015 р. № 297 «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті» [227] було передбачено завершити імплементацію положень Директиви 2002/59 ЄС протягом 2016 р. Згодом, зі схваленням Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти») [228] це розпорядження втратило чинність. Новою Стратегією передбачено, зокрема, реорганізацію служб капітанів морських портів шляхом розмежування (розподілу) функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства; утворення центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, крім суден флоту рибної промисловості (Державної служби морського і річкового транспорту); розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України щодо внесення змін до Закону України «Про морські порти України» та до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), пов'язані з функціонуванням національної

системи для обміну інформацією про морські перевезення на території ЄС відповідно до Директиви 2010/65/ЄС; розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури України, що впливає з положень Директиви 2010/65/ЄС, зокрема стосовно національного сегмента SafeSeaNet, функціонування «єдиного вікна» для надання відомостей з метою оформлення приходу і виходу суден в морських портах, відповідних обов'язків Адміністрації морських портів України; створення програмно-апаратного комплексу для функціонування національного сегмента SafeSeaNet та «єдиного вікна»; проведення навчання для адміністраторів та користувачів національного сегмента SafeSeaNet і «єдиного вікна»; розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури України, що впливає з положень Директиви 2002/59/ЄС, зокрема стосовно створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден із використанням консолідованих джерел інформації; створення програмно-апаратного комплексу інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден моніторингової системи руху суден і надводної обстановки. Також передбачається розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України про внесення змін до КТМ України і КУПАП стосовно обов'язків судновласника підтримувати систему управління безпекою судноплавної компанії і суден, а також відповідальності за адміністративні правопорушення в зазначеній сфері з урахуванням Регламенту (ЄС) № 336/2006; розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури України, що впливають із положень законодавчого акта (пункт 33 плану заходів) і Регламенту (ЄС) № 336/2006, зокрема внесення змін до Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904; розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури України про затвердження правил, які стосуються безпечної конструкції, остійності і експлуатації пасажирських морських суден,

пасажирських суден типу «ро-ро» та швидкісних пасажирських суден, які здійснюють регулярні рейси; розроблення та прийняття нормативно-правового акта Мінінфраструктури України про внесення змін до Правил контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту від 17.07.2003 р. № 545, пов'язаних зі здійсненням контролю за пасажирськими суднами типу «ро-ро» та швидкісними пасажирськими суднами.

Необхідно також зазначити, що на теперішній час морські судна, приховуючись від спостереження берегових служб, часто відключають власні АІС. При цьому, згідно з SOLAS, АІС є обов'язковою до використання для всіх суден, що здійснюють міжнародні та внутрішні рейси. Державна прикордонна служба України із цього приводу зазначає, що факт відключення АІС надає право Морській охороні на здійснення зупинки та огляду такого судна і, як наслідок, виявлення можливих правопорушень. За статистичними даними, лише за січень – лютий 2019 р. корабельно-катерним складом Морської охорони під час несення служби з охорони державного кордону, контролю за дотриманням законодавства України в прилеглий зоні та захисту її інтересів у виключній (морській) економічній зоні України, відстежено понад 100 суден. Виявлено 2 випадки відключення АІС, що стало підставою для зупинки та проведення огляду цих суден. Капітани суден в обох випадках відключення АІС пояснили це технічними несправностями, після усунення поламки у найкоротші строки роботу систем відновили. Із завершенням огляду інших порушень виявлено не було. Але у випадку виявлення таких порушень необхідна вичерпна нормативно-правова база, що визначатиме весь комплекс дій від оглядової групи Морської охорони до судового рішення про притягнення до відповідальності всіх причетних до порушення осіб [48]. Такі порушення є характерними також для інших регіонів інтенсивного мореплавства.

Із метою усунення цієї практики компанії «Spire Global» та «Kleos Space» розробляється новий інструмент відстеження суден, у яких відключена АІС. Головна мета цієї ініціативи – зробити судноплавство більш безпечним і відстежити незаконну діяльність у морі. Так у рамках співпраці планується

об'єднати дані оператора «Spire Global» із супутників, які відстежують АІС, із радіочастотними даними «Kleos Space». Таким чином буде створено новий інструмент спостереження за суднами, які можуть використовуватися державами, морськими агентствами, службами берегової охорони та іншими організаціями, зацікавленими у відстеженні суден із вимкненою системою АІС. Фільтруючи відомості про легальну морську діяльність із супутників «Spire Global», радіочастотні дані «Kleos» дозволять отримати повну інформацію про ті судна, які відключають АІС і приховують свою діяльність. При цьому, однак, висловлюються також побоювання стосовно гарантій того, що ці дані не потраплять до рук злочинних угруповань, а способи запобігти цьому у світової спільноти поки що відсутні. Адже відключають АІС з різних причин: хтось не хоче, щоб за його маршрутом стежили конкуренти. Трапляється, коли цим дійсно прикривається злочинна діяльність (наприклад торгівля зброєю). Якщо ініціатива задумана в благих цілях: зупинити правопорушників; дізнатися, хто веде морську торгівлю з державами, на які накладено санкції ООН; визначити, де знаходиться судно, якщо апаратура несправна або із судна надійшов незрозумілий сигнал; вчасно прийти морякам на допомогу і забезпечити безпеку під час нападу піратів – це, безсумнівно, добре [130].

Таким чином, наразі в Україні здійснюється поступове приведення організаційно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства у відповідність до міжнародних стандартів та законодавства ЄС. Деякі вимоги уже виконано, деякі – очікують на впровадження. Проте маємо сподівання, що під час здійснюваних реформ усе ж не буде втрачено значний досвід забезпечення безпеки морської діяльності та враховано лише його найкращі практики [163, с. 83].

Також одним із головних завдань на сучасному трансформаційному етапі політичних та соціально-економічних змін в Україні є забезпечення ефективності та результативності реформ за допомогою створення раціонального механізму контролю [98, с. 262], адже світова практика свідчить про доцільність впровадження систем контролю, побудованих за певними стандартами [13,

с. 188]. Особливим чином це на теперішній час отримало прояв у згаданій системі PSC, для здійснення якого запроваджено єдині всесвітньо стандартизовані правила. Але тут також не варто забувати про систему внутрішнього контролю у системі, адже відповідно до Положення про Морську адміністрацію, діяльність цього органу спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури. І тут через наявність значних зауважень та неврегульованостей, особливим чином має простежуватися їхня керуюча та спрямовуюча роль. У ситуації з капітанами морських портів України вона отримала прояв у реагуванні Мінінфраструктури, активації нормотворчих робіт [117] і відновленні роботи капітанів морських портів України, призначених ДП «АМПУ».

На наше переконання, з метою вирішення більшості або навіть усіх цих та інших проблем галузі необхідним є врегулювання таких питань: чіткий розподіл повноважень між усіма публічними (найголовніше – державними) акторами системи забезпечення безпеки мореплавства в Україні; формування на локальному рівні (у морських портах України) працездатних та ефективних структур із забезпечення безпеки мореплавства; відпрацювання узгоджених механізмів державної політики у сфері забезпечення безпеки мореплавства; ефективна контрольна діяльність; забезпечення необхідного фінансування.

Також до кола шляхів удосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні необхідно віднести його модернізацію, яка закономірно розглядається як процес та один із варіантів розвитку, що призводить до вдосконалення та нагромадження позитивних кількісних і якісних змін у розвитку певного явища [37, с. 15].

Ще одним напрямом роботи у сфері забезпечення безпеки мореплавства є забезпечення безпеки в риболовецькому секторі, що поступово привертає підвищену увагу, набуваючи актуальності на міжнародному рівні. При цьому вітчизняний досвід правового забезпечення як власне рибного господарства, так і забезпечення безпеки морського рибальства потребує подальших змін та оновлення [162, с. 500]. У правничій літературі зазначається, що на теперішньому

етапі безпека риболовного мореплавства залежить від чіткої взаємодії всіх структур морської риболовної індустрії, контролю стану набору корпусів, головних і допоміжних механізмів, електрообладнання, радіоустановок, включаючи використовувані в рятувальних засобах, протипожежного захисту і засобів пожежної безпеки, рятувальних засобів та пристроїв, суднового навігаційного обладнання, навігаційних посібників та іншого обладнання [99, с. 96].

Необхідно відзначити, що чинне законодавство України у сфері забезпечення безпеки мореплавства на суднах флоту рибного господарства представлене дуже обмеженим колом нормативно-правових актів, до яких належать положення про центральні органи управління риболовецьким сектором та окремі програмні документи в рибогосподарській галузі [94; 95], які не містять норм про необхідність забезпечення безпеки мореплавства риболовних суден. Це обумовлює необхідність концептуального опрацювання як нормативної бази України у сфері рибальства, так і вжиття термінових заходів щодо його відбудови та налагодження стабільної роботи. Тут маємо підтримати ініціативи Б.В. Бабіна щодо розвитку рибальства в Україні за рахунок поступового нарощування та розширення географії застосування українського риболовного флоту, адже Україна як держава, що перебуває на узбережжі напівзамкнених морів, має на це гарантовані міжнародним правом права, а замість хижацького лову на Азові малоцінної риби необхідно заохочувати розвиток прибережної аквакультури [11; 317].

Зазначене є вагомим напрямом роботи Держрибагентства та Міністерства аграрної політики та продовольства України на коротко- та довгострокову перспективу. А Морська адміністрація України має в найближчій перспективі відновити напрацьовані багаторічною роботою механізми організаційно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні, а також вжити необхідних заходів до правового закріплення виконання функцій із технічного регулювання в галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану українських суден (суден, що зареєстровані в Україні та плавають під

прапором України) виключно Регістром судноплавства України [176, с. 449].

Необхідним також є вдосконалення стратегічного планування заходів, спрямованих на оновлення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні, зокрема визначення першочергових завдань на короткострокову перспективу за чітко окресленими напрямками. До таких напрямів, наприклад, можна віднести: приєднання до міжнародних угод, євроінтеграційний напрям роботи, координація співробітництва з державними та недержавними інституціями у сфері забезпечення безпеки мореплавства, нормотворчі роботи (із метою подолання наявних колізій, прогалин та порушень нормотворчої техніки) тощо. Цей план, на наше переконання, не може та не повинен бути громіздким та містити безліч підпланів, завдань та ситуаційних нагромаджень. Важливо визначити відповідальних осіб за формування та втілення в життя кожного з пунктів плану і створити такі умови для роботи, що унеможливили б зловживання владою та корупцію. Адже сумною ціною неналежного забезпечення безпеки мореплавства є втрачені людські життя та вантажі.

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що виявляється у формулюванні науково обґрунтованих висновків щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні. У висновках викладено найбільш значні результати і підсумки роботи, які було отримано в ході дослідження.

1. Забезпечення безпеки мореплавства є давнім правовим звичаєм, що набув законодавчого закріплення спочатку на рівні національних законодавств, а згодом – у міжнародних документах всесвітнього та регіонального характеру з підвищеним рівнем імперативності та спрощеним характером набуття чинності.

2. Особливостями застосування норм національного адміністративного права у реалізації міжнародних зобов'язань та стандартів щодо забезпечення безпеки мореплавства є необхідність врахування закладених у міжнародних угодах керівних підходів до побудови цілісного державного механізму забезпечення безпеки мореплавства, забезпечення належного виконання приписів міжнародних інституцій, які не потребують звичайних імплементаційних процедур та набувають чинності у спрощеному порядку.

3. Адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства полягає в безпосередній участі держави (її органів, посадових осіб та уповноважених організацій) у всіх процесах забезпечення безпеки мореплавства: від створення нормативної бази міжнародного та національного рівнів до системи навчання задіяного в мореплаванні персоналу, нагляду за технічним оснащенням та відповідності міжнародним стандартам суден, що будуються та підлягають ремонту, інспектування суден у портах та забезпечення навігаційної безпеки. Саме на державу відповідно до UNCLOS'82 покладається відповідальність за забезпечення безпеки плавання суден, що зареєстровані в її реєстрах, а з поширенням практики PSC значні повноваження в цій сфері отримали й держави портів, що мають повноваження на інспектування суден під іноземними прапорами стосовно дотримання ними чинних стандартів забезпечення безпеки мореплавства.

4. Галузеве морське законодавство України, що базується на міжнародно-правових стандартах у сфері мореплавства, визнає забезпечення його безпеки головним принципом морської діяльності та закріплює провідну роль держави в її організаційному механізмі. Принцип забезпечення безпеки мореплавства є міжгалузевим принципом регулювання морської діяльності (публічно- та приватноправових галузей права), його закріплено в міжнародних угодах, технічних та інших документах міжнародних інституцій, внутрішньодержавному законодавстві держав. Він є імперативним для публічно- та приватноправових відносин, що складаються у мореплаванні.

5. Розроблено авторські визначення термінологічних словосполучень «безпека мореплавства» та «забезпечення безпеки мореплавства». Під безпекою мореплавства запропоновано розуміти стан максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або до негативного впливу на навколишнє середовище. Забезпечення безпеки мореплавства визначено як створення необхідних умов (технічних, експлуатаційних, навігаційних, правових тощо) для надійного існування стану максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або до негативного впливу на навколишнє середовище.

6. Визначено роль і значення людського фактора та важливість комплексного підходу до забезпечення безпеки мореплавства через формування загальносвітового адміністративного механізму контролю такої безпеки державами порту, державами прапора та прибережними державами.

7. Міжнародно-правова уніфікація стандартів у сфері забезпечення безпеки мореплавства відбувається з початку XX ст., поступово охоплюючи всі сфери сучасної морської діяльності, запроваджуючи комплексний підхід до

забезпечення безпеки мореплавства шляхом функціонування механізму PSC та поступово наближаючись до вироблення правового регулювання автономного мореплавства.

8. Нормативно-правове забезпечення рибної галузі України не містить жодної згадки про необхідність здійснення ефективних заходів у сфері забезпечення безпеки риболовного мореплавства, а ті, що передбачають певні позитивні зрушення, – не виконуються. Це зумовлює важливість прийняття невідкладних адміністративно-правових заходів у сфері як оздоровлення вітчизняного рибного господарства, так і забезпечення безпеки риболовних суден через їх оновлення, підтримання у мореплавному стані та оснащення необхідними технічними пристроями і комплектування кваліфікованим персоналом.

9. Створення сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства відбувалося в Україні одразу після здобуття нею незалежності. На початку 90-х років XX ст. увагу щодо реформування адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства було зосереджено на розробленні та прийнятті законодавства, спрямованого на створення національної системи. Цей процес отримав прояв у поступовому формуванні інституційної системи та надання їй відповідних повноважень за найменшої уваги розробленню нових правових норм або спрямуванню коштів на інституційну розбудову національної системи забезпечення безпеки мореплавства.

10. Формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні здійснюється за такими основними напрямками: 1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій із метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядових) та інших повноважень; 2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики держави; 3) розроблення нормативної

бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, усталених найкращих практик мореплавства та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства; 4) формування системи локального нормативного регулювання, спрямованої на регулювання відносин, які складаються у морських портах України та на підходах до них.

11. Сучасна регламентація форм та методів публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства свідчить про їх різноманітність, чітку детермінованість чинним законодавством та спрямованість на удосконалення національного механізму забезпечення безпеки мореплавства. Їх характеризує вдала імплементація норм міжнародних угод та поступова гармонізація із загальносвітовою практикою, а також суворі імперативні вимоги. Вони охоплюють публічну адмініструючу діяльність міжнародних інституцій на внутрішньонаціональному рівні.

12. Форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні мають особливості: значним є вплив міжнародних стандартів; імперативна необхідність дотримання не лише норм угод (договорів, конвенцій тощо), які є обов'язковими для держави, а й документів, які такими не є (резолюцій, циркулярних листів); відсутність внутрішньодержавних імплементаційних механізмів для окремих вимог у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що підлягають виконанню одразу після прийняття уповноваженим суб'єктом.

13. Запропоновано розширення усталених підходів до кола суб'єктів публічної адміністрації та тлумачення категорії «публічне адміністрування» через додавання до їх складу міжнародних організацій і виконуваних ними адмініструючих функцій не лише на наднаціональному, а й на внутрішньодержавному рівні. Публічне адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства набуває розширеного тлумачення завдяки міжнародному

імперативно-адмініструючому складнику, який отримує прояв у прийнятті обов'язкових документів міжнародними інституціями.

14. Підтримано тезу про запровадження в науку адміністративного права категорії «інструменти діяльності публічної адміністрації» за рахунок інструментів діяльності державно-владного та наднаціонального інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавства.

15. Визначено вади сучасного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні: непослідовність у призначенні та звільненні капітанів морських портів та їхніх служб; значні інституційні перетворення, під час яких втрачається досвід публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства в державі; недоліки нормотворчої техніки галузевого законодавства та його недостатнє концептуальне опрацювання.

16. Підтримано наукові пропозиції щодо виконання функції з технічного регулювання в галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану українських суден (суден, що зареєстровані в Україні та плавають під прапором України) виключно Регістром судноплавства України, запропоновано його входження до складу Морської адміністрації.

17. Запропоновано такі шляхи вдосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні: чіткий розподіл повноважень між усіма публічними (державними) акторами системи забезпечення безпеки мореплавства; формування на локальному рівні (у морських портах) працездатних та ефективних структур із забезпечення безпеки мореплавства; відпрацювання узгоджених механізмів державної політики у сфері забезпечення безпеки мореплавства; створення постійних консультативних органів за участю відповідних інститутів громадянського суспільства; ефективна контрольна діяльність; забезпечення необхідного фінансування; концептуальна модернізація й удосконалення стратегічного планування заходів, спрямованих на оновлення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства, зокрема визначення першочергових завдань на короткострокову перспективу за чітко окресленими напрямками.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: 12.00.07: дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
2. Аверочкіна Т.В. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: 12.00.03: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 172 с.
3. Аверочкіна Т.В., Плачкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portus*. 2016. № 2. С. 150–168.
4. Авер'янов В.Б. Реформування українського адміністративного права: ґрунтовний привід для теоретичної дискусії. *Право України*. 2003. № 5. С. 117–122.
5. Автономные морские суда появятся к 2020 году. URL: <http://ecoenergy.org.ua/tehnologii/avtonomnye-morskie-suda-poyavyatsya-k-2020-godu.html> (дата звернення: 25.07.2018).
6. Автономные суда и ИМО. URL: <http://aqua-marine.org/?p=37014> (дата звернення: 25.07.2018).
7. Автономные суда – прорыв или большая ошибка? URL: <http://mtelegraph.com/autonomous-ships.html> (дата звернення: 25.07.2018).
8. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У 2 т. Т. 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с.
9. Адміністративне право України в сучасних умовах (виклики початку ХХІ століття): монографія / В.В. Галуцько та ін.; за заг. ред. В.В. Галуцька. Херсон: ВАТ «Херсонська міська друкарня», 2010. 376 с.
10. Алексеев С.С. Право: азбука-теория-философия: Опыт комплексного исследования. М.: Статут, 1999. 712 с.
11. Бабин Б. Азовские «истерические воды», или Как Украину не только разменяли. *Ліга.net*. URL: <https://www.liga.net/politics/opinion/azovskie-isteriki-ili->

[kak-ukrainu-na-tyulku-razmenyali](#) (дата звернення: 01.07.2019).

12. Балобанов О.О. Організаційно-правове регулювання безпеки мореплавства та проблеми Українського морського законодавства. Міжнародний та європейський досвід. Одеса: ОНМУ, 2002. 182 с.

13. Бакуменко В.Д., Надолішний П.І. Теоретичні та організаційні засади державного управління: навч. посіб. К.: Міленіум, 2003. 256 с.

14. Басанец Н. Мореплавание – это управляемый риск. *Судоходство*. 2007. № 5. С. 22–25.

15. Бедрак Н. Зміст та особливості механізму адміністративно-правового регулювання туристичної галузі. *Адміністративне право*. 2009. № 6. С. 56–59.

16. Безлущка О.П. Конспект лекцій з дисципліни «Історія мореплавства» для студентів усіх спеціальностей. Херсон: ХДМА, 2014. 71 с. URL: http://www.kma.ks.ua/ua/images/2_library/methodical/sudovod/department/humanities/maritime_history/maritime1.pdf (дата звернення: 15.05.2016).

17. Безопасность на море в рыбопромышленном секторе. URL: www.fao.org (дата звернення: 26.07.2018).

18. Бекашев К.А. Морское рыболовное право. М.: Колос, 2001. 464 с.

19. Белова О.І. Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації в сучасних умовах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 20 с.

20. Білозерська Т.О. Реформування публічної адміністрації в Україні як крок до європейської інтеграції. *Форум права*. 2007. № 2. С. 11–19.

21. Боевич В. Государственный контроль в системе обеспечения безопасности мореплавания. *Суспільство. Держава. Право*. 2004. № 4. С. 10–16.

22. Бойович В. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2003. 17 с.

23. Бондар О.В. До питання про визначення особливостей адміністративно-правового статусу суб'єкта надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту. *Актуальні проблеми держави і права: зб наук. праць*. 2013. Вип. 70. С. 37–42.

24. Бондар О.В. Принципи надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2014. Вип. 72. С. 317–324.

25. Бондарь О.В. Зміст компетенції щодо надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2014. Вип. 71. С. 131–136.

26. Британська компанія Rolls-Royce планує протягом трьох років побудувати безпілотний вантажний корабель. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-technology/2200275-rollsroyce-buduvatime-bezpilotni-korabli.html> (дата звернення: 06.05.2018).

27. В Україні створюють Морську адміністрацію для розвитку портів і мореплавства. URL: <https://day.kyiv.ua/uk/news/170118-v-ukrayini-stvoryuyut-morsku-administraciyu-dlya-rozvytku-portiv-i-moreplavstva> (дата звернення: 24.01.2018).

28. Ванданов Т.Б. Обеспечение, контроль и надзор за безопасностью мореплавания. *Морской флот*. 1974. № 12. С. 28–29.

29. Ванданов Т.Б. Юридические основы безопасности мореплавания. М., Рекламбюро ММФ, 1976. 136 с.

30. Васильев В.Я. Расширение деятельности России в рамках Международной морской организации. *Транспорт Российской Федерации*. 2011. № 4(35). С. 42–46.

31. Васьков Ю. Царь Соломон сказал: «Когда страна отступит от закона, тогда много в ней начальников».... *Сторінка Юрія Васькова у Facebook*. URL: https://www.facebook.com/profile.php?id=100033523153824&__tn__=%2CdCH-R-R&eid=ARBPGQVBozBrbeC8rvHGFMVhq4DCwJihCa4D_1N2Xo0iLUYq-hrKQ9CMQsTcZ8iQgCdYdAm9_W2BK4b_&hc_ref=ARQ_GeE8UeBoGpKk84ztoTydg2T_aQxY4xkaKWuzyRi3cfiPSCkqC9UxXgCMUIPyn0o&fref=nf (дата звернення: 07.03.2019).

32. Великий тлумачний словник сучасної української мови / за ред. В.Т. Бусела. К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.

33. Вильский Г.Б. Информационная безопасность судоходства. *Системы обработки інформації*. 2010. Вип. 3. С. 104–105.

34. Вільський Г.Б., Бень А.П. Удосконалення інформаційної безпеки субстандартного судноплавства. *Безпека інформації*. 2015. Т. 21. № 3. С. 309–313. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bezin_2015_21_3_14 (дата звернення: 28.07.2019).

35. Власов А.Б., Буев С.А. Некоторые вопросы контроля судна в морском порту. *Вестник АГТУ*. Сер.: Морская техника и технология. 2016. № 3. С. 107–112.

36. ВМФ США отримали безпілотний корабель Sea Hunter, призначений для відстеження підводних човнів. URL: <https://glavcom.ua/news/v-amerikanskiy-armiji-zyavivsyay-paybilshiy-u-sviti-bezpilotniy-korabel-472776.html> (дата звернення: 5.05.2018).

37. Войтович Р. Модернізація державного управління в умовах глобальної інтеграції. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2013. № 2. С. 14–23. С. 15. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu_2013_2_4 (дата звернення: 25.07.2019).

38. Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания. М.: Изд-во ВНИРО, 2006. 386 с.

39. Воронов Г.Р. Проблемы теории права в трудах Л.С. Явича: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Самара, 2011. 28 с. с.

40. Галузева програма забезпечення безпеки судноплавства на 2014 – 2018 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури України від 26.06.2013 р. № 426. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=08OJR2F9BD> (дата звернення: 25.07.2019).

41. Гладун З.С. Адміністративне право України: навчальний посібник-довідник для підготовки до іспиту. Тернопіль: ТНЕУ, 2008. 172 с.

42. Голосніченко І.П., Стахурський М.Ф., Золотарьова Н.І. Адміністративне право України: основні поняття: навч. посіб. К.: ГАН, 2005. 232 с.

43. Гончарук С.Т. Адміністративне право України: навч. посіб. К., 2000.

240 с.

44. Горшенев В., Шахов И. Контроль как правовая форма деятельности. М.: Юрид. лит., 1987. 176 с.

45. Горшков С. Г. Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976, 464 с.

46. Державна програма удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002-2006 роки, схвалена Постановою Кабінету Міністрів України від 28.01.2002 р. № 96. *Офіційний вісник України*. 2002. № 20. Ст. 976.

47. Держгідрографія ініціює створення морського режимного району навколо окупованого Криму. URL: <http://hydro.gov.ua/?p=1502&fbclid=IwAR0KsQYpKwkO4zDO-ES4EtU-6ln6Ja2NdA2BbDILAcQPfJY22usxJM6GtwQ> (дата звернення: 29.08.2019).

48. Держприкодонслужба України затримала два судна з вимкненою АІС. URL: <https://www.blackseanews.net/read/149594> (дата звернення: 26.08.2019).

49. Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2008 р. № 459. *Офіційний вісник України*. 2008. № 36. Ст. 1203.

50. Джагарян А.А. Конституционно-правовые основы государственного контроля в Российской Федерации. М.: Формула права, 2008. 176 с.

51. Дзюндзюк В.Б., Мельтюхова Н.М., Фоміцька Н.В. Публічне адміністрування в Україні: навч. посіб. Х.: Магістр, 2011. 306 с.

52. Дмитриев В.И., Каретников В.В. Методы обеспечения безопасности мореплавания при внедрении беспилотных технологий. *Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова*. 2017. Т. 9. № 6. С. 1149–1158. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-6-1149-1158

53. Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003. *Офіційний вісник України*. 2004. № 22. Ст. 1539.

54. Дударь А.П. Право контроля государства порта за соблюдением

исполнения некоторых международных соглашений (Port State Control). *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 57. С. 412–418.

55. Енциклопедія державного управління. У 8 т. Т. 8: Публічне врядування / наук.-ред. кол.: В.С. Загорський та ін. Львів: ЛРІДУ, НАДУ, 2011. 712 с.

56. Если не запрещено, то можно: правовой статус судов-роботов. URL: <http://seafarers.com.ua/law-aspect-of-unmanned-ships/6939/> (дата звернення: 5.05.2018).

57. Жигарев С.А. Русская политика в восточном вопросе. (Ее история в XVI–XIX веках, критическая оценка и будущие задачи). Историко-юридические очерки. Т. 1. М.: Унив. тип., 1896. 487 с.

58. Жигарев С.А. Русская политика в восточном вопросе. (Ее история в XVI–XIX веках, критическая оценка и будущие задачи). Историко-юридические очерки. Т. 2. М.: Унив. тип., 1896. 544 с.

59. Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. М.: Транспорт, 1974. 383 с.

60. Жюльен Ш.-А. История Северной Африки. Т. 2. От арабского завоевания до 1830 г. М.: Изд-во иностранной литературы, 1961. 423 с.

61. Загальна теорія держави і права: підруч. для студ. юрид. вищих навч. закл. / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М. В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О. В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с.

62. Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, 1992. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_839 (дата звернення: 05.07.2019).

63. Звід звичаїв морського порту Одеса 2015 р. URL: http://www.port.od.ua/images/svod_odessa.pdf (дата звернення: 06.06.2019).

64. Звіт Морської адміністрації у цифрах і фактах. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/zvit-morskoyi-administraciyi-u-cifrah-i-faktah> (дата звернення: 27.08.2019).

65. История кораблестроения как поиск непротиворечивого диалога с

океаном / История штормовой мореходности от древности до наших дней / В.Н. Храмушин, С.В. Антоненко, А.А. Комарицын и др. Южно-Сахалинск, 2016. URL: http://www.shipdesign.ru/History_1.html (дата звернення: 01.09.2017).

66. Іванов Д.А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: дис. ... канд. юрид. наук. О., 2008. 205 с.

67. Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.11.2004 р. № 1048. *Офіційний вісник України*. 2004. № 50. Ст. 3304.

68. Інформація про КП «МППС». URL: <http://www.sar.gov.ua/ua/home> (дата звернення: 26.08.2019).

69. Йоо Фуньяхана Международно-правовая регламентация безопасности мореплавания. *Актуальные проблемы современного международного права: материалы X ежегодной Всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти профессора И.П. Блищенко*. В 2 ч. Ч. II. Москва, 13–14 апр. 2012 г. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.В. Киселева. М.: РУДН, 2012. С. 31–36.

70. Калініченко А.П. Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2011. 18 с.

71. Карабін Т.О. Проблеми визначення суб'єктного складу публічної адміністрації. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3(9). С. 164–169.

72. Кацман Ф.М., Ершов А.А. Аварийность морского флота и проблемы безопасности судоходства. *Транспорт Российской Федерации*. 2006. № 5. С. 82–84.

73. Ківалов С. В. Захист прав українських моряків та відродження морської галузі – головний пріоритет розвитку України як морської держави. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 7–21.

74. Ківалов С.В. Капітани та служби капітанів морських портів України: законодавча та інституційна криза. *Lex Portus*. 2019. № 2. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.1>

75. Ківалов С.В. Нариси морської доктрини України: монографія. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. 232 с.
76. Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море – Code for investigation of marine casualties and incidents. СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 1998. 112 с.
77. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.
78. Колпаков В. К. Поняття форм публічного адміністрування. *Адміністративне право і процес*. 2012. № 2 (2). С. 43-51.
79. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. 637 с.
80. Колумбос Д. Международное морское право. М.: Прогресс, 1975. 780 с.
81. Комитет по безопасности на море ИМО одобрил новые требования к швартовным операциям. URL: http://sur.ru/ru/news/lent/2019-06-18/komitet_po_bezopasnosti_na_more_imo_odobril_novye_trebovanija_k_shvartovny_m_operacijam_17781/ (дата звернення: 29.07.2019).
82. Комітет з безпеки на морі Міжнародної морської організації. Офіційний сайт Морської пошуково-рятувальної служби. URL: <http://www.sar.gov.ua/ua/pressroom/news/418-komitet-z-bezpeki-na-mori-mizhnarodnoji-morskoji-organizatsiji> (дата звернення: 28.07.2019).
83. Конвенция о континентальном шельфе, 1958. *Работа комиссии международного права*. Изд. IV. Нью-Йорк: ООН, 1988. С. 200–204.
84. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, 1958. *Работа комиссии международного права*. Изд. IV. Нью-Йорк: ООН, 1988. С. 174–183.
85. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря, 1958. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf (дата звернення: 05.07.2019).
86. Конвенция об открытом море, 1958. *Работа комиссии*

международного права. Изд. IV. Нью-Йорк: ООН, 1988. С. 183–193.

87. Конвенция ООН по морскому праву, 1982. *Морское право. Официальный текст Конвенции ООН по морскому праву с приложениями и предметным указателем*. Нью-Йорк: ООН, 1984. С. 1–226.

88. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, 1992. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2004. № 4. Кн. 1. Ст. 877.

89. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. *Офіційний вісник України*. 2006. № 44. Ст. 2982.

90. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 1965. *Офіційний вісник України*. 2006. № 8. Ст. 492.

91. Конвенція про режим проток, 1936. *Офіційний вісник України*. 2004. № 40. Ст. 2666.

92. Конвенція про становище ворожих торгових суден на початку воєнних дій, 1907. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_b84 (дата звернення: 07.07.2019).

93. Конституція України, 1996. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

94. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку рибного господарства на 2012-2016 роки, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5.10.2011 р. № 1003-р. *Офіційний вісник України*. 2011. № 79. Ст. 2922.

95. Концепція розвитку рибного господарства України, схвалена Постановою Верховної Ради України від 13.07.2000 р. № 1885-ІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 41. Ст. 344.

96. Коренев А.П. Административное право России: учебник в 3 ч. Ч. 1. М.: МЮИ МВД России, Изд-во «Щит-М», 1999. 280 с.

97. Кормич Б.А. Глобалізація адміністративного права та митне законодавство. *Lex Portus*. 2017. № 5. С. 17–29.

98. Кохан С.О. Концепція контролю у державному управлінні. *Університетські наукові записки*. 2008. № 2. С. 261–267.

99. Кратюк О.П. Організаційно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості України. *Митна справа*. 2011. № 5. С. 94–101.

100. Кротенко В.Е., Хлопецкая Л.Ф. О безопасности мореплавания в современных условиях развития флота. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2012. № 6. Ч. 1. С. 252-255.

101. Круглов В.В. Публічне адміністрування в процесі державно-приватного партнерства. URL: https://www.researchgate.net/publication/303324444_PUBLICNE_ADMINISTRUVANNA_V_PROCESI_DERZAVNO-PRIVATNOGO_PARTNERSTVA (дата звернення: 08.08.2019).

102. Кузнецов С. Контроль государства порта – определение и правовая природа. *Юридический вестник*. 2003. № 1. С. 82-88.

103. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право: підручн. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.

104. Курс адміністративного права України: підручн. / В.К. Колпаков. О. В. Кузьменко. І.Д. Пастух та ін.; за ред. В.В. Коваленка. К.: Юрінком Інтер. 2012. 808 с. URL: http://pidrachniki.com/1271122148211/pravo/formi_publichnogoadministravannya (дата звернення: 19.08.2019).

105. Курс адміністративного права України: підручник / за ред. О.В. Кузьменко. 3-є вид., допов. Київ: Юрінком Інтер, 2018. 904 с.

106. Курс адміністративного права України. URL: https://pidruchniki.com/1080032548216/pravo/metodi_publichnogo_administravannya (дата звернення: 19.08.2019).

107. Лазор О.Я., Лазор О.Д. Публічне управління та адміністрування: ретроспектива деяких теоретичних аспектів. *Університетські наукові записки*. 2015. № 4. С. 111–121.

108. Лившиц Р.З. Современная теория права. Краткий очерк. М.: ИГиП РАН, 1992. 94 с.

109. Лобанов И.В. Понятие и сущность контроля как функции государственных органов. *Юридическая наука*. 2013. № 2. С. 4–5.

110. Мамонова А.С. Современные подходы к регулированию безопасности мореплавания. *Морское право*. 2005. № 4. URL: <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1238249> (дата звернення: 24.05.2017).

111. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права. М.: Юрист, 2001. 776 с.

112. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссель, 25.08.1924). *Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила*: учеб.-метод. пособие / сост. Е.В.Додин, С.А.Кузнецов. 1999. № 12/IV. С. 5–12.

113. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками (СОЛАС-74) (с изменениями на 1 января 2016 года) (редакция, действующая с 1 января 2017 года). URL: <http://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата звернення: 20.11.2017).

114. Мелехин А.В. Теория государства и права: учеб. М.: Маркет ДС, 2007. 640 с.

115. Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 1993. СПб., 1999.

116. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні, 2000. *Офіційний вісник України*. 2010. № 96. Ст. 3428.

117. Министерство инфраструктуры ответило на запрос Нардепа: безопасность судоходства контролирует ГП «АМПУ» до окончательного решения остальных вопросов. *Сайт Морской палаты Украины*. URL: <https://mpu.in.ua/index.php/ru/news/mpu-news/item/243-ministerstvo-infrastruktury-otvetilo-na-zapros-nardepa-bezopasnostsudokhodstva-kontroliruet-gp-ampu-do-okonchatelnogo-resheniya-ostalnykh-voprosov> (дата звернення: 03.03.2019).

118. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.1952 р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 37. Ст. 1415.

119. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден, 1973. *Офіційний вісник України*. 2005. № 22. Ст. 1251.

120. Міжнародна конвенція про арешт суден, 1999. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_700 (дата звернення: 25.06.2018).

121. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, 1979. *Офіційний вісник України*. 2005. № 23. Ст. 1335.

122. Міжнародна конвенція про рятування, 1989. *Офіційний вісник України*. 2017. № 33. Ст. 1019.

123. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_049 (дата звернення: 04.05.2018).

124. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення: Резолюція ІМО А.741(18) від 4.11.1993 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_304 (дата звернення: 01.08.2019).

125. Морська адміністрація заблокувала видачу документів моряків. URL: <https://ports.com.ua/uk/news/morskaya-administratsiya-zablokirovala-vydachu-dokumentov-moryakov> (дата звернення: 18.08.2019).

126. Морська адміністрація планує створення сучасної моделі судноплавства в Україні. *Офіційний сайт Державної служби морського та річкового транспорту України*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/morska-administraciya-planuye-stvorenniya-suchasnoyi-modeli-sudnoplavstva-v-ukrayini> (дата звернення: 30.08.2018).

127. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307. *Офіційний вісник України*. 2009. № 94. Ст. 3216.

128. Морська палата України оскаржила в суді призначення капітанів морпортів Морською адміністрацією. *Black Sea News*. <https://www.blackseanews.net/read/147922> (дата звернення: 04.04.2019).

129. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р.

Офіційний вісник України. 2018. № 52. Ст. 1848.

130. Ни спрятаться, ни скрыться: судно смогут отследить и с выключенной АИС. URL: <http://www.seafarersjournal.com/marine-news/ni-spryatatsya-ni-skrytsya-sudno-smogut-otsledit-i-s-vyklyuchennoj-ais/> (дата звернення: 23.08.2019).

131. Никитина А.П. Международно-правовое и внутригосударственное регулирование в торговом мореплавании. *Инновационная наука*. 2015. № 11. С. 188–191.

132. Ницевич А. Роботизированные суда без экипажа: проблемы и перспективы. URL: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/robotizirovannye_suda_bez_jekipaja_problemy_i_perspektivy/ (дата звернення: 05.05.2019).

133. Норвегія буде перший у світі безпілотний електричний контейнеровоз. URL: <http://www.leu.com.ua/norvegiya-buduye-pershij-u-sviti-bezpilotnij-elektrichnij-kontejnerovoz/> (дата звернення: 06.05.2019).

134. О признании утратившими силу некоторых решений Правительства СССР по вопросам научно-технического прогресса, качества продукции и некоторым другим вопросам: постановление Совета Министров СССР от 04.06.1988 г. № 712. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0712400-88> (дата звернення: 25.05.2018).

135. О Регистре Союза ССР: Постановление Совета народных комиссаров СССР от 11.12.1931 г. № 1127. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v1127400-31/print> (дата звернення: 25.06.2017).

136. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf> (дата звернення: 20.07.2017).

137. Объявлен конкурс на занятие должностей капитанов 13 морских портов Украины. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/11/12/obyyavlen_konkurs_na_zanyatie_dolzhnostey_kapitanov_13_morskikh_portov_ukrainy_50444 (дата звернення: 03.08.2019).

138. Онищук О.О. Механізм адміністративно-правового запобігання та протидії корупції. *Форум права*. 2010. № 4. С. 686–689. URL: <http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/3210> (дата звернення: 05.06.2019).

139. Определение основных понятий безопасности мореплавания. URL: <http://deckofficer.ru/titul/study/item/osnopredelen> (07.10.2016).

140. Отфейль Л.Б. История происхождения, развития и изменения морского международного права / Пер.: Долгов А. 2-е изд. С.-Пб.: Тип. Мор. м-ва, 1887. 569 с.

141. Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Европейском регионе, 1982. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420376767> (дата звернення: 05.08.2019).

142. Патерило І.В. Проблеми сучасного розуміння інструментів діяльності публічної адміністрації. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2014. Вип. 12(1). С. 97–100.

143. Пашковська Л.І. Адміністративно-правове регулювання діяльності судових постачальників: автореф. дис... канд. юрид. наук. О., 2008. 18 с.

144. Перелік районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 04.09.2013 р. № 662. *Офіційний вісник України*. 2013. № 71. Ст. 2622.

145. Перший безпілотний контейнеровоз на електротязі відправиться в плавання в 2018 році. URL: <http://vikna.if.ua/cikavo/72248/view> (дата звернення: 01.05.2018).

146. Песков Ю.А. Системы управления безопасностью в международном судоходстве: учеб. пособ. Новороссийск: НГМА, 2001. 690 с.

147. Петров Г. Основы социалистического управления. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1974. 292 с.

148. Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность». *Научный вестник МГТУ ГА*. 2013. № 169. С. 67–71.

149. Пилипишин В.П. Вплив процесів інтеграції на національні системи державного управління. *Форум права*. 2011. № 3. С. 607–611. http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2011_3_101 (дата звернення: 01.08.2019).

150. Питання безпеки судноплавства України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098. *Офіційний вісник України*. 1998. № 52. Ст. 1953.

151. Питання Державної адміністрації морського і річкового транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 5.03.2009 р. № 227. *Офіційний вісник України*. 2009. № 20. Ст. 647.

152. Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 06.04.2011 р. № 370/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 29. Ст. 1219.

153. План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій, 2006. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/> (дата звернення: 05.07.2017).

154. План заходів Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014 – 2018 роки, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 28.11.2013 р. № 960. URL: <http://mtu.gov.ua/documents/144.html> (дата звернення: 08.09.2017).

155. Плачкова Т.М. Автономні судна: чи забезпечуватиметься безпека мореплавства? Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 року). 2018. С. 233–237.

156. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.

157. Плачкова Т.М. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства на судах флоту рибного господарства. *Юридична наука*. 2017. № 1.

С. 4–16.

158. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: адміністративно-правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали III Міжнар. студ. наук.-практ. конф. НУ «ОМА». Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 36–39.

159. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: історико-правовий аспект. *Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 9–10 черв. 2017 р.). К.: Центр правових наукових досліджень, 2017. С. 77–80.

160. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства – головний принцип правового забезпечення морської діяльності. *Верховенство права очима правників-початківців*: матеріали Всеукр. наук. конф. студ. та асп. (3 груд. 2016 р., м. Одеса): у 2 т. Т. 2 / відп. ред. Г.О. Ульянова; НУ «ОЮА». Одеса: Юридична література, 2016. С. 264–266.

161. Плачкова Т.М. Безпека судноплавства: наукові підходи до визначення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. НУ «ОМА» (Одеса, 6–7 квіт. 2017 р.). О.: НУ «ОМА», 2017. С. 48–51.

162. Плачкова Т.М. До питання про забезпечення безпеки мореплавства у рибальському секторі. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 499–501.

163. Плачкова Т.М. Забезпечення безпеки мореплавства: євроінтеграційний вимір. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18–19 квіт. 2019 року). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 79–83.

164. Плачкова Т.М. «Забезпечення безпеки мореплавства»: до питання правового визначення поняття. *Eurasian Academic Research Journal*. 2017. № 4 (10). Р. 111–117.

165. Плачкова Т.М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 115–126. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.9>

166. 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. К.: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 25–28.

167. Плачкова Т.М. Людський фактор та забезпечення безпеки мореплавства: правові аспекти взаємозалежності. *Верховенство права очима правників-початківців*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 листоп. 2017 р.) / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: Ю. Д. Батан, М. В. Сиротко та ін. – Одеса : Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 157–159.

168. Плачкова Т.М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 182–197.

169. Плачкова Т.М. Міжнародні правила попередження зіткнень суден у системі правового забезпечення безпеки мореплавства. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. У 2 т. Т. 1. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. С.488–491.

170. Плачкова Т.М. Міжнародно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства в Чорному морі. *Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії*: Матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 груд. 2016 р.). У 2 ч. Ч. 2. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2016. С. 109–112.

171. Плачкова Т.М. Наукові дослідження у сфері забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий напрям. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права*: матеріали круглого столу (27 жовт. 2017 р., м. Кривий Ріг) / відп. за вип. В.Г. Олюха; уклад. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 44–46.

172. Плачкова Т.М. Питання забезпечення безпеки мореплавства у програмних документах морської галузі України. *Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 1-2 берез. 2019 р.). Харків: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2019. С. 63–67.

173. Плачкова Т.М. Проблеми державного адміністрування забезпечення безпеки судноплавства у морських портах України. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15-16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 51–54.

174. Плачкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 114–118.

175. Плачкова Т.М. Сучасний стан публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні. *Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення*: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 11-12 квіт. 2019 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; [відп. за вип.: Н.П. Матюхіна, Г.А. Гончаренко, М.С. Ковтун, С.А. Федчишин]. Харків: Право, 2019. С. 487–490.

176. Плачкова Т.М. Сучасний стан та перспективи адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 447–450.

177. Плачкова Т.М. Port-state control у системі забезпечення безпеки мореплавства. *Матеріали XX Ювілейної міжнар. звіт. конф. юних юристів, студентів, аспірантів і молодих вчених, присвяченої 20-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 17-річчю Одеської школи права* (12 травня 2017 р., м. Одеса): у 3 т. Т. 1 / від. ред. Г.О. Ульянова. – Одеса: Фенікс, 2017. С. 274–275.

178. Положення про Державне агентство рибного господарства України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 р. № 895.

Офіційний вісник України. 2015. № 90. Ст. 3018.

179. Положення про державну морську лоцманську службу, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 р. № 498. *Офіційний вісник України*. 2000. № 42. Ст. 1809 (утр. чин.).

180. Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1137. *Офіційний вісник України*. 2009. № 83. Ст. 2810.

181. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 6.09.2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.

182. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.

183. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 р. № 567. *Офіційний вісник України*. 2013. № 70. Ст. 2579.

184. Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України 27.03. 2013 р. № 190 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 18.04.2019 р. № 266). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-13> (дата звернення: 06.07.2019).

185. Положення про капітана морського торговельного порту України, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 р. № 573. *Офіційний вісник України*. 2000. № 45. Ст. 1968 (утр. чин.).

186. Положення про капітана морського рибного порту, затверджене Наказом Державного комітету рибного господарства України 24.09.98 р. № 130. *Офіційний вісник України*. 1998. № 42. С. 62.

187. Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 р. № 516. *Офіційний вісник України*.

2006. № 32. Ст. 2355.

188. Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. *Офіційний вісник України*. 2015. № 54. Ст. 1755.

189. Положення про морських лоцманів, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 р. № 292. *Офіційний вісник України*. 2013. № 46. Ст. 1639.

190. Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 03.12.2004 р. № 1062. *Офіційний вісник України*. 2004. № 51. Ст. 3389.

191. Положення про порядок видання обов'язкових для виконання посадовими особами приписів щодо усунення порушень вимог нормативно-правових актів з питань безпеки судноплавства та контроль за їх виконанням, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 09.06.2003 р. № 428. *Офіційний вісник України*. 2003. № 34. Ст. 1840.

192. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Т. 2. Ст. 2844.

193. Положення щодо встановлення відповідності системи управління безпекою компаній та суден флоту рибного господарства вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення 1993 року, затверджене Наказом Державного комітету рибного господарства України від 16.01.2008 р. № 5. *Офіційний вісник України*. 2008. № 8. Ст. 213.

194. Поникаров В.А. Теоретико-прикладные основы организации и осуществления административно-юрисдикционной деятельности в уголовно-исполнительной системе Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук. Рязань,

2009. 505 с.

195. Пономарев В.Е. Условия безопасности мореплавания. М.: Транспорт, 1976. 236 с.

196. Порядок присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України, затверджений Наказом Міністерства транспорту України від 14.06.2000 р. № 316. *Офіційний вісник України*. 2000. № 28. Ст. 1177.

197. Правила безопасности плавания и ведения промысла в северозападной части Тихого океана. *Дополнение к Сборнику документов о порядке плавания и ведения промысла советскими судами в водах Мирового океана*. Т. II. Л., 1977. С. 43–48.

198. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. Ст. 915.

199. Правила плавання та лоцманського проведення суден в північно-західній частині Чорного моря, в Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 6 березня 1998 р. № 69. *Офіційний вісник України*. 1998. № 13. С. 196 (утр. чин.).

200. Правознавство: підручник / В.Ф. Опришко, Ф.П. Шульженко, С.І. Шимон та ін.; за заг. ред. В. Ф. Опришка, Ф. П. Шульженка. К.: КНЕУ, 2003. 767 с. URL: <https://buklib.net/books/23163/> (дата звернення: 09.08.2019).

201. Представники КП «Морська пошуково-рятувальна служба» пройшли «Базовий курс з пошуку і рятування на морі» в Естонії. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31081.html> (дата звернення: 27.08.2019).

202. Призначено капітанів окремих морських портів України. *Офіційний сайт Державної служби морського та річкового транспорту України*. URL: <https://marad.gov.ua/news/> (дата звернення: 20.01.2019 р.).

203. Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті: Постанова Кабінету Міністрів

України від 8.06.1998 р. № 814. *Офіційний вісник України*. 1998. № 23. Ст. 829.

204. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108. *Офіційний вісник України*. 2019. № 2. Ст. 53.

205. Про внесення зміни до Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань діяльності Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 159. *Офіційний вісник України*. 2012. № 17. Ст. 621.

206. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 8 липня 2009 р. № 948: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 р. № 1162. *Офіційний вісник України*. 2010. № 98. Ст. 3479 (утр. чин.).

207. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: Наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. *Офіційний вісник України*. 1998. № 30. Ст. 114.

208. Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.10.2011 р. № 1069. *Офіційний вісник України*. 2011. № 81. Ст. 2975.

209. Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 06.08.2018 р. № 354. *Офіційний вісник України*. 2018. № 69. Ст. 2347.

210. Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.07.2019 р. № 602. *Офіційний вісник України*. 2019. № 57. Ст. 9676.

211. Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300. *Офіційний вісник України*. 2014. № 63. Ст. 1740.

212. Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 4.03.1997 р. № 204. *Офіційний вісник України*. 1997. № 11. С. 85.

213. Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250-92-п> (утр. чин.) (дата звернення: 25.08.2019).

214. Про Моррічсервіс. URL: <https://morrichservice.marad.gov.ua/ua/pro-sluzhbu/pro-morrichservis>; (дата звернення: 28.01.2020).

215. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.

216. Про Національну програму будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002-2010 роки: Закон України від 17.01.2002 р. *Офіційний вісник України*. 2002. № 7. Ст. 279.

217. Про оголошення конкурсу на зайняття вакантних посад державної служби категорії «Б»: Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 30.10.2018 р. № 109. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-ogoloshennya-konkursu-na-zajnyattya-vakantnih-posad-derzhavnoyi-sluzhbi-kategoriyi-b-109> (дата звернення: 08.01.2019).

218. Про оголошення конкурсу на зайняття вакантних посад державної служби категорії «Б»: Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 28.11.2018 р. № 149. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-ogoloshennya-konkursu-na-zajnyattya-vakantnih-posad-derzhavnoyi-sluzhbi-kategoriyi-b-149> (дата звернення: 08.01.2019).

219. Про оголошення конкурсу на зайняття вакантних посад державної служби категорії «Б»: Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 03.01.2019 р. № 2. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-ogoloshennya-konkursu-na-zajnyattya-vakantnih-posad-derzhavnoyi-sluzhbi-kategoriyi-b-2>

ogoloshennya-konkursu-na-zajnyattya-vakantnih-posad-derzhavnoyi-sluzhbi-kategoriyi-b-2 (дата звернення: 10.01.2019).

220. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 9.12.2010 року № 1085/2010. *Офіційний вісник України*. 2010. № 94. Ст. 3334.

221. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442. *Офіційний вісник України*. 2014. № 74. Ст. 2105.

222. Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті: Указ Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 29. Ст. 1255.

223. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про рятування 1989 року: Закон України від 22.03.2017 р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 33. Ст. 1019.

224. Про реорганізацію Служб капітанів порту. *Веб-сайт Федерації роботодавців транспорту України*. URL: <http://frt ukr.org/ua/home/101-ukrajinska/pres-tsentr/zmi-pro-frtu/1605-pro-reorganizatsiya-sluzhb-kapitaniv-portu> (дата звернення: 01.02.2019).

225. Про створення Державної комісії з питань створення єдиної національної системи навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки мореплавства в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України 16.12.1996 р. № 805-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/805-96-p> (дата звернення: 25.05.2019).

226. Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства: Постанова Ради Міністрів Української РСР від 29.04.1991 р. №100. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/100a-91-p/print> (дата звернення: 25.08.2019).

227. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті: Розпорядження Кабінету Міністрів України від

31.03.2015 р. № 297-р. *Офіційний вісник України*. 2015. № 28. Ст. 816. (утр. чин.).

228. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 86. Ст. 2622.

229. Про технічний нагляд за суднами, які мають право плавання під прапором України: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6.03.1996 р. № 172-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/172-96-p> (дата звернення: 30.05.2017).

230. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. № 1095. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-utvorenniya-derzhavnoyi-sluzhbi-morskogo-ta-richkovogo-transportu-ukrayini> (дата звернення: 09.10.2018).

231. Про часткове зупинення дії постанови Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 227: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.2009 р. № 948. *Офіційний вісник України*. 2009. № 69. Ст. 2378.

232. Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973. *Офіційний вісник України*. 2005. № 22. Ст. 1251.

233. Протокол 1997 року про внесення змін до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї. *Офіційний вісник України*. 2010. № 25. Ст. 997.

234. Протокол між Державним комітетом у справах охорони державного кордону України і Державним Департаментом охорони державного кордону Грузії про взаємодію у поданні допомоги та у захисті громадян, державної та іншої власності від злочинних посягань на Чорному морі, 1997. *Офіційний вісник України*. 2012. № 56. Ст. 2282.

235. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. *Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособ. /*

сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов. 1999. № 12/IV. С. 21–22.

236. Протокол про взаємодію Прикордонних військ України та Державного департаменту охорони державного кордону Грузії при охороні кордону й економічної зони в акваторії Чорного моря, 1996. *Офіційний вісник України*. 2008. № 14. Ст. 356.

237. Прусс В.М., Боевич В., Короткий Т.Р. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания: монография. Одеса: Латстар, 2001. 132 с.

238. Пухтецька А. «Європейський адміністративний простір» як новела української адміністративно-правової науки: понятійно-термінологічна характеристика. *Юридична Україна*. 2006. № 8. С. 41–45.

239. Пухтецька А.А. Європейські принципи адміністративного права: монографія. К. : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2012. 237 с.

240. Пухтецька А.А. Формування глобального адміністративного права. *Наукові записки НаУКМА*. Сер.: «Юридичні науки». 2013. Т. 144–145. С. 117–119. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/NaUKMAun_2013_144-145_29 (дата звернення: 11.10.2017).

241. Райт Г. Державне управління / пер. з англ. В. Івашка, О. Коваленка, С. Соколик. К. : Основи, 1994. 191 с.

242. Резолюція А.882(21) Поправки к процедурам контроля судов государством порта (Резолюция А.787(19)). Принята 25 ноября 1999 г. URL: http://rise.odessa.ua/texts/A882_21.php3 (дата звернення: 01.08.2019).

243. Резолюция А.787(19) Процедуры контроля судов государством порта Принята 23 ноября 1995 г. URL: http://rise.odessa.ua/texts/A787_19_95.php3 (дата звернення: 01.08.2019).

244. Резолюция А.1052(27) Процедуры контроля судов государством порта 2011 года. Принята 30 ноября 2011 г. URL: http://rise.odessa.ua/texts/A1052_27.php3 (дата звернення: 01.08.2019).

245. Резолюция А.1119(30) Процедуры контроля судов государством порта. Принята 6 декабря 2017 г. URL: <http://docs.yasinskiy.net/wp->

content/uploads/2018/07/A-30-Res.1119-Процедуры-контроля-судов-государством-порта-2017-года-СЕКРЕТАРИАТ.pdf (дата звернення: 01.08.2019).

246. Рибпромисловий флот України вимагає оновлення. URL: www.ruboxoropahm.org.ua (дата звернення: 05.10.2016).

247. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Верховного Суду України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень статті 69 Кримінального кодексу України (справа про призначення судом більш м'якого покарання): від 2 листопада 2004 року № 15-пп/2004. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v015p710-04> (дата звернення: 25.08.2019).

248. Руководящие принципы ФАО/МОТ/ИМО по оказанию компетентным органам содействия в осуществлении части В Кодекса безопасности промысловых судов, Добровольные руководящие принципы и Рекомендации по безопасности. URL: www.fao.org/docrep (дата звернення: 30.08.2019).

249. Севрюков В. Регистр судоходства Украины — классификационное общество. *Порты Украины*. 2010. № 05(97). URL: <http://portsukraine.com/node/1819> (дата звернення: 07.05.2018).

250. Селезньов В.А. Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 1998. 27 с.

251. Серафимов В.В. Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2000. 22 с.

252. Сервісні центри. URL: <https://morrichservice.marad.gov.ua/ua/kontakti/servisni-centri> (дата звернення: 28.01.2020).

253. Сергійчик В.О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 215 с.

254. Сидоркин А.С. Принципы права: понятие и реализация в российском законодательстве и судебной практике: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010. 26 с.

255. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків: Консум,

2001. 656 с. <http://politics.ellib.org.ua/pages-1627.html> (дата звернення: 23.07.2019).
256. Скоро вийде в море перший у світі безпілотний корабель. URL: <http://exchange.iii.ua/uk/news/skoro-viyde-v-more-pershiy-u-sviti-bezpilotniy-korabel> (дата звернення: 04.05.2018).
257. Скороходов Д.А., Борисова Л.Ф., Борисов З.Д. Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания. *Вестник МГТУ*. 2010. Т. 13. № 4/1. С. 719–729.
258. Скрынник А.М. Административный контроль и надзор за обеспечением транспортной (морской) безопасности в морских портах. *Административное право и процесс*. 2012. № 2. С. 58–63.
259. Скрынник А.М. Государственное управление в сфере обеспечения морской безопасности в России. *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2009. № 3. С. 77–84.
260. Скрынник А.М. Международный и национальный контроль (надзор) в сфере обеспечения безопасности морского судоходства. Проблемы правового регулирования. *Актуальные проблемы российского права*. 2012. № 2 (23). С. 258–266.
261. Скрынник А.М. Правовой и содержательный анализ понятий «судно» и «военный корабль» применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности. *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2012. № 1. С. 38–48.
262. Скрынник А.М. Проблемы осуществления контроля (надзора) и обеспечения безопасности органами технической классификации и освидетельствования морских судов. *Северо-кавказский юридический вестник*. 2013. № 3. С. 83–88.
263. Скрынник А.М. Система государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения транспортной (морской) безопасности. Правовые и экономические проблемы. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮРИФ РАНХиГС, 2013. 271 с.
264. Скрынник А.М. Транспортная (морская) безопасность в системе национальной и международной безопасности. Правовое регулирование. *Северо-*

Кавказский юридический вестник. 20011. № 2. С. 17–23.

265. Словник української мови. В 11 т. / за ред. І.К. Білодіда. К.: Наук. думка, 1970-1980. Т. 1. 1970. 799 с.

266. Словник української мови. В 11 т. / за ред. І.К. Білодіда. К.: Наук. думка, 1970-1980. Т. 3. 1972. 744 с.

267. Словник української мови. В 11 т. / за ред. І.К. Білодіда. К.: Наук. думка, 1970-1980. Т. 9. 1978. 916 с.

268. Справочник капитана дальнего плавания / Л.Р. Аксютин, В.М. Бондарь, Г.Г. Ермолаев и др.; под ред. Г.Г. Ермолаева. М.: Транспорт, 1988. 248 с.

269. Снопков В.И., Конопелько Г.И., Васильева В.Б. Безопасность мореплавания. М.: Транспорт, 1994. 247 с.

270. Совенко О.Е. Контрольная функция государственных органов: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. 195 с.

271. Советское морское право: учеб. для вузов мор. трансп. / В.Ф. Мешера и др.; под ред. В.Ф.Мешеры. М.: Транспорт, 1985. 220 с.

272. Солових В.П. Культурологічно-історичні аспекти формування перших моделей державного управління. *Державне управління*. 2009. № 1. С. 14–26.

273. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України», затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 25.03.2016 р. № 119. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Статут%20АМПУ.pdf> (дата звернення: 15.06.2019).

274. Статут державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». URL: <http://www.shipregister.ua/regulations/statute.pdf> (дата звернення: 10.01.2020).

275. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: навч. посіб. К.: Атіка, 2008. 624 с.

276. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України

від 18.12.2015 р. № 542. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20морського%20транспорту%20Додаток%20до%20наказу%20542.pdf> (дата звернення: 15.03.2019).

277. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (дата звернення: 15.03.2019).

278. Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року, затвердженій Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.

279. Стрельцова Є.Д. Зближення законодавства України у сфері забезпечення безпеки мореплавства до міжнародних стандартів. URL: http://liber.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/6250/1/verh_pravo_13-15.pdf (дата звернення: 15.08.2019).

280. Суменков С.Ю. Принципы права и исключения в праве. *Государство и право*. 2009. № 95. С. 23–30.

281. Теория государства и права: учебник для юрид. вузов и факульт. / С.С. Алексеев, С.И. Архипов, В.М. Корельский и др.; под ред. В.М. Корельского и В.Д. Перевалова. М.: ИНФРА-М–НОРМА, 1998. 570 с. URL: https://www.e-reading.club/chapter.php/1566/108/Alekseev_-_Teoriya_gosudarstva_i_prava.html (дата звернення: 15.07.2019).

282. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339. *Офіційний вісник України*. 2011. № 84. Ст. 3097.

283. Типове положення про службу регулювання руху суден затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. № 340. *Офіційний вісник України*. 2001. № 26. Ст. 1195.

284. Тихонов И. В. Развитие системы комплексной электронной навигации «e-Navigation» на мировом флоте в целях обеспечения безопасности судоходства. *Водний транспорт*. 2012. Вип. 1. С. 121-129. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2012_1_28 (дата звернення: 12.07.2019).

285. Торремолиноская международная конвенция по безопасности рыболовных судов, 1977. URL: www.rise.odessa.ua/texts/K_BEZOPASNOSTI_RYBOLOVNYKH_SUDOV77.php3 (дата звернення: 05.08.2019).

286. Торский В.Г., Топалов В.П., Позолотин Л.А. Безопасность судоходства: от практики к теории. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: зб. наук. пр. 2007. Вип. 3. С. 34–41.

287. Транспортна стратегія України, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р. *Офіційний вісник України*. 2010. № 92. Т. 2. Ст. 3280. (утр. чин.).

288. У США розпочалося випробування безпілотного військового корабля. URL: <https://hromadske.ua/posts/u-ssha-rozpochalosia-vyprobuvannia-bezpilotnoho-viiskovoho-korablia> (дата звернення: 15.05.2018).

289. У США тестують бойовий безпілотний корабель «Морський мисливець». URL: <https://www.5.ua/svit/u-ssha-testuiut-viiskovy-bezpilotnyi-korabel-113162.html> (дата звернення: 15.05.2018).

290. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці, 2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 95. Ст. 3870.

291. Угода між Урядом СРСР, Урядом Народної Республіки Болгарії і Урядом Румунської Народної Республіки про співробітництво у разі рятування людського життя та надання допомоги суднам і літакам, що зазнали лиха на Чорному морі, 1956. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/> (дата звернення: 02.08.2019).

292. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Т. 1. Ст. 2125.

293. Українські промисловики отримають змогу оновити рибпромисловий флот через лізинг. URL: <http://darg.gov.ua/> (дата звернення:

08.08.2019).

294. Ульяницкий В.А. Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке. М.: Тип. А. Гатцука, 1883. 726 с.

295. Уфимцева Е.В. Различные аспекты понимания категории «принцип права» в отечественной юриспруденции и роль принципов права как субсидиарного критерия разграничения отраслей в системе права. *Genesis: исторические исследования*. 2015. № 6. С. 529–551. DOI:10.7256/2409-868X.2015.6.16638

296. Федчун Н.О. Загальні засади забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2014. № 10-2. Т. 2. С. 77–80.

297. Федчун Н.О. Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2014. 241 с.

298. Федчун Н.О. Кримінологічне вивчення безпеки мореплавства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2013. № 6–2. Т. 2. С. 102–104.

299. Федчун Н.О. Сучасні проблеми забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. *Вісник Південного регіонального центру НАПрН України*. 2015. № 5. С. 204–210.

300. Федчун Н.О. Щодо проблем визначення поняття «безпека мореплавства» в галузі захисту транспортної діяльності. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. 2011. Вип. 58. С. 162–166.

301. Фрасинюк Т.І. Система адміністрування в глобальному ринку морської торгівлі та розвиток національного торговельного флоту: дис. ... канд. екон. наук. Київ, 2015. 286 с.

302. Четвериков В.С. Административное право. Сер. «Высшее образование». Ростов-на-Дону: Феникс, 2004. 512 с.

303. Четвертков Р.В. Развитие представлений о безопасности России (IX–XVII в.в.). URL: http://www.ihst.ru/~biosphere/Mag_1/Save.htm (дата звернення: 01.09.2017).

304. Шемякин А.Н. Морское право: учеб. пособ. 2-е изд., перераб. и доп. Одесса: ВМВ, 2006. 448 с.
305. Шпаченко О. Безпеці на морі – світовий рівень. *Вісник Держгідрографії*. 2015. № 2 (49). С. 14–15.
306. Шумовский Т.А. Арабское мореплавание в пору ислама. *Страны и народы Востока*. Вып. 3. М., 1964. С. 142–163.
307. Экономическая и национальная безопасность: учебник / под ред. Е.А. Олейникова. М.: Экзамен, 2004. 768 с.
308. Электрические автономные суда разрабатываются в Норвегии. URL: <http://rener.ru/electric-autonomous-vessels-are-being-developed-in-norway/> (дата звернення: 05.05.2018).
309. Эра автономных судов наступит не скоро. URL: <http://tcsavant.com/news/1385/> (дата звернення: 02.05.2018).
310. Явич Л.С. Общая теория права. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. 285 с.
311. Яковлев І.П. Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2016. 224 с.
312. Японія запустить безпілотні морські кораблі в 2025 році. URL: <https://news.finance.ua/ua/news/-/403757/yaponiya-zapustyt-bezpilotni-morski-korabli-v-2025-rotsi> (дата звернення: 03.05.2018).
313. Agreement concerning Manned Lightships not on their Stations, 1930. *Treaty Series of the League of Nations*. Vol. 112. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/LON/PARTII-33.en.pdf> (дата звернення: 15.08.2019).
314. Agreement concerning Maritime Signals, 1930. *Treaty Series of the League of Nations*. Vol. 125. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/LON/PARTII-31.en.pdf> (дата звернення: 15.08.2019).
315. Asher J. US Merchant marine and the maritime world in 1995. *United States Naval Institute Proceedings*. 1996. № 5. P. 180–195.
316. Australian Maritime Safety Authority Act, 1990. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2014C00368> (дата звернення: 02.09.2017 р.)

317. Babin B. Attempt of annexation the Crimea and maritime administration: legal aspects of asymmetric response. *Lex Portus*. 2019. №. 3. P. 7–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2019.1>

318. Boisson P. Safety at sea. Policies, regulations and international law. Paris: Bureau Veritas, 1999. 535 p. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSafetyatSea/Documents/P.%20Boisson%20History%20of%20safet%20at%20sea%20extract.htm> (дата звернення: 26.10.2017).

319. Cape Town Agreement on the implementation of the provisions of the 1993 Torremolinos protocol relating to the 1977 International convention for the safety of fishing vessels, 2012. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/2012-Cape-Town-Agreement-on-the-Implementation-of-the-Provisions-of-the-1993-Torremolinos-Protocol.pdf> (дата звернення: 15.08.2019).

320. Case concerned Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania vs. Ukraine). Judgment I.C.J. Feb. 3, 2009. URL: www.icj-cij.org (дата звернення: 15.08.2019).

321. Code of Conduct for Responsible Fisheries, 2011. URL: <http://www.fao.org/3/a-v9878e/index.html> (дата звернення: 15.06.2017).

322. Code of Safety for Nuclear Merchant Ships, 1981. URL: [http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/A.491\(XII\).pdf](http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/A.491(XII).pdf) (дата звернення: 15.07.2018).

323. Convention and Statute on Freedom of Transit, 1921. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/bbm%3A978-94-015-1176-6%2F1.pdf> (дата звернення: 17.07.2018).

324. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: [http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/COLREG-1972.pdf](http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/COLREG-1972.pdf) (дата звернення: 15.07.2018).

325. Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962. URL: <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1962-liabilityoperatorsnuclearshipsentxt> (дата звернення: 05.06.2017).

326. Cyber-enabled ships/ ShipRight procedure – autonomous ships. URL: <http://info.lr.org/1/12702/2016-07-07/32rrbk> (дата звернення: 01.05.2018).

327. Daly J. C.K. Montreux Convention hampers humanitarian aid to Georgia. *Eurasia Daily Monitor*. 2008. Vol. 5. Iss. 168. URL: <http://www.jamestown.org> (дата звернення: 09.10.2016).

328. DARPA передає флоту США прототип безпілотного корабля-мисливця за субмаринами. URL: <https://phoneinfo8.info/putin-bez-zhodnogo-postrilu-vvijshov-u-yevropu-inozmi/> (дата звернення: 02.05.2018).

329. Dell W.A., Moon I.R. *Annuaire Review, 1987-1988. Reed's Tug World. Tug operations simulated. New' Maiden, 1989. Part 2. Add.3. P. 20–22.*

330. Dictionnaire Le Petit Robert. Harper Collins Publishers Limited, 2008. 2837 p. URL: https://books.google.com.ua/books/about/Le_Petit_Robert.html?id=ipEkuAAACAAJ&redir_esc=y (дата звернення: 15.07.2018).

331. Directive 2002/59/EC of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF> (дата звернення: 03.12.2017).

332. Ellingsen H.V. Sikkerhet til sjos. *NSFI-nytt*. 1974. № 2. P. 1–3.

333. FAL.5/Circ.39/Rev.2 20 April 2016 Guidelines for the use of electronic certificates. *Official site of IMO*. [http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Documents/FAL.5-Circ.39-Rev.2%20-%20Guidelines%20For%20The%20Use%20Of%20Electronic%20Certificates%20\(Secretariat\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Documents/FAL.5-Circ.39-Rev.2%20-%20Guidelines%20For%20The%20Use%20Of%20Electronic%20Certificates%20(Secretariat).pdf) (дата звернення: 29.07.2019 p.).

334. Fikri I. Flag state control: an overview and its relationship with port state control. *World Maritime University Dissertations*. 2007. URL: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1169&context=all_dissertations (дата звернення: 23.07.2019).

335. First steps towards Ekofisk remote control. *Offshore Engineering*. 1989. May. P. 26–27.

336. Guidance on arrangements between parties to allow for recognition of

certificates under Regulation I/10 of the STCW Convention. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/1450.pdf> (дата звернення: 01.06.2018).

337. Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. *Official site of International Labour Organization*. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_099069.pdf (дата звернення: 28.07.2019).

338. IMO ship identification number scheme: Resolution A.1078(28) Adopted on 4 December 2013. URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/2014/a28-res-1078.pdf> (дата звернення: 11.10.2017).

339. Information exchange. BSIS Operation and Enhancement. BS MOU. The Nineteenth Meeting of Port State Control Committee. PSCC 19/9.2.3. 09 April 2018. URL; https://mtu.gov.ua/files/foto_to_news/PSCC%2019.9.2.3.pdf (дата звернення: 15.07.2019).

340. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision Between Vessels, 1910. *Register of Texts of Conventions and other instruments concerning international Trade Law*. Vol. II. New York: United Nations Publication, 1973. P. 125–129.

341. International convention for the unification of certain rules relating to assistance and salvage of aircraft or by aircraft, at sea, 1938. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=131646> (дата звернення: 15.10.2016).

342. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995. URL: <http://pmg-assets.s3-website-eu-west> (дата звернення: 27.06.2019).

343. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. URL: www.imo.org (дата звернення: 27.06.2019).

344. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992. URL:

http://arquivo.pt/wayback/20090707130551/http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=661 (дата звернення: 27.06.2019).

345. Lord W. A Night to Remember. London: Penguin Books, 1976.

346. LR defines 'autonomy levels' for ship design and operation. URL: <https://www.lr.org/en/latest-news/lr-defines-autonomy-levels-for-ship-design-and-operation/> (дата звернення: 27.06.2019).

347. Maritime labour convention, 2006. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf (дата звернення: 27.06.2019).

348. Maritime Safety Committee (MSC), 101 session, 5-14 June 2019. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-101st-session.aspx> (дата звернення: 29.07.2019).

349. Maritime Safety Tools. URL: http://www.circularocean.eu/wp-content/uploads/2016/06/1_Slotsvik.pdf (дата звернення: 02.09.2017 р.).

350. McFee W. The law of the sea. L., 1951. 318 p.

351. Molina F.Z. La seguridad del transporte marítimo. *Ingenieria Naval*. 1980. XLVIII. № 537.

352. New vessel Crown Princess for cruise floated out at Monfalcone. *Fairplay International Shipping Weekly*. 1989. № 5512. P. 27–28.

353. Paris memorandum of understanding on port state control. Website of Paris MoU. URL: <https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20including%2041st%20amendment.pdf> (дата звернення: 15.07.2019).

354. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and practice of Ukraine. *European political and law discourse*. 2019. Vol. 6. Issue 4. P. 24–28.

355. Plachkova T. Providing Navigation Safety at Seaports of Ukraine: Some Aspects of State Administration. *Lex Portus*. 2019. № 2. P. 41–57. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.3>

356. Regional co-operation in the control of ships and discharges.

A/Res.682(17). URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682\(17\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.682(17).pdf) (дата звернення: 13.07.2019).

357. Report of Maritime Safety Committee. 68th session. International Maritime Organization. London, 1997.

358. Resolution A.481(XII). Adopted on 19 November 1981. Agenda item 1016). Principles of safe manning. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.481\(12\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.481(12).pdf) (дата звернення: 15.08.2019).

359. Ripert G. *Le Droit Maritime*. Berlin, 1950. 2716 p.

360. Sardonyx Shelterdeck trawler from Pauli shipyard to Moray First partnership. *Commercial Fishing*. 1989. № 7. P. 29–31.

361. Sean M. Trafford *Maritime Safety: The Human Factors*. Book Guild Publishing, 2009. 256 p.

362. Schill S.W. Transnational legal approaches to administrative law: conceptualizing public contracts in globalization. *Rivista Trimestrale di Diritto Pubblico*. 2014 (1). P. 1–33. URL: https://pure.uva.nl/ws/files/2474341/160779_Schill_Transnational_Approaches_Admin_Law_RivTrimDirPubb_2014_1.pdf (дата звернення: 25.12.2017).

363. Talley W.K. *Maritime Safety, Security and Piracy*. Taylor & Francis, 2008. 344 p.

364. The Black Sea Information System (BSIS). URL: <http://www.bsmou.org/database/inspections/> (дата звернення: 19.07.2019).

365. The Danish Act on Safety At Sea is Consolidated Act no. 903 of 12 July 2007, as amended. URL: www.dma.dk/Ships/safetyofnavigation/ (дата звернення: 05.02.2017).

366. The International Code of Signals. URL: <http://www.seasources.net/PDF/PUB102.pdf> (дата звернення: 15.07.2018).

367. The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977. URL: <http://www.imo.org/en/About/>

Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx (дата звернення: 28.10.2018).

368. Torremolinos protocol relating to the 1977 Torremolinos international convention for the safety of fishing vessels, 1993. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1993-Torremolinos-Protocol-Relating-to-the-1977-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.pdf> (дата звернення: 28.10.2017).

369. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf (дата звернення: 27.10.2018).

370. UNPAGlossary. *United Nations Public Administration Network*. URL: <http://www.unpan.org/Directories/UNPAGlossary/tabid/928/language/en-US/Default.aspx> (дата звернення: 18.08.2019).

371. World shipping. *Annure Reports of Lloyd's Register*.1997.

372. York Antwerp Rules, 2016. URL: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20\(Final\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Final).pdf) (дата звернення: 19.08.2019).

ДОДАТОК 1

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

1. Аверочкіна Т.В., Плачкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portus*. 2016. № 2. С. 150–168.
2. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.
3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства на судах флоту рибного господарства. *Юридична наука*. 2017. № 1. С. 4–16.
4. Плачкова Т.М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 182–197.
5. Плачкова Т.М. «Забезпечення безпеки мореплавства»: до питання правового визначення поняття. *Eurasian Academic Research Journal*. 2017. № 4 (10). Р. 111–117.
6. Плачкова Т.М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 115–126. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.9>
7. Плачкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 114–118.
8. Plachkova T. (2019). Providing Navigation Safety at Seaports of Ukraine: Some Aspects of State Administration. *Lex Portus*. 2019. № 2. Р. 41–57. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.3>
9. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and

practice of Ukraine. *European Political And Law Discourse*. 2019. Vol. 6. Iss. 4. P. 24–28.

10. Плачкова Т.М. Міжнародно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства в Чорному морі. *Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 груд. 2016 р.). У 2-х частинах. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2016. Ч. 2. С. 109–112.

11. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства – головний принцип правового забезпечення морської діяльності. *Верховенство права очима правників-початківців*: матер. Всеукр. наук. конф. студ. та асп. (3 груд. 2016 р., м. Одеса): у 2 т. Т. 2 / відп. Ред. Г.О. Ульянова; НУ «ОЮА». Одеса: Юрид. літ., 2016. С. 264–266.

12. Плачкова Т.М. Безпека судноплавства: наукові підходи до визначення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (Одеса, 6–7 квіт. 2017 р.). Вип. 11. О.: НУ «ОМА», 2017. С. 48–51.

13. 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 17-річчю Одеської школи права* (12 трав. 2017 р., м. Одеса): у 3 т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Фенікс, 2017. С. 274–275.

14. Плачкова Т.М. До питання про забезпечення безпеки мореплавства у рибальському секторі. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 499–501.

15. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: історико-правовий аспект // *Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права*: Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 9-10 черв. 2017 р. К.:

Центр правових наукових досліджень, 2017. С. 77–80.

16. Плачкова Т.М. Наукові дослідження у сфері забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий напрям. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права: матеріали круглого столу* (27 жовт. 2017 р., м. Кривий Ріг) / відп. за вип. В.Г. Олюха; уклад. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 44–46.

17. Плачкова Т.М. Людський фактор та забезпечення безпеки мореплавства: правові аспекти взаємозалежності. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 листоп. 2017 р.)* / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: Ю. Д. Батан, М. В. Сиротко [та ін.]. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 157–159.

18. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: адміністративно-правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали III Міжнар. студ. наук.-практ. конф. НУ «ОМА»*. Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 36–39.

19. Плачкова Т.М. Автономні судна: чи забезпечуватиметься безпека мореплавства? *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 29-30 берез. 2018 р.)*. 2018. С. 233–237.

20. Плачкова Т.М. Сучасний стан та перспективи адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.)* У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 447–450.

21. Плачкова Т.М. Питання забезпечення безпеки мореплавства у програмних документах морської галузі України. *Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (1 – 2 берез. 2019 р., м. Харків)*. Харків: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2019. 63–67.

22. Плачкова Т.М. Проблеми державного адміністрування забезпечення

безпеки судноплавства у морських портах України. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15-16 берез. 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 51–54.

23. 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. К.: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 25–28.

24. Плачкова Т.М. Міжнародні правила попередження зіткнень суден у системі правового забезпечення безпеки мореплавства. *Правове життя сучасної України*: у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Т. 1. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. С.488–491.

25. Плачкова Т.М. Забезпечення безпеки мореплавства: євроінтеграційний вимір. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 79–83.

26. Плачкова Т.М. Сучасний стан публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні. *Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення*: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 11-12 квіт. 2019 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; [відп. за вип.: Н.П. Матюхіна, Г.А. Гончаренко, М.С. Ковтун, С.А. Федчишин]. Харків: Право, 2019. С. 487–490.

Відомості про апробацію результатів дисертації

Положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на засіданні кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено та обговорено на міжнародних, всеукраїнських наукових і науково-

практичних конференціях та інших наукових заходах як-от: «Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії» (м. Львів, 16–17 грудня 2016 р.), «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 3 грудня 2016 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 6–7 квітня 2017 р.), XX Ювілейна міжнародна звітна конференція юних юристів, студентів, аспірантів і молодих вчених, присвячена 20-річчю Національного університету «Одеська юридична академія» та 170-річчю Одеської школи права (м. Одеса, 12 травня 2017 р.), «Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє» (м. Одеса, 19 травня 2017 р.), «Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права» (м. Київ, 9–10 червня 2017 р.), «Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права» (м. Кривий Ріг, 27 жовтня 2017 р.), «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 18 листопада 2017 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 7–8 грудня 2017 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 29–30 березня 2018 р.), «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції» (м. Одеса, 18 травня 2018 р.), «Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку» (м. Харків, 1–2 березня 2019 р.), «Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності» (м. Харків, 15–16 березня 2019 р.), «Сучасні тенденції розвитку юридичної науки та практики» (м. Київ, 15–16 березня 2019 р.), «Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення» (м. Харків, 11–12 квітня 2019 р.), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 18–19 квітня 2019 р.), «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.).

ДОДАТОК 2**ПРОЄКТ****ЗАКОН УКРАЇНИ****Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з питань
забезпечення безпеки мореплавства**

Верховна Рада України постановляє:

I. Внести до Кодексу торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349) такі зміни:

1. Доповнити Розділ I статтею 10¹ такого змісту:

«Стаття 10¹. Безпека мореплавства та забезпечення безпеки мореплавства

1. Безпека мореплавства – стан максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або негативного впливу на навколишнє середовище.

2. Забезпечення безпеки мореплавства – створення необхідних умов (технічних, експлуатаційних, навігаційних, правових тощо) для надійного існування стану максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту або у зв'язку з нею, а також неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або негативного впливу на навколишнє середовище».

II. Внести до Закону України від 17.05.2012 р. № 4709-VI «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65) такі зміни:

1. Статтю 1 «Визначення термінів» доповнити пунктом 19) такого змісту:

19) терміни «безпека мореплавства» та «забезпечення безпеки мореплавства» вживаються в цьому Законі в значенні, що міститься в Кодексі

торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України, 1995 р., №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349)».

III. Внести до Закону України від 04.11.1991 р. № 1777-XII «Про державний кордон України» (Відомості Верховної Ради України, 1992 р., № 2, ст. 5) такі зміни:

1. Викласти статтю 15 у такій редакції:

«Обов'язок іноземних невійськових суден і військових кораблів додержувати у водах України правил забезпечення безпеки мореплавства та інших правил»

«Іноземні невійськові судна і військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі і внутрішніх водах України зобов'язані додержувати правил забезпечення безпеки мореплавства, портових, митних, санітарних та інших правил. Іноземні невійськові судна і військові кораблі в разі вимушеного заходження в територіальне море, внутрішні води України або в разі вимушеного недодержання правил плавання і перебування в цих водах зобов'язані негайно повідомити про це адміністрацію найближчого порту України».

IV. Внести до Закону України від 06.12.2018 р. № 2641-VIII «Про прилеглу зону України» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 3, ст. 20) такі зміни:

1. Доповнити статтею 7 такого змісту:

«Стаття 7. Забезпечення безпеки мореплавства в прилеглий зоні

Забезпечення безпеки мореплавства вприлеглий зоні України відбувається відповідно до норм міжнародного права.»

V. Внести до Закону України від 16.05.1995 р. № 162/95-ВР «Про виключну (морську) економічну зону України» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 21, ст.152) такі зміни:

1. Назву статті 9 «Забезпечення дотримання законодавства України про виключну (морську) економічну зону» викласти в такій редакції:

«Стаття 9. Забезпечення дотримання законодавства України про виключну (морську) економічну зону та безпека мореплавства».

2. Доповнити статтю 9 частиною четвертою такого змісту:

«Забезпечення безпеки мореплавства у виключній (морській) економічній зоні України відбувається відповідно до норм міжнародного права та правил зон безпеки навколо штучних островів, установок і споруд».

2. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.
3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства на судах флоту рибного господарства. *Юридична наука*. 2017. № 1. С. 4–16.
4. Плачкова Т.М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 182–197.
5. Плачкова Т.М. «Забезпечення безпеки мореплавства»: до питання правового визначення поняття. *Eurasian Academic Research Journal*. 2017. № 4 (10). Р. 111–117.
6. Плачкова Т.М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 115–126. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.9>
7. Плачкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 114–118.
8. Plachkova T. (2019). Providing Navigation Safety at Seaports of Ukraine: Some Aspects of State Administration. *Lex Portus*. 2019. № 2. Р. 41–57. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.3>
9. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and practice of Ukraine. *European Political And Law Discourse*. 2019. Vol. 6. Iss. 4. Р. 24–28.
10. Плачкова Т.М. Міжнародно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства в Чорному морі. *Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 груд.2016 р.)*. У 2-х частинах. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2016. Ч. 2. С. 109–112.
11. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства – головний принцип правового забезпечення морської діяльності. *Верховенство права очима правників-початківців: матер. Всеукр. наук. конф. студ. та асп. (3 грудня 2016 р., м. Одеса): у 2 т. Т. 2 / відп. Ред. Г.О. Ульянова; НУ «ОЮА». Одеса: Юрид. літ., 2016. С. 264–266.*
12. Плачкова Т.М. Безпека судноплавства: наукові підходи до визначення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (Одеса, 6-7 квітня 2017 р.)*. Вип. 11. О.: НУ «ОМА», 2017. С. 48–51.
13. 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 17-річчю Одеської школи права (12 травня 2017 р., м. Одеса): у 3 т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Фенікс, 2017. С. 274–275.*
14. Плачкова Т.М. До питання про забезпечення безпеки мореплавства у рибальському секторі. *Традиції та новачії юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2017 р.)*. У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 499–501.

15. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: історико-правовий аспект // *Актуальні питання теорії та практики застосування сучасного вітчизняного та міжнародного права*: Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 9-10 червня 2017 р. К.: Центр правових наукових досліджень, 2017. С. 77–80.

16. Плачкова Т.М. Наукові дослідження у сфері забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий напрям. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права*: матеріали круглого столу (27 жовт. 2017 р., м. Кривий Ріг) / відп. за вип. В.Г. Олюха; уклад. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 44–46.

17. Плачкова Т.М. Людський фактор та забезпечення безпеки мореплавства: правові аспекти взаємозалежності. *Верховенство права очима правників-початківців*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 листоп. 2017 р.) / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: Ю. Д. Батан, М. В. Сиротко [та ін.]. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 157–159.

18. Плачкова Т.М. Безпека мореплавства: адміністративно-правовий аспект. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали III Міжнар. студ. наук.-практ. конф. НУ «ОМА». Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 36–39.

19. Плачкова Т.М. Автономні судна: чи забезпечуватиметься безпека мореплавства? *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 29-30 берез. 2018 р.). 2018. С. 233–237.

20. Плачкова Т.М. Сучасний стан та перспективи адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 447–450.

21. Плачкова Т.М. Питання забезпечення безпеки мореплавства у програмних документах морської галузі України. *Правове забезпечення політики держави на сучасному етапі її розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (1–2 берез. 2019 р., м. Харків). Східноукраїнська наукова юридична організація, 2019. С. 63–67.

22. Плачкова Т.М. Проблеми державного адміністрування забезпечення безпеки судноплавства у морських портах України. *Вітчизняна юридична наука в умовах сучасності*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 15-16 березня 2019 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2019. С. 51–54.

23. 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. К.: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 25–28.

24. Плачкова Т.М. Міжнародні правила попередження зіткнень суден у системі правового забезпечення безпеки мореплавства. *Правове життя сучасної України*: у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Т. 1. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 488–491.

25. Плачкова Т.М. Забезпечення безпеки мореплавства: євроінтеграційний вимір. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-19 квітня 2019 року). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 79–83.

26. Плачкова Т.М. Сучасний стан публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки мореплавства в Україні. *Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення*: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 11-12 квіт. 2019 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; [відп. за вип.: Н.П. Матюхіна, Г.А. Гончаренко, М.С. Ковтун, С.А. Федчишин]. Харків: Право, 2019. С. 487–490.

Використання зазначених результатів дозволило більш повно та ґрунтовно викласти матеріали вказаних навчальних дисциплін та надати студентам та аспірантам Національного університету «Одеська юридична академія» можливість визначити основні тенденції формування та функціонування системи адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні, означити шляхи її вдосконалення та приведення у відповідність до кращих світових та європейських практик. Висновки та пропозиції, висловлені в дисертаційному дослідженні Т.М. Плачкової є складовою результатів виконання науково-дослідних тем кафедри морського та митного права, що пов'язані з планом наукових досліджень Національного університету «Одеська юридична академія» на 2016–2020 роки «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» (державний реєстраційний номер 0116U001842). Є цінними для подальших наукових розробок у сфері теоретичного обґрунтування та побудови концепції оновлення публічного адміністрування морської діяльності та правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства.

Голова комісії: _____ М.Р. Аракелян

Члени комісії: _____ Г.О. Ульянова

_____ Л.В. Кузнецова

_____ О.В. Тодощак

_____ Б.А. Кормич



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 147/2-32

" 18 " вересня 2020р.

АКТ

впровадження результатів наукових розробок дисертаційного дослідження Плачкової Тетяни Михайлівни на тему: «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні»

У Комітеті Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності розглянуто результати дисертації Плачкової Тетяни Михайлівни, поданої на здобуття ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», на тему «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні» у вигляді обґрунтованих пропозицій щодо удосконалення законодавства України, що регулює забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

Комітет вважає, що представлені пропозиції, отримані на основі проведеного дослідження, є науково обґрунтованими і будуть враховані Комітетом при подальшому вдосконаленні норм чинного Кодексу торговельного мореплавства України, Законів України «Про морські порти України», «Про державний кордон України», «Про прилеглу зону України», «Про виключну (морську) економічну зону України» та розробці законів про морську діяльність і забезпечення її безпеки.

Заступник голови Комітету

Мамка Г.М.



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань транспорту та інфраструктури

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел. 255-34-71

№ 04-31/12-2020/8129

"19" 06 2020р.

АКТ

впровадження результатів наукових розробок дисертаційного дослідження Плачкової Тетяни Михайлівни на тему: «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні»

У Комітеті Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, розглянуто пропозиції та запропоновані вдосконалення діючих законодавчих актів відображених у дисертації Плачкової Тетяни Михайлівни, поданої на здобуття ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» на тему «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні» у вигляді обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства України, що регулює забезпечення безпеки мореплавства в Україні.

Комітет підтримує запропоновані пропозиції до чинного законодавства, отримані на основі проведеного дослідження, зокрема, цінним є науковий аналіз визначення понять «безпека мореплавства», «забезпечення безпеки мореплавства», а також близьких за змістом категорій, що містяться у вітчизняному і зарубіжному законодавстві, у сучасній правовій доктрині.

Висловлені пропозиції щодо вдосконалення діючих Кодексу торговельного мореплавства України, Законів України «Про морські порти України», «Про внутрішній водний транспорт» та інших, є науково обґрунтованими і будуть враховані Комітетом при подальшому вдосконаленні норм чинного законодавства України та розробці інших законодавчих актів про морську діяльність і забезпечення її безпеки відповідно до предметів відання Комітету.

Голова Комітету

Ю.Г. Кісель