

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

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

АНДРУЩЕНКО СЕРГІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

УДК 342.951:351.813.12:656.615

ДИСЕРТАЦІЯ
ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МОРСЬКОГО ПОРТУ

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

_____ С.В. Андрущенко

Науковий керівник

КОРМИЧ Борис Анатолійович,

доктор юридичних наук, професор,

заслужений юрист України

Одеса – 2021

АНОТАЦІЯ

Андрущенко С.В. Правовий режим морського порту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021.

Дисертація є першим комплексним науковим дослідженням, присвяченим створенню на основі міжнародних стандартів та кращих світових і європейських практик портової діяльності нової науково обґрунтованої концепції правового режиму морського порту, формулюванню висновків та пропозицій, спрямованих на вдосконалення системи правового та організаційного забезпечення публічного адміністрування портової діяльності в Україні.

У дисертації вперше: на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод охарактеризовано наукову концепцію адміністративно-правових режимів у морському законодавстві; визначено місце режиму морського порту в системі адміністративно-правових режимів; систематизовано наукові погляди, досвід національного і міжнародного нормотворення у формуванні, визначенні та публічному адмініструванні правових режимів морських портів; виокремлено та класифіковано методи і форми публічного адміністрування правового режиму морського порту. Крім того вперше сформульовано цілісну концепцію загального (комплексного) режиму морського порту, визначено його складники та функції; проаналізовано сучасний правовий режим іноземних суден та суден під українським прапором у морських портах України; охарактеризовано механізм, суб'єктів та особливості публічного адміністрування правового режиму морського порту України. Набули вдосконалення наукові підходи до теоретичної розробки інституту правових режимів у науці адміністративного права, а також концепція публічного адміністрування морської та портової діяльності. Подальший розвиток отримали

погляди на структуру, функції та систему адміністративно-правових режимів; положення про особливості дії юрисдикції держави в морських просторах; ідеї про базування публічного адміністрування режимів морських портів на принципах транснаціонального та глобального адміністративного права; положення про особливості правового режиму території та акваторії морського порту.

У дослідженні доведено, що формування концепції адміністративно-правових режимів у морському законодавстві України розпочалося з перших нормативних документів, якими було визначено режим територіального моря і внутрішніх вод України. Він простежується до теперішнього часу та отримує втілення в нових документах із питань, що стосуються морської діяльності, зі стабільністю їх базування на нормах чинних стосовно України міжнародних угод. Їх основною відзнакою також є набуття особливих рис завдяки поєднанню вимог міжнародних угод і внутрішнього законодавства.

Аналіз практики держав, теоретичних розробок та роботи міжнародних інституцій щодо вироблення загальноприйнятних правових норм у сфері встановлення режимів морських портів, засвідчив проходження декількох етапів: 1) первісний етап (I ст. до н.е. – XVI ст. н.е.), що знаменувався початковими розробками правил про морську торгівлю та становленням національних норм у цій сфері; 2) кодифікаційний етап (XVI – XIX ст.ст.), що став періодом складення норм національних законодавств про морську торгівлю, прийняття актів, присвячених торговельним відносинам із виокремленням підрозділів, присвячених морській торгівлі; при цьому увага встановлюваним режимним правилам портів практично не приділялася, адже розрізнення прибережних морських просторів за видами (територіальне море, внутрішні води) тільки починало відбуватися, а їх головне призначення полягало в можливості підтримання нейтралітету прибережної держави та можливості надання притулку тим, хто зазнав аварії; 3) етап вироблення міжнародних норм про режим морських портів (XIX ст. – теперішній час), під час якого розроблено та прийнято міжнародні угоди, які стосувалися режиму морських портів (1921, 1923 рр.) та

якими узагальнено підходи до визначення прибережних морських просторів (1958 р.), упроваджено практику укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство з метою визначення режимів морських портів, актуалізовано питання вироблення спеціальної міжнародної угоди, присвяченої визначенню основоположних аспектів формування режиму морських портів та дії в них юрисдикції прибережної держави. Цей період охоплює час набуття чинності Конвенцією ООН з морського права 1982 р. та характеризується остаточним формуванням концепції правового режиму морських просторів, прийняттям міжнародних угод, що стосуються застосовних у морських портах процедур, полегшення міжнародного судноплавства.

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

Акцентовано увагу на тому, що, незважаючи на те, що двосторонніми угодами про торговельне мореплавство України визначається один із найбільших складників комплексного режиму морських портів – режим суден під іноземними прапорами та режим їхніх екіпажів, – у чинному морському законодавстві не міститься норм, у яких було б зазначено про регламентованість та

детермінованість режимних правил морських портів України цими угодами. У зв'язку із цим запропоновано внесення змін та доповнень до українського законодавства, що може сприяти його оновленню та закріпленню додаткових гарантій для іноземних судновласників. Ці пропозиції також можуть отримати своє закріплення в майбутньому законі України про внутрішні морські води, територіальне море та континентальний шельф, проєкти якого вже тривалий час періодично розглядаються Верховною Радою України, проте досі не були реалізовані.

Зазначено, що режим акваторії (вод) морського порту встановлюється нормами національного законодавства прибережної держави через її належність до внутрішніх вод та є складовою загального (комплексного) режиму морського порту. Внутрішнім законодавством визначено правила перебування в акваторії морського порту, режим її використання, зокрема з метою заходження суден, здійснення вантажних робіт, інших операцій, пов'язаних із торговельним мореплавством, гарантування безпеки судноплавства, встановлено вимоги стосовно дотримання різноманітних правил, що мають імперативну дію стосовно всіх суб'єктів, які здійснюють діяльність у морському порту. Режим суходільної території морського порту України є складником правового режиму морського порту, характеризується відкриттям у ньому пунктів пропуску через державний кордон України та дією відповідного режиму, що включає особливий порядок допуску на територію порту (пропускний режим), порядок сходження із суден членів екіпажів суден, знаходження та перебування працівники підприємств та організацій, які беруть участь в обслуговуванні пасажирів і суден закордонного плавання, навантаженні (розвантаженні) на причалах тощо. Підтримання встановлених режимних правил покладається служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону, що забезпечує необхідний контроль та надає можливість безпечного функціонування морських портів, налагодження їх ефективної роботи та стабільного наповнення бюджету країни.

На підставі опрацювання динаміки розвитку інституційної системи

забезпечення дотримання режиму морського порту до системи органів публічного адміністрування правового режиму морських портів України віднесено як національні, так і міжнародні керуючі інституції. Виокремлено міжнародний (глобальний, регіональний) та національний рівні публічного адміністрування правового режиму морських портів України. Процедури Port State Control віднесено до адміністративних, глобально (регіонально) визначених, та визнано складником правового режиму морських портів України, який базується на міжнародних стандартах, а забезпечується виконанням внутрішньонаціональних адміністративних механізмів. Визначення й установлення процедури здійснення Port State Control визнано значним напрямом публічного адміністрування режиму морського порту як національними (Морська адміністрація), так і наднаціональними інституціями (ІМО, органи Чорноморського меморандуму).

На підставі аналізу форм і методів публічного адміністрування режиму морських портів України надано авторське визначення категорії «форми публічного адміністрування правового режиму морських портів» як установлених нормами національного та міжнародного права способів реалізації імперативного керуючого впливу, що здійснюється спеціально уповноваженими органами з метою впорядкування роботи морських портів. Основною метою застосування класичних для адміністративно-правової науки методів публічного адміністрування режиму морських портів є гарантування безпеки мореплавства та надійної і безпечної роботи портів, а також захист держави порту від неправомірних (злочинних) впливів.

Констатовано базування сучасної практики організаційно-правового забезпечення здійснення юрисдикції України як прибережної держави та держави порту на загальновизнаних міжнародних стандартах. Запропоновано додання до раніше розроблених принципів здійснення юрисдикції прибережної держави та держави порту принципу збереження балансу прав держави порту та держави прапора судна із забезпеченням розумності, належної адаптації, пристосовності до повсякденного застосування та ненав'язливості застосовних формальностей із

метою їх сумлінного дотримання та виконання.

Доведено, що режим для суден під іноземним прапором у морських портах України є складником загального (комплексного) режиму морського порту. Він поєднує декілька видів режимів, що діють одночасно стосовно судна і завдяки такій дії забезпечують необхідний порядок у морському порту. До їх кола належать: санітарний, прикордонний, митний режими, режим сплати портових зборів тарифів, безпековий режим, що поєднує режими лоцманського та криголамного проведення, процедури Port State Control, регулювання руху суден та режим забезпечення безпеки суден від терористичних загроз відповідно до ISPS Code.

Об'єм режимних правил, що застосовуються до суден під українським прапором у морських портах України, які задіяні в закордонних рейсах, є тотожним режиму для суден під іноземним прапором за винятком дії кримінальної та цивільної юрисдикції держави порту, яка щодо суден під національним прапором України здійснюється в повному обсязі без характерних для іноземних суден особливостей. Обсягш режимних правил стосовно українських суден, які здійснюють плавання у каботажі, є меншим, що пояснюється відсутністю перетину державного кордону та відвідання іноземних портів. При цьому провідний для морської галузі режим гарантування безпечного плавання діє для всіх без винятку суден та відповідний контроль капітана морського порту здійснюється щодо кожного судна, яке заходить до морського порту України.

У роботі також запропоновано внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо визначення порядку відкриття/закриття морських портів для іноземного судноплавства; розроблення законодавства про штучні території в межах морських портів України як специфічних за правовим статусом і правовим режимом, а також порядку їх віднесення до категорії постійних портових споруд; напрями вдосконалення програмних документів довгострокового планування розвитку морської галузі України та поточного галузевого законодавства; додання до раніше розроблених принципів здійснення

юрисдикції прибережної держави та держави порту принципу збереження балансу прав держави порту та держави прапора судна із забезпеченням розумності, належної адаптації, пристосовності до повсякденного застосування та ненав'язливості застосовних формальностей з метою їх сумлінного дотримання та виконання.

У дисертації сформульовано й інші теоретично обґрунтовані пропозиції про вдосконалення актів чинного законодавства у сфері правового забезпечення режиму морських портів.

Ключові слова: морський порт, правовий режим, публічне адміністрування, акваторія порту, територія порту, портове законодавство, внутрішні води держави.

SUMMARY

Andrushchenko S.V. Legal regime of a seaport. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript. Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in specialty (081 – Law). – National University «Odessa Law Academy», Odesa, 2021.

The thesis is the first complex scientific research dedicated to the creation of a new scientifically grounded concept of the legal regime of a seaport on the basis of the international standards and the best world and European practices of port activity, formulating the conclusions and the proposals aimed at improving the system of legal and organizational support of public administration of port activities in Ukraine.

This is the first time in the thesis: the scientific concept of administratively-legal regimes in maritime legislation has been described on the basis of the theoretical developments, the legislation and the international agreements; the place of the seaport regime has been determined in the system of the administratively-legal regimes; the scientific views, the experience of national and international rule-making have been systematized in the formation, determination and public administration of legal regimes of seaports; methods and forms of public administration of the legal regime of a seaport have been singled out and classified. In addition, it is the first time an integral concept has been formulated of the general (complex) regime of a seaport, its components and

functions have been defined; the current legal regime has been analyzed of foreign vessels and vessels under the Ukrainian flag in the seaports of Ukraine; the mechanism, the subjects and the peculiarities of public administration of the legal regime of the seaport of Ukraine have been characterized. Scientific approaches to the theoretical development of the institute of the legal regimes in the science of administrative law, as well as the concept of public administration of maritime and port activities have been improved. The views received further development on the structure, functions and system of the administratively-legal regimes; provisions on the peculiarities of the state's jurisdiction in maritime spaces; the idea of basing public administration of seaports regimes on the principles of transnational and global administrative law; provisions on the peculiarities of the legal regime of the territory and the water area of a seaport.

It is proved that the formation of the concept of administratively-legal regimes in the maritime legislation of Ukraine began with the first regulatory documents that had been determined the regime of the territorial sea and the internal waters of Ukraine in the research. It has been tracing to the present time and receives implementation in new documents on issues related to maritime activity, with the stability of their basing on the norms of the international agreements currently in force in Ukraine. Their main distinction is also the acquisition of special features through a combination of the requirements of the international agreements and the domestic legislation.

The analysis of the practice of states, the theoretical developments and the work of the international institutions on the development of generally accepted legal norms in the sphere of establishing the regimes of seaports, certified the passing of several stages: 1) the initial stage (I century BC – XVI century BC), which was marked by the initial development of rules on maritime trade and the formation of national norms in this sphere; 2) codification stage (XVI – XIX centuries), which was the period of drafting norms of national laws on maritime trade, adoption of acts devoted to trade relations with the separation of subsections devoted to maritime trade; at the same time, the attention was not paid to the established regime rules of the ports, because the distinction between coastal sea spaces by kinds (the territorial sea, the internal waters)

was only beginning to occur, and their main purpose was to maintain the neutrality of a coastal state and the possibility of providing refuge to those who suffered an accident; 3) the stage of development of international norms on the regime of seaports (XIX century – nowadays), during which the international agreements were developed and adopted that concerned the regime of seaports (1921, 1923) and which generalized approaches to the definition of coastal maritime spaces (1958), introduced the practice of concluding bilateral agreements on merchant shipping to determine the regimes of seaports, actualized the issue of developing a special international agreement, devoted to the definition of fundamental aspects of the formation of the regime of seaports and action of jurisdiction of a coastal state in them. This period covers the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea in 1982 and is characterized by the final formation of the concept of the legal regime of maritime spaces, the adoption of the international agreements relating to applicable procedures in seaports, the facilitation of international maritime traffic.

Based on the processing of the normatively-legal regulation of the seaport regime, it is proved that the system of modern international and national legal support of the seaport regime forms a block of 1) the international agreements that determine certain aspects of the functioning and the regime of seaports and combine both multilateral and bilateral agreements; 2) the national legislation, which contains general principles for establishing and maintaining the regimes of seaports; 3) the acts of local regulation, in which the norms of both international agreements and national legislation are specified in accordance with the conditions of each seaport of Ukraine, and their main purpose is to ensure the safety of navigation as a leading principle, which defines and directs all law-making processes in modern navigation. Also, the need to develop an international treaty, the norms of which would be fixed the general principles of the construction or content of the regime rules of seaports, the rules of the exercising the jurisdiction of a coastal state against ships under foreign flags.

The attention is emphasized on the fact that, despite the fact that the bilateral agreements on the merchant shipping of Ukraine are determined by one of the largest components of the complex regime of seaports – the regime of ships under foreign flags

and the regime of their crews – the current maritime legislation does not contain norms that would point out the regulation and the determination of the regime rules of seaports of Ukraine by these agreements. In this regard, the amendments and the additions to the Ukrainian legislation are proposed, which may contribute to its renewal and consolidation of additional guarantees for foreign shipowners. These proposals may also receive their consolidation in the future law of Ukraine on the internal sea waters, the territorial sea and the continental shelf, the projects of which have been periodically considered by the Verkhovna Rada of Ukraine for a long time, but have not been implemented.

It has been noted that the regime of the area of water of a seaport is established by the norms of the national legislation of the coastal state due to its belonging to the internal waters and is a component of the general (complex) regime of a seaport. The inherent legislation defines the rules for staying in area of water of a seaport, the regime of its use, in particular for the purpose of calling vessels, cargo operations, other operations related to merchant shipping, guaranteeing the safety of navigation, established requirements for compliance with various rules that have imperative effect on all subjects operating in a seaport. The regime of the land territory of the seaport of Ukraine is a component of the legal regime of a seaport, characterized by the opening of checkpoints across the state border of Ukraine and the action of the relevant regime, which includes a special procedure for admittance to a port territory (admission order), the procedure for the land of members of a crew of vessels, the being and the stay of employees of enterprises and organizations involved in servicing passengers and ships of foreign navigation, lading (unlading) on the berths, etc. Maintaining the established regime rules relies on the maritime security service, seaport security units together with the authority of the protection of the state border, which provides the necessary control and provides the possibility of safe functioning of seaports, establishing their effective operation and a stable filling of the budget of a state.

Based on the processing of the dynamics of the development of the institutional system of ensuring compliance with the seaport regime, both national and international governing institutions are included in the system of public administration of the legal

regime of the seaports of Ukraine. International (global, regional) and national levels of public administration of the legal regime of the seaports of Ukraine have been highlighted. The Port State Control procedures have been referred to administrative, globally (regionally) defined, and recognized as a component of the legal regime of the seaports of Ukraine, which is based on the international standards, and is ensured by the execution of the intranational administrative mechanisms. The definition and the establishment of the procedure of the implementation of the Port State Control is recognized as a significant direction of public administration of the seaport regime by both national (the Maritime Administration) and the supranational institutions (the IMOs, the bodies of the Black Sea Memorandum).

On the basis of the analysis of forms and methods of public administration of the regime of seaports of Ukraine, the author's definition was given of the category "form of public administration of the legal regime of seaports" as established by the norms of national and international law of ways of realization of imperative control impact, which is carried out by specially authorized authorities for the purpose of regulating the work of seaports. The main purpose of application of the classical methods of public administration of the seaports regime for administratively-legal science is to guarantee the safety of navigation and reliable and safe operation of ports, as well as protection a port state from illegal (criminal) impacts.

The basing of the modern practice of organizationally-legal support for the exercise of jurisdiction of Ukraine as a coastal state and a port state on generally recognized international standards has been stated. It has been proposed to add to the previously developed principles of the execution of jurisdiction of a coastal state and a port state the principle of preserving the balance of the rights of a port state and a state flag of a ship with the provision of reasonableness, proper adaptation, adaptability to everyday use and unobtrusiveness of applicable formalities for the purpose of their conscientious observance and execution.

It has been proved that the regime for vessels under a foreign flag in the seaports of Ukraine is a component of the general (complex) regime of a seaport. It combines several types of regimes, operating simultaneously with a vessel and through this action

ensures the necessary order in a seaport. It is laid to their sphere within: sanitary, border, customs regimes, regime of payment of port fees, security regime, combining the regimes of pilot and icebreaker carrying, Port State Control procedures, regulation of vessel movement and the regime of ensuring the safety of vessels from terrorist threats in accordance with ISPS Code.

The extent of the regime rules applicable to vessels under the Ukrainian flag in the seaports of Ukraine, which are involved in foreign passages, is the same regime for vessels under a foreign flag, except for the criminal and the civil jurisdiction of a port state, which is carried out in full without the characteristics of foreign vessels. The scope of regime rules for Ukrainian vessels that sail in the coasters is smaller, which is due to the lack of crossing the state border and visiting foreign ports. At the same time, the leading for the maritime industry regime of guaranteeing of safe sailing operates for all vessels without exception and the appropriate control of a captain of a seaport is carried out in relation to each vessel entering a seaport of Ukraine.

In the work it is also proposed the amendments to the Law of Ukraine “On Seaports of Ukraine” on determining the procedure for opening/closing seaports for foreign shipping; development of legislation on artificial territories within the seaports of Ukraine as specific in legal status and legal regime, as well as the procedure for their classification into the category of permanent port facilities; directions of improvement of the program documents of long-term planning of the development of maritime industry of Ukraine and the current branch legislation; adding to the previously developed principles of the jurisdiction of a coastal state and a port state, the principle of maintaining the balance of the rights of a port state and a state of the flag of a vessel with the provision of reasonableness, proper adaptation, adaptability to everyday use and unobtrusiveness of applicable formalities for the purpose of their conscientious observance and execution.

Other theoretically grounded proposals have been formulated on the improvement of the acts of current legislation in the sphere of legal support of the regime of seaports in the thesis.

Keywords: a seaport, legal regime, public administration, area of water of a port,

territory of a port, port legislation, the internal waters of a state.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

1. Андрущенко С.В. Правові основи організації митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 154–171.
2. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>
3. Андрущенко С.В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 63–84. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4>
4. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. №2. С. 100–105.
5. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34.
6. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. № 3. P. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
7. Andrushchenko S. Regime for ships in the maritime ports of Ukraine: current state of legal regulation, tendencies and innovations. *Evropský politický a právní diskurz*. 2020. Vol. 7. Iss. 6. P. 109–115.
8. Андрущенко С.В. Морські порти України: новації адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16-17 лют. 2018 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68–70.
9. Андрущенко С.В. Режим морського порту: на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. *Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства*: матер. міжнар. наук.-практ.

конф. (м. Харків, 16-17 лют. 2018 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2018. С. 13–16.

10. Андрущенко С.В. Режим суходільних територій морських портів України. *XII Міжнародна науково-практична конференція «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»* (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 р.). 2018. С. 70–74.

11. Андрущенко С.В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1. 2018. С. 435–439.

12. Андрущенко С.В. Режим безпеки портів та портових споруд: міжнародно-правовий базис. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матер. XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 13–16.

13. Андрущенко С.В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. *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. 458–461.

14. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 492–494.

15. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.

16. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів

України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021. С. 10–13.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ РЕЖИМІВ МОРСЬКИХ ПОРТІВ	13
1.1. Концепція адміністративно-правових режимів у морському законодавстві.....	13
1.2. Історико-правовий аспект формування правових режимів морських портів.....	46
1.3. Сучасне міжнародне та національно-правове забезпечення режиму морського порту.....	55
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ТЕРИТОРІЇ ТА ВОД МОРСЬКОГО ПОРТУ УКРАЇНИ	67
2.1. Правовий режим акваторії морського порту України.....	67
2.2. Режим суходільної території морського порту України.....	75
2.3. Публічне адміністрування правового режиму морського порту України.....	84
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ	115
3.1. Юрисдикція прибережної держави в морських портах	115
3.2. Правовий режим іноземних суден у морських портах України.....	124
3.3. Правовий режим суден під національним прапором у морських портах України.....	153
ВИСНОВКИ	163
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	168
ДОДАТКИ	199

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Скорочення	Розшифрування
FAL	Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965)
UNCLOS'82	Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982)
ЗУ «Про морські порти України	Закон України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України»
ЗУ «Про державний кордон України»	Закон України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України»
Правила плавання і перебування	Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529
ВЕЗ	Виключна економічна зона
В(М)ЕЗ, В(М)ЕЗ України	Виключна (морська) економічна зона України
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України, 1995
Мінінфраструктури	Міністерство інфраструктури України
ДПС України	Державна прикордонна служба України
ДП «АМПУ»	Державне підприємство «Адміністрація морських портів України»

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Прийняття у 2012 р. Закону України «Про морські порти України» стало значним поштовхом до розбудови нового законодавства в портовій сфері, створення Адміністрації морських портів України та оновлення механізму державного адміністрування роботи цих логістичних центрів, що пов'язують водні і суходільні торговельні шляхи. На теперішній час Україною активно формується особливий порядок публічного адміністрування морської та пов'язаної з нею діяльності, спрямований на забезпечення національної безпеки, відновлення державного суверенітету та дії юрисдикції держави в морських просторах, що омивають її територію. Це зумовлено геополітичними та стратегічними інтересами України, необхідністю вироблення тактики та стратегії, а також надійного механізму захисту й підтримання встановленого режиму прибережних акваторій із забезпеченням дієвості й ефективності застосовуваних для цього наявних організаційно-правових інструментів. Як зазначається в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р, нову редакцію якої було затверджено наприкінці 2020 р., морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Ефективність роботи морських портів також визначається встановленим у них режимом, у межах якого вимоги адекватності та доцільності, відповідності усталеним кращим практикам та стандартам міжнародних угод мають бути поєднані таким чином, щоб забезпечити набуття морськими портами характеристик надійних і безпечних логістичних центрів, що сполучають усі необхідні формальності і

процедури для якнайшвидшого оброблення вантажів, пасажирів та суден.

Актуальність теми дослідження зумовлена подальшим упровадженням в Україні адміністративної реформи, оновленням Кабінетом Міністрів України програмних документів галузі – Морської доктрини України на період до 2035 року та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року з урахуванням нових викликів та загроз українській державності, створенням та початком роботи в Україні Морської адміністрації. Об'єктивна необхідність ефективного правового регулювання правового режиму морського порту з урахуванням новітніх змін у побудові системи органів управління портовою сферою, а також у світлі оновлення нормативно-правового забезпечення морської та портової діяльності в Україні підсилюють значення та актуальність тематики дослідження.

Сучасні правничі розробки у сфері, пов'язаній з адміністративно-правовим забезпеченням функціонування правового режиму морського порту, є фрагментарними, а її ґрунтовні дослідження належать до 70–80-х років минулого століття (Г.Г. Іванов, Л.Ф. Поваляєв, Я. Жакоб), тобто періоду перед прийняттям та набуттям чинності Конвенцією ООН з морського права 1982 р. Через особливості, притаманні правовому режиму морського порту, його дослідження здійснювалися представниками доктрини міжнародного публічного та адміністративного права. Так дисертацію В.М. Гуцуляка «Правовий режим морських торговельних суден в іноземних портах» (1992) присвячено одному з базових складників режиму морського порту, але його комплексного дослідження здійснено не було. До нових розробок тематики, пов'язаної з удосконаленням правового регулювання роботи морських портів України, належить кандидатська дисертація Л.В. Валуєвої «Адміністративно-правовий статус морських портів України» (2013), у якій було побіжно згадано про режим морських портів, проте, зважаючи на час підготовки дослідження, без урахування новітніх змін у правовому та організаційному забезпеченні функціонування портової діяльності. Окремі аспекти правового режиму морських портів України розглядається в роботах Т.В. Аверочкіної, Є.В. Додіна,

Ю.З. Драпайла, Б.А. Кормича, С.О. Кузнецова, В.В. Серафімова, О.П. Федотова. Зазначені доктринальні напрацювання стали значним внеском у розвиток правової науки, сприяють формуванню оновленого правового базису портової діяльності, але, зважаючи на їх порівняно невелику кількість та переважну застарілість, сучасна правова наука все ще потребує комплексного дослідження правового режиму морських портів. Це сформує необхідний науковий базис для ефективного впровадження оновленої Стратегії розвитку морських портів України і комплексу галузевого (портового) законодавства, а також може стати початком оновлення морського законодавства України, що об'єктивно потребує реформування.

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 на основі міжнародних стандартів та кращих світових і європейських практик портової діяльності нової наукової концепції вдосконалення сучасного організаційно-правового регулювання режиму морських портів України.

Для досягнення мети дисертаційної роботи було визначено такі задачі:

систематизувати теоретико-методологічні підходи до формування та визначення правового режиму морського порту;

конкретизувати на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод наукову концепцію адміністративно-правових режимів у морському законодавстві;

означити історико-правовий аспект формування та публічного адміністрування правових режимів морських портів;

висвітлити сучасне міжнародне та національно-правове забезпечення

режиму морського порту;

сформувати цілісну концепцію правового режиму морського порту, виокремити складові та функції такого режиму;

визначити особливості правового режиму території та акваторії морського порту;

охарактеризувати механізм, суб'єктів та особливості публічного адміністрування правового режиму морського порту України;

розкрити особливості дії юрисдикції прибережної держави в морських портах;

проаналізувати правовий режим іноземних суден та суден під національним прапором у морських портах України.

розробити пропозиції з удосконалення правового регулювання режиму морського порту.

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

Предметом дослідження є правовий режим морського порту.

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, усебічного та комплексного аналізу суспільних процесів і явищ.

Із використанням загальнонаукового діалектичного методу досліджувалася міждисциплінарна концепція правових режимів у сучасній правовій науці з проєкцією на правові режими акваторій зі змішаним правовим режимом (п. 1.1). Історичний метод було використано при дослідженні історико-правового аспекту формування правових режимів морських портів (п. 1.2), а також розвитку концепції адміністративно-правових режимів у морському законодавстві (п. 1.1), визначенні їх хронології та розробленні періодизації. Сучасне міжнародне та національно-правове забезпечення режиму морського порту (п. 1.3), правовий режим акваторії та суходільної території морського порту України (п. 2.1, 2.2) були досліджені за допомогою формально-логічного методу, а також методів

кількісного та якісного аналізу. Метод системного аналізу дозволив виявити внутрішні зв'язки міжнародних стандартів та принципів публічного адміністрування з діючим в Україні організаційно-правовим механізмом функціонування правового режиму морських портів (п. 2.3), а також визначити особливості дії юрисдикції прибережної держави в морських портах (3.1). Порівняльно-правовий (компаративний) і формально-юридичний методи використовувалися для окреслення характерних рис правового режиму іноземних суден та суден під прапором у морських портах України (п. 3.2, 3.3). Методи логічного аналізу, моделювання та прогнозування використовувалися при формулюванні висновків і розробленні пропозицій та рекомендацій, що містяться в цьому дослідженні.

Теоретичну базу дисертаційного дослідження становлять наукові праці в галузі загальнотеоретичної юриспруденції, адміністративного, міжнародного, митного та морського права вітчизняних авторів: Т.В. Аверочкина, В.В. Белєвцева, Д.А. Біленець, Л.В. Валусєва, Є.В. Додін, Г.П. Дудар, С.В. Ківалов, Н.В. Коваленко, Б.А. Кормич, С.О. Кузнецов, В.Я. Настюк, А.О. Панчук, В.В. Серафімов, та зарубіжних вчених-правознавців: С.С. Алексєєв, Д.М. Бахрах, Г.С. Беляєва, Ю.В. Боброва, В.М. Гуцуляк, Г.Г. Іванов, Я. Жакоб, А.Л. Колодкін, С.С. Маїлян, М.І. Матузов, О.В. Малько, С.М. Петров, Л.Ф. Поваляєв, М.М. Рассолов, О.С. Родіонов, Б.В. Россінський, Ю.М. Старілов, М.М. Султигов, Ю.О. Тихомиров, Е.К. Утяшов, А.Ю. Хріпко, Е.Ф. Шамсумова, О.А. Шахмаметєєв та ін.

Нормативно-правовим базисом дисертації є Конституція України, міжнародні угоди, програмні документи розвитку морської та портової галузі України, закони України з питань роботи морських портів, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативні акти Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України, Адміністрації державної прикордонної служби України, Державної служби морського та річкового транспорту України та інших центральних органів виконавчої влади.

Емпіричною основою дисертації є консультаційні видання міжнародних

інституцій та галузевих об'єднань, аналітичні матеріали та Інтернет-ресурси.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим комплексним науковим дослідженням, присвяченим створенню на основі міжнародних стандартів та кращих світових і європейських практик портової діяльності нової науково обґрунтованої концепції правового режиму морського порту, формулюванню висновків та пропозицій, спрямованих на вдосконалення системи правового та організаційного забезпечення публічного адміністрування портової діяльності в Україні. У результаті здійсненого дослідження сформульовано ряд положень і висновків, до найбільш значущих із яких належать:

уперше:

охарактеризовано на підставі теоретичних розробок, законодавства та міжнародних угод наукову концепцію адміністративно-правових режимів у морському законодавстві;

визначено місце режиму морського порту в системі адміністративно-правових режимів;

систематизовано наукові погляди, досвід національного та міжнародного нормотворення у формуванні, визначенні та публічному адмініструванні правових режимів морських портів;

виокремлено та класифіковано методи й форми публічного адміністрування правового режиму морського порту;

сформульовано цілісну концепцію загального (комплексного) режиму морського порту, визначено його складники та функції;

проаналізовано сучасний правовий режим іноземних суден та суден під українським прапором України в морських портах України;

охарактеризовано механізм, суб'єктів та особливості публічного адміністрування правового режиму морського порту України;

удосконалено:

наукові підходи до теоретичної розробки інституту правових режимів у науці адміністративного права;

концепцію публічного адміністрування морської та портової діяльності;

набули подальшого розвитку:

погляди на структуру, функції та систему адміністративно-правових режимів;

положення про особливості дії юрисдикції держави у морських просторах;

ідеї про базування публічного адміністрування режимів морських портів на принципах транснаціонального та глобального адміністративного права;

положення про особливості правового режиму території та акваторії морського порту;

запропоновано:

внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо визначення порядку відкриття/закриття морських портів для іноземного судноплавства;

розроблення законодавства про штучні території в межах морських портів України як специфічних за правовим статусом і правовим режимом, а також порядку їх віднесення до категорій постійних портових споруд;

напрями вдосконалення програмних документів довгострокового планування розвитку морської галузі України та поточного галузевого законодавства;

додання до раніше розроблених принципів здійснення юрисдикції прибережної держави та держави порту принципу збереження балансу прав держави порту та держави прапора судна із забезпеченням розумності, належної адаптації, пристосовності до повсякденного застосування та ненав'язливості застосовних формальностей із метою їх сумлінного дотримання та виконання;

визначення в майбутньому законі України про внутрішні морські води, територіальне море та континентальний шельф режиму суден під іноземними прапорами та режим їх екіпажів у морських портах України.

Практичне значення одержаних результатів. Результати проведеного дослідження, здійснені узагальнення та вироблені пропозиції, що сформульовані у висновках дисертації, мають вагоме теоретико-прикладне значення для

сучасної правової науки, зокрема галузі адміністративного права та процесу, правотворчої та правозастосовної діяльності, практики публічного адміністрування, здійснюваної органами виконавчої влади в Україні.

Результати дослідження можуть бути використані у:

науково-дослідній сфері – для подальшого розвитку теоретичних положень адміністративного та морського права, публічного адміністрування режиму морських портів, вироблення науково обґрунтованих пропозицій удосконалення його правового базису (Акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у навчальну та науково-дослідну діяльність Національного університету «Одеська юридична академія» від 9 вересня 2021 р.);

правотворчій діяльності – при розробленні, прийнятті та оновленні законодавства України у сфері вдосконалення правового режиму морського порту;

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

навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників із курсів: «Адміністративне право», «Портове право», «Морське право», «Проблеми адміністративного права», а також при підготовці дисертаційних робіт, монографічних досліджень, наукових статей з питань правового забезпечення роботи морських портів.

Особистий внесок дисертанта. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, усі сформульовані в ньому положення і висновки обґрунтовано на основі особистих досліджень здобувача.

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертації доповідалися й 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, як-от: «Право як ефективний суспільний

регулятор» (м. Львів, 16–17 лютого 2018 р.), «Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства» (м. Харків, 16–17 лютого 2018 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.), «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.), «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.), «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 2–6 березня 2021 р.).

Публікації. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертації, викладено в 7 наукових статтях, 2 з яких розміщено в наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України з присвоєнням категорії «Б» (1 з яких проіндексовано у міжнародній наукометричній базі Scopus), 1 – у зарубіжному періодичному науковому виданні країни, що належить до членів Організації економічного співробітництва та розвитку, 4 – у наукових фахових виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз, і 9 доповідях на наукових і науково-практичних конференціях.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ РЕЖИМІВ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

1.1. Концепція адміністративно-правових режимів у морському законодавстві

Категорія «режим» є універсальною, класичною для сучасної правової науки: і публічно-, і приватноправові доктринальні розробки використовують її, позначаючи певний упорядковуючий вплив на суспільні відносини за допомогою державно-владного інструментарію. Широко вона використовується в нормах національних законодавств, присвячених визначенню механізму дій у несприятливих умовах (режим надзвичайного, воєнного стану тощо), при провадженні різних видів діяльності на певних територіях чи акваторіях (режим державного кордону, режим територіального моря, режим морського порту, режим прилеглої зони тощо) та в міжнародних угодах (режим проходження через протоки, режим мирного проходження, режим ВЕЗ тощо). Зважаючи на детермінованість правом, такий «режим» зазвичай позначається як «правовий», але навіть якщо він цієї конкретизації в тексті документа або науковій розробці не отримує, його правова сутність від цього не втрачається [279, р. 109]. І навіть відсутність у тексті нормативного акта словосполучення «правовий режим» ще не вказує на відсутність відповідного явища в суспільних відносинах, які врегульовані таким актом [261, с. 254].

Визначення категорії «правовий режим» у сучасній правовій літературі зазвичай залежать від галузевої спрямованості досліджень, але всі вони мають під собою певний загальнотеоретичний базис, який складають такі визначення:

правовий режим – це спеціальне правове регулювання специфічних суспільних відносин за допомогою комплексу правових засобів, що здійснюється з метою досягнення позитивного для суспільства і держави результату, у визначені, зазвичай короткі періоди часу, як правило, у нехарактерних для

нормального стану ситуаціях [261, с. 255];

правовий режим – це сукупність усіх позитивно-правових приписів, що містяться в імперативних і диспозитивних нормах, та заснованих на них (або таких, що їм не суперечать) суб'єктивно-правових домагань, які існують та діють із точки зору права і визначають, у відповідних випадках, права, обов'язки, дозволи, заборони та приписи абсолютно всіх осіб (або щодо всіх осіб) з приводу того предмета (явища), щодо якого вони установлені [215, с. 140];

правовий (юридичний) режим – це закріплений у вигляді системи правових норм, що визначають особливе поєднання і взаємозв'язок окремих правових засобів і методів (юридико-організаційних інструментів і засобів), порядок регулювання виду діяльності, галузі суспільних відносин, статусу об'єкта [269, с. 65].

О.С. Родіонов під правовим режимом розуміє встановлений законодавством особливий порядок регулювання, представлений специфічним комплексом правових засобів, який за допомогою оптимального поєднання стимулюючих і обмежуючих елементів створює конкретний ступінь сприятливості або несприятливості з метою безперешкодної реалізації суб'єктами права своїх інтересів [217, с. 13–14].

М.І. Матузов та О.В. Малько розглядали правовий режим як «особливий порядок правового регулювання, що має прояв у певному поєднанні юридичних засобів і створює бажаний соціальний стан та конкретний ступінь сприятливості або несприятливості для задоволення інтересів суб'єктів права»; «систему умов і методів здійснення правового регулювання, ніби «розпорядок» дії права» [114, с. 17]. А М.М. Султигов – як встановлюваний і підтримуваний за допомогою державно-правових засобів (у т.ч. за допомогою засобів примусу) оптимальний порядок функціонування соціуму. При цьому як критерії оптимального стану він пропонував розглядати чинники, з наявністю яких пов'язується забезпечення соціально-політичної стабільності, репродукції і динамічного розвитку суспільства [234, с. 49].

Автори дисертаційних робіт із загальнотеоретичної юриспруденції

визначають правовий режим як особливий порядок:

законодавчого врегулювання діяльності, дій або поведінки фізичних і юридичних осіб у різних сферах суспільних відносин або на певних об'єктах, що містить установлення механізму забезпечення фактичної реалізації системи стимулів, нормативів, гарантій, заборон, зобов'язань, обмежень, а також їх компетентне виконання, застосування примусових заходів і притягнення винних до відповідальності (Е.Ф. Шамсумова) [267, с. 5];

правового регулювання, що вводиться у дію за специфічними мотивами, з урахуванням самотності соціальної ситуації та не може бути застосований у такому ж вигляді в інших сферах (Г.С. Беляєва) [34, с. 12].

М.О. Дьоміна зазначає, що правовий режим є порядком правового регулювання суспільних відносин, вираженням у певному поєднанні правових засобів, які обумовлюють особливий порядок виникнення і формування змісту прав і обов'язків суб'єктів права, їх здійснення, специфіку санкцій, способів їх реалізації, спрямованих на досягнення поставлених цілей і задач [57, с. 81]. Правовий режим, з одного боку, об'єднує різноманітний юридичний інструментарій, змушуючи його працювати на єдиних правових засадах, а з іншого – забезпечує його диференціацію, створюючи різні умови реалізації прав і обов'язків суб'єктів залежно від цілей і завдань, час і місце здійснення діяльності, обстановки, яка складається під впливом факторів зовнішнього середовища. Трамбування правових режимів також можна розглядати зі спеціально-юридичного погляду. Правовий режим – глибоке, змістовне правове явище, що пов'язує воедино цілісний комплекс правових засобів відповідно до способів правового регулювання, його типів [37, с. 12]. Як правило, правовий режим запроваджується щодо об'єктів, суспільне значення (цінність) яких вимагає особливого підходу в регулюванні пов'язаних із ними правовідносин як у звичайній, так і у винятковій ситуації [111, с. 141]. Л.К. Терещенко зазначає, що за допомогою правових режимів регулюється як нормальна життєдіяльність, звичайний правовий стан об'єктів правовідносин, так і запроваджуються винятки із загального правила [242, с. 117].

Дійсно, правові режими забезпечують стійке нормативне регулювання суспільних відносин, що особливо важливо в період економічних, політичних і соціальних перетворень. Вони уособлюють функціональну характеристику права – певний порядок правового регулювання, який втілюється в комплексі правових засобів, за допомогою яких і досягається мета правового регулювання [34, с. 3]. Крім того, дослідники зазначають, що правовий режим є проявом законності на вищому рівні, оскільки він покликаний регулювати різні соціальні процеси, і забезпечує нормативно-правове регулювання в різних сферах суспільних відносин [90, с. 55]. Основне практичне значення і соціальна цінність правових режимів полягають у тому, що, установлювані державою, вони регулюють і упорядковують суспільні відносини, забезпечують здійснення їх суб'єктами своїх прав і обов'язків, захист своїх інтересів. Можна говорити про відносну статичність і динаміку інституту правових режимів, який поєднує в собі певну сталість із розвитком, зміною й адаптацією до мінливих умов [237, с. 37]. При цьому, на жаль, широке використання в нормативно-правових актах упродовж тривалого часу поняття «правовий режим» досі не призвело до його конкретизації, що певним чином дестабілізує правову регламентацію окремих груп суспільних відносин [178, с. 21], а в наукових розробках немає остаточного розуміння його суті, що залишає підстави до нових доктринальних досліджень.

Чітко визначити конкретний правовий режим або прямо вказати на його присутність, як правило, можна в галузях публічного права: адміністративному, митному, фінансовому, податковому. Вони здебільшого пов'язані з методом владного наказу, жорсткими імперативними традиціями. За чіткого визначення правового режиму в нормативному акті суб'єкти права автоматично орієнтуються на специфічність ситуації, особливу зацікавленість держави та відповідним чином будують власні подальші дії [261, с. 254]. Найчастіше конструкція «правовий режим» застосовується адміністративним законодавством та наукою адміністративного права, відповідно до напрацювань якої під правовим режимом спочатку розумілися дії, відносини, урегульовані правом, для існування, розвитку яких використовується система юридичних засобів впливу

(стимулювання, ліцензування, контроль, примус тощо). Згодом робився висновок, що правовий режим є системою норм, які регулюють певну діяльність різних суб'єктів та їх відносин із приводу певного об'єкта [261, с. 253; 32, с. 410]. А в остаточному підсумку було зазначено, що правовим режимом є офіційно встановлений особливий порядок правового регулювання, що відображає сукупність юридичних і організаційних засобів, які використовуються для закріплення соціально-правового стану об'єктів впливу і спрямовані на забезпечення їх стійкого функціонування [33, с. 478].

Галузі права «забезпечують специфічні юридичні режими правового регулювання», під якими С.С. Алексєєв розумів «особливу, цілісну систему регулятивного впливу, яка характеризується специфічними прийомами регулювання – особливим порядком виникнення і формування змісту прав і обов'язків, їх здійснення, специфікою санкцій, способів їх реалізації, а також дією єдиних принципів, загальних положень, що поширюються на дану сукупність норм» [11, с. 172].

У зв'язку з цим С.С. Алексєєв зазначав: «Галузевий режим – явище складне за своєю будовою. Найсуттєвіші його риси можуть бути охарактеризовані за допомогою двох основних компонентів, що відповідають сторонам інтелектуально-вольового змісту права: а) особливих прийомів регулювання, специфіки регулятивних властивостей даного утворення з вольової сторони його змісту; б) особливостей принципів, загальних положень, які пронизують зміст даної галузі з інтелектуальної сторони» [11, с. 173]. Учені справедливо зауважували, що «своєрідність правових режимів спостерігається як всередині кожної галузі, так і в правовій системі в цілому» [240, с. 272]. Якісні характеристики правових режимів окремої галузі права визначаються її предметом, методом, функціями і завданнями. Правовий режим дозволяє виявити особливості юридичного регулювання певної сфери відносин, специфіку правових засобів. У публічних галузях права режими мають специфічний характер внаслідок домінування таких способів правового регулювання, як приписи і заборони.

Адміністративно-правові режими – іманентна властивість виконавчої влади, її організації та функціонування, спрямованості управлінської діяльності, ступеня відкритості, прозорості та демократичності. Потреба в них як особливих адміністративних інструментах зумовлена інтересами держави, суспільства і громадян, «викликається до життя» волею законодавця, який повинен «обрати для даних відносин саме такий, а не інший спосіб їх юридичної побудови, щоб зробити правове регулювання найбільш ефективним, доцільним, сприяє прогресу, утіленню в життя гуманістичних ідеалів суспільства» [265, с. 24].

За визначенням Ю.А. Тихомирова, «адміністративно-правовий режим є специфічним порядком діяльності суб'єктів права в різних сферах державного життя. Він установлюється в законах та підзаконних актах і спрямований на їх строго цільову і функціональну діяльність на тих ділянках, де потрібні додаткові засоби для підтримання необхідного державного стану» [246, с. 325]. Також автор зазначає, що адміністративно-правові режими є особливим видом регулювання, у рамках якого створюється і використовується специфічна комбінація юридичних, організаційних та інших засобів для забезпечення того чи іншого державного стану. Він підтримується, зберігається і змінюється за допомогою параметрів, які є обов'язковими [246, с. 377].

С.М. Петров під адміністративно-правовими режимами розуміє заснований на нормах адміністративного права особливий порядок функціонування його суб'єктів, спрямований на подолання негативних явищ у відповідній сфері державного управління [8, с. 468]. При цьому, зважаючи на те, що правові режими не завжди спрямовано на подолання кризових, негативних, несприятливих явищ, а більшість із них все ж орієнтована саме на впорядкування певної діяльності, слід підтримати позицію С.С. Маїляна про те, що адміністративно-правові режими можуть бути спрямовані на вирішення проблем також і позитивного характеру. У цьому випадку вони сприяють ефективності функціонування державних структур в їх впливі на соціальні процеси. У другому випадку (вирішення проблем негативного характеру) режими покликані запобігти розвитку негативних тенденцій у тих чи інших сферах державного

управління [112, с. 8]. Успішне використання правових засобів при виконанні певних спеціальних завдань значною мірою полягає в тому, щоб обрати оптимальний для виконання відповідного завдання правовий режим [12, с. 264]. А їх загальною метою є оптимальне регулювання конкретних груп суспільних відносин, створення сприятливого режиму для правомірних дій і несприятливого режиму – для протиправних [34, с. 12].

Н.В. Коваленко в дисертації «Адміністративно-правові режими» (2017) визначає адміністративно-правовий режим як особливу форму правового регулювання суспільних відносин, яка базується на поєднанні комплексу юридичних, організаційних і технічних процедур та адміністративно-правових засобів і визначає міру можливої й належної поведінки суб'єктів, надає особливої спрямованості суспільним відносинам у сфері публічної влади [89, с. 74].

І.С. Розанов сформулював правовий режим як установлену в законодавчому порядку сукупність правил діяльності, дій або поведінки громадян та юридичних осіб, а також порядок реалізації ними своїх прав у певних умовах (ситуаціях) забезпечення і підтримання суверенітету і оборони держави, інтересів безпеки та правоохорони громадського порядку спеціально створеними для цього службами державного управління [218, с. 85].

В.Я. Настюк цілком обґрунтовано зараховує правовий режим до категорій, тісно пов'язаних із юрисдикцією [133, с. 237; 134, с. 11], а Т.В. Аверочкина доводить, що правила відвідання, перебування, різноманітної діяльності в прибережних водах як прояв або форма реалізації адміністративної юрисдикції держави втілюються у формуванні правового режиму того чи іншого простору [3, с. 145]. При цьому справедливо визначається, що юрисдикція держави у водах, що омивають її узбережжя, є наповненою як міжнародно-правовим режимом самих просторів, так і адміністративно-правовими режимами, установленими прибережною державою [262, с. 10]. Це повною мірою стосується й акваторій морських портів, адже, перебуваючи в складі внутрішніх вод держави, вони є особливим об'єктом регулювання комплексу норм,

обов'язкових для прибережної держави міжнародних угод та національного законодавства. Тут завдяки науково-технічному прогресу можуть створюватися нові суходільні території, здійснюватися різні види господарської діяльності тощо. При цьому, незважаючи на вагоме теоретико-прикладне значення (особливо в умовах триваючого оновлення та пошуку кращого механізму адміністрування режиму морських портів), кількість наукових розробок у цій сфері та правничої наукової літератури, присвяченої розглядові режиму морського порту, є дуже обмеженою.

Комплексні, фундаментальні дослідження режимів морських портів датуються 60–80-ми роками минулого століття. Вони були проведені Г.Г. Івановим [71–73] («Правовий режим морських портів», 1968, 1971, 1988), Л.Ф. Поваляєвим («Правовий режим портів Японії, що відкриті для міжнародного судноплавства», 1972) [148] та Я. Жакобом («Правовий режим морських портів, що використовуються для міжнародного судноплавства, 1986) [67]. На теперішній час багато в чому ці роботи є застарілими, містять актуальну для свого часу інформацію, значною є частка ідеологічних (радянських) «нашарувань» у текстах, проте в цих дослідженнях наявні матеріали, яких зазвичай бракує сучасним науковим розвідкам. До їх кола належать ґрунтовні опрацювання витоків та генези сучасного режиму морського порту, а також етапів формування діючого нормативного базису портової діяльності, що є цінними з наукової та практичної точок зору через можливість урахування як негативного, так і позитивного досвіду.

Специфічні риси правового режиму внутрішніх вод та морських портів здебільшого розглядаються в сучасній науковій та навчальній літературі, присвяченій адміністративному та морському праву, у роботах Т.В. Аверочкиної, В.В. Бєлевцевої, Ю.В. Бобрової, Л.В. Валуєвої, В.М. Гуцуляка, Є.В. Додіна, Г.П. Дудар, С.В. Ківалова, А.Л. Колодкіна, С.О. Кузнецова, В.Я. Настюка, А.О. Панчук, В.В. Серафімова та деяких інших. Характерною рисою цих досліджень є фокусування уваги на окремих, найбільш важливих складових

режиму морських портів та вирішенні практичних спірних ситуацій, що склалися в портовій галузі України.

Так у дисертації Т.В. Аверочкіної «Адміністративна юрисдикція в прибережних водах» (2018) на підставі стандартів UNCLOS'82 [97] сформульовано цілісну концепцію адміністративної юрисдикції України в прибережних водах та її реалізації в діяльності органів державної влади. Авторкою досліджено поняття, сутність та правове регулювання режимів водних просторів, розглянуто правовий режим внутрішніх вод України і, зокрема, вод морських портів. Крім того визначено особливості державного контролю як засобу забезпечення режимів прибережних вод та публічні сервіси, що забезпечуються прибережною державою та здійснюються в морських портах України.

У дисертації Л.В. Валусевої «Адміністративно-правовий статус морських портів України» (2013) [43] було досліджено теоретичні і практичні аспекти адміністративно-правового статусу морських портів, визначено його сутність та окреслено проблеми практичної реалізації, наголошено на недоліках системи управління й організації діяльності морських портів України. При цьому режим морського порту не набув у дослідженні необхідного ґрунтовного висвітлення та опрацювання. Зважаючи на час підготовки роботи, новітні зміни в правовому й організаційному забезпеченні функціонування портової галузі в ньому охарактеризовані не були.

У дисертації В.М. Гуцуляка «Правовий режим морських торговельних суден в іноземних портах» (1992) [55] розроблено теоретичні аспекти правового режиму морських торговельних суден в іноземних портах, пов'язані з правом доступу до порту, портовими формальностями, окремими питаннями юрисдикції. Визначено особливості правового режиму в іноземних портах ядерних суден, нафтових танкерів та науково-дослідних суден. Окреслено перспективи укладання міжнародної конвенції про правовий режим морських суден в іноземних портах та запропоновано проєкт такої конвенції.

У монографії В.Я. Настюка та В.В. Белевцевої «Адміністративно-правові

режими в Україні» (2009) здійснено комплексне дослідження галузевих адміністративно-правових режимів та при їх класифікації звернуто увагу на функціонування у внутрішніх водах, територіальному морі та В(М)ЕЗ України різних правових режимів адміністративно-політичної сфери державного управління. При цьому автори дещо випередили час та згадали у своєму дослідженні про прилеглу зону України, яку було встановлено лише через дев'ять років після виходу монографії. Але позицію авторів слід визнати цілковито виправданою, цінною та в певному змісті прогностичною, адже режим, який діє у прилеглій зоні, також належить до кола адміністративно-правових.

У наукових статтях С.В. Ківалова досліджено найбільш резонансні та такі, що вимагали якнайшвидшого вирішення, проблеми роботи морських портів України та найбільш значущі аспекти їх правового режиму. Так, зокрема, у статті «Капітани та служби капітанів морських портів України: законодавча та інституційна криза» (Lex Portus, 2019, № 2, с. 7–26) [87] визначено, що ситуація, за якої в одному морському порту фактично діють два капітани морського порту, є неприпустимою з точки зору організації управління та забезпечення належного нагляду за безпекою мореплавства. Шляхи вирішення спірної ситуації навколо залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту були запропоновані в статті «До питання залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту» (Lex Portus, 2018, № 3, с. 5–18) [86]. Зокрема було визначено, що загальний контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюється виключно службою морської безпеки, загонами охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Ураховуючи положення ч. 3 ст. 10 Закону України «Про морські порти України», приватні охоронні структури можуть залучатися до охорони порту як допоміжні, але не як альтернатива службам морської безпеки та загонам охорони морського порту. А в статті «Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики» (Lex

Portus, 2017, № 1, с. 5–21) [88] акцентовано увагу на обставинах, пов'язаних із рівнем, кількістю та порядком стягнення портових зборів у портах України, та окреслено можливості для вдосконалення політики їх справляння та розрахунку.

Наукові праці С.О. Кузнецова та А.П. Дудар було присвячено дослідженню сутності та нормативних засад здійснення в українських портах контролю державою порту. Так, зокрема С.О. Кузнецов у статті «Контроль держави порту – визначення та правова природа» (Юридичний вісник, 2003, № 1, с. 82–88) [103] проводить глибокий теоретичний аналіз сутності контрольної діяльності, яка здійснюється відповідно до процедур Port State Control та визначає, що ця діяльність є окремим видом адміністративного нагляду і може бути визначена як «окремий вид систематично здійснюваної діяльності осіб, які перебувають на державній службі та мають відповідні повноваження уряду прибережної держави на виключно цей вид діяльності, що здійснюється в порядку та обсягах, установлених міжнародними угодами, щодо суден (їх обладнання, постачання, комплектування екіпажем), експлуатації та виконуваних процедур, основною метою якої є забезпечення безпеки судна, людей та навколишнього середовища із застосуванням, у виключних випадках, заходів, що обмежують свободу пересування судна». А А.П. Дудар у статті «Право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод (Port State Control)» (Актуальні проблеми держави і права, 2011, вип. 57, с. 412–418) [65] окреслює нормативно-правовий базис Port State Control та визначає, що посилення контролю суден зі сторони держави порту стимулює держави прапорів безпосередньо займатися якісним станом торговельного флоту.

У науковій статті А.О. Панчук «Сучасні форми управління морськими портами та проблеми адміністрування морської галузі в Україні» (Lex Portus, 2019, № 1, с. 50–67) [142] порушено важливі практичні проблеми сучасного адміністрування портової галузі та окреслено необхідність: закріплення на законодавчому рівні умов для розвитку морських портів із застосуванням моделі управління Landlord Ports; визначення меж територій морських портів України та внесення відомостей про земельні ділянки до Державного земельного кадастру;

проведення інвентаризації земель морських портів; використання в повному обсязі портових зборів як ресурсу для капітальних інвестицій у розвиток стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

Отже, на теперішній час наукові дослідження правового режиму морського порту є недостатніми через значну фрагментарність та залишення поза увагою багатьох аспектів новітнього етапу розвитку портової галузі в Україні та відповідного законодавства. Зважаючи на вагомі інституційні перетворення та зміни в публічному адмініструванні роботи морських портів України, їх правовий режим потребує оновлення галузевого законодавства та коригування правозастосування чинних норм. Теоретичним базисом такого оновлення мають стати комплексні наукові дослідження та сформовані в них концепції публічного адміністрування режимів та їх практичного застосування з урахуванням також підходів транснаціонального та глобального адміністративного права, які є характерними саме для публічного адміністрування морської та поєднаної з нею діяльності.

Аналіз сучасних напрацювань та підходів адміністративно-правової науки до визначення правового режиму свідчить про їх розподіл на два напрями. У межах першого правовий режим розглядається як правове регулювання суспільних відносин у виняткових ситуаціях (наприклад воєнний стан). Тут правовий режим реалізується у вигляді комплексу правових адміністративних, організаційних впливів органів державної влади (зокрема обмеження прав і свобод громадян), які не застосовуються у звичайній ситуації. У свою чергу, адміністративно-правовий режим представляється як особливий порядок функціонування суб'єктів адміністративного права, спрямований на подолання негативних явищ у відповідній сфері державного управління [8, с. 467]. В основу другого покладено тезу про те, що адміністративно-правовий режим, відображаючи закономірності і цілепокладання державного управління, забезпечує нормативність застосовуваних засобів, визначає нормальний стан системи управління, характер, інтенсивність, зміст поточних процесів. У зв'язку із цим, поняття адміністративно-правового режиму може поширюватися не лише

на механізм правового регулювання в надзвичайних (кризових) ситуаціях, а й на регулювання суспільних відносин із приводу об'єктів права, що мають особливе соціальне значення. За допомогою режимних правил держава встановлює порядок взаємодії в окремих сферах суспільних відносин, порушення якого може спричинити істотну шкоду її інтересам, інтересам суспільства, особистості. Таким чином уявлення про правовий режим у науці адміністративного права пов'язане з уявленнями про його роль як регулятора відносин між суб'єктами приватного і публічного права [111, с. 142].

Адміністративно-правові режими об'єднуються специфікою правового впливу, що є характерним для адміністративного права. Отже, вони є зв'язаними особливостями предмета та методу правового регулювання – суспільними відносинами у сфері державного управління (або публічного адміністрування) та імперативним способом правового впливу. Крім того слід зазначити про можливість існування в адміністративному праві і комплексних правових режимів, що об'єднують норми декількох галузей права за відповідним предметом правового регулювання. Класичним прикладом у даному випадку можуть слугувати митно-правові режими, у рамках яких об'єднуються норми адміністративного, митного, фінансового та навіть міжнародного права [37, с. 21].

До їх кола, на наше переконання, слід віднести також і режими, що діють у морських акваторіях – внутрішніх водах, територіальному морі, прилеглий зоні, ВЕЗ, на континентальному шельфі, а також у морських портах, режим яких поєднує режими суходільної та водної території, режим заходження та перебування суден, режим зони митного контролю, режим пункту пропуску через державний кордон тощо. До складу цих режимів також належать: режими пошуково-рятувальних і суднопіднімальних операцій, створення штучних споруд, прокладення підводних кабелів і трубопроводів у внутрішніх морських водах та територіальному морі; дослідження, розвідування, розроблення (видобування) та охорона водних біологічних ресурсів та інших природних ресурсів і навколишнього середовища внутрішніх морських вод та

територіального моря; режими морських наукових досліджень у внутрішніх морських водах і територіальному морі, захисту і збереження морського середовища та природних ресурсів внутрішніх морських вод і територіального моря, поховання відходів та інших матеріалів і скидання шкідливих речовин у внутрішніх морських водах та територіальному морі, охорони внутрішніх морських вод, територіального моря та їх природних ресурсів [134, с. 76].

І такі режимні правила поєднують як внутрішньонаціональні вимоги, так і ті, що створені шляхом узгодження воľ багатьох держав світу. В останніх навіть визначаються межі та можливості державного публічного адмініструючого впливу на регульовані відносини. Так режимні правила для морських просторів, що встановлені в UNCLOS'82 або в Женевських конвенціях із морського права 1958 р., є саме адміністративно-правовими, адже визначають, яким чином здійснюється публічне адміністрування (за найбільш широкого підходу до його тлумачення як цілісного комплексу всіх видів імперативного впливу на суспільні відносини) діяльності в них, яким чином на рівні держав здійснюється регулювання та підтримання належного стану (режиму) повсякденної діяльності (судноплавства, рибальства тощо) у них. А завдяки формуванню в цих угодах єдиних універсальних підходів та основоположних принципів, досягається необхідний для морської діяльності ефект концептуальної тотожності базових засад її правового регулювання. Крім того, завдяки побудові правових режимів морських просторів та портів на єдиній міжнародно узгодженій основі відбувається розвиток транснаціонального адміністративного права. А метою встановлення таких правових режимів є не лише запобігання правопорушенням та іншим негативним наслідкам (екологічним, безпековим та ін.), але й створення сприятливих умов для розвитку економіки, транспорту, енергетики тощо. При цьому, як зазначають В.Я. Настюк та В.В. Бєлєвцева, незважаючи на певний взаємозв'язок та взаємодію міжнародних і внутрішньодержавних режимів, групу адміністративно-правових режимів не можна вважати безпосередньо похідними від міжнародно-правових. Головною основою адміністративно-правових режимів є суверенна концепція власної безпеки, що спирається на внутрішні

економічні, політичні, соціальні та інші чинники, зрозуміло, з урахуванням міжнародно-правових вимог співіснування світової спільноти [134, с. 27]. Звісно, нормами міжнародних угод визначено загальний базис публічного адміністрування діяльності та правовий режим морських просторів. Цей базис «пристосовується» державами для власних потреб, а обов'язкова чинність норм міжнародних угод щодо держави визначається фактом підписання або приєднання до тієї чи іншої угоди.

Для режимів, що діють у морських просторах та портах, характерними є класичні ознаки адміністративно-правових режимів: визначення спеціальними нормами права поведінки фізичних, посадових і юридичних осіб; детальна регламентація діяльності органів публічної адміністрації; запровадження деяких додаткових правил або винятків із загальнообов'язкових правових норм; установлення особливого контролю за належним дотриманням правопорядку у сфері дії режиму та вжиття необхідних обмежувальних заходів [227, с. 8]. У них завжди простежується державно-владний керуючий імператив, який має прояв у встановленні саме державою (чи уповноваженими нею органами) усіх застосовних режимних правил та взяття на себе саме державою обов'язку з їх підтримання. У них завжди присутні: прийняття і реалізація правових актів, норм та інших рішень за принципом «команда-виконання», наявність ряду заборон, переконань та примусів [230, с. 35]. І ця визначна роль держави в публічному адмініструванні діяльності в прибережних акваторіях та портах визначається нормами діючих стосовно неї міжнародних угод, зокрема Женевських конвенцій 1958 року та UNCLOS'82.

У науковій літературі існує багато класифікацій адміністративно-правових режимів, більшість з яких спрямована на виокремлення сфер їх застосування та є класифікаціями самих установлюваних засобами адміністративного права управлінських режимів, тобто порядку управлінських дій у різних сферах державного управління. У зв'язку із цим усе державне управління (або, відповідно до нових підходів, публічне адміністрування), що є предметом адміністративного права, є режимно організованим [7].

За традиційною та найбільш загальною класифікацією, адміністративно-правові режими розподіляються на загальні та спеціальні. На наше переконання, адміністративно-правові режими, передбачені чинним морським законодавством України, належать до загальних адміністративно-правових режимів, які є відносно стабільними правовими станами. Ці режими не обмежені часовими межами, орієнтовані на забезпечення схоронності певного об'єкта (території або акваторії), нормального функціонування державних органів, підприємств і організацій, громадської безпеки та громадського порядку. Їх «потужностей» у звичайних умовах достатньо для підтримання правопорядку і забезпечення громадської безпеки на цих об'єктах. Вони виконують свої функції постійно незалежно від виникнення екстраординарних подій або дій [271, с. 14]. До кола загальних адміністративно-правових режимів належать також прикордонний режим, пропускний режим, режим обігу зброї та багато інших режимів, які, у свою чергу, мають значний превентивний потенціал [223, с. 283]. При цьому остаточної точки зору щодо віднесення перелічених режимів до кола загальних або спеціальних у доктрині адміністративного права досі не вироблено. Так режим БЕЗ та континентального шельфу, зважаючи на специфічність територіальних меж їх функціонування та детермінованість нормами міжнародних угод, іноді дослідниками зараховуються до спеціальних (територіальних) адміністративно-правових режимів [33, с. 488], хоча вони також зберігають стабільність правових приписів, не є «відповідями» на кризові стани, діють на постійній основі.

Як зазначається в дослідницькій літературі, режими певних об'єктів або територій (акваторій), що мають особливе значення для забезпечення оборони та безпеки держави, береги якої омивають, – унаслідок їх чітко вираженої специфіки – є особливими функціональними режимами (або режимами внутрішніх вод, територіального моря тощо), що охоплюють організацію влади й управління, а також можливі обмеження прав і свобод. Основи зазначеного режиму встановлюються відповідними нормативно-правовими актами щодо конкретного виду діяльності [134, с. 75]. Під функціональним адміністративно-

правовим режимом розуміється врегульований правом порядок певної діяльності, який має нормативний характер стосовно державного управління, є загальнообов'язковим для всіх державних органів і членів суспільства й підлягає конкретизації та захисту в процесі його застосування. Вони поділяються на режими нормального функціонування, надзвичайні та ті, що мають змішаний характер, тобто одночасно поєднують у собі регламентацію нормального функціонування заходу щодо подолання надзвичайних ситуацій [36, с. 108, 111].

Ці режими, як справедливо відзначає Т.В. Аверочкіна, також слід віднести до кола об'єктних, оскільки ними визнаються режими певних об'єктів – водних просторів, щодо яких відповідно до ст. 13 Конституції України [101], від імені Українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених Конституцією [3, с. 159]. Комплексний правовий режим морського порту має ознаки об'єктного та функціонального правового режиму, яким забезпечується стабільна робота особливого комплексного об'єкта – морського порту, який є, відповідно до ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» [198], визначеними межами територією та акваторією, обладнаними для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності. Він також є загальним у межах цієї території та акваторії, оскільки не обмежений строками дії, спрямований на впорядкування та забезпечення нормального функціонування порту, поєднує в собі ряд інших режимів (режим пункту пропуску через державний кордон, режим зони митного контролю, режим пункту базування військово-морських сил тощо). За межами території та акваторії морського порту він може розглядатися як особливий, адже діє в чітко визначених межах, на певній ділянці території держави. Правовий режим морського порту утворює особливу «атмосферу» правового регулювання чітко визначеної сфери суспільних відносин, пов'язаних із напрямом роботи порту, установлює чіткий порядок, проникнутий єдиними принципами, що позначаються на всіх його елементах [111, с. 143].

Слід констатувати, що сучасне українське морське законодавство

перебуває на стадії значних концептуальних перетворень, об'єктивізації важливості, необхідності й невідкладності оновлення, раціоналізації й підвищення ефективності. Складні кризові ситуації (тимчасова окупація морських просторів навколо Кримського півострова, тривалість робіт із прибирання аварійного танкера-бункерувальника «Delfi» тощо) засвідчили важливість модернізації майже всього правового базису морської діяльності. При цьому процес конституювання концепції адміністративно-правових режимів у вітчизняному морському законодавстві розпочався вже з перших нормативних документів, якими було визначено режим територіального моря та внутрішніх вод України. Він простежується до теперішнього часу та отримує втілення в нових документах із питань, що стосуються морської діяльності, зі стабільністю їх базування на нормах чинних стосовно України міжнародних угод.

Законодавчу основу цієї концепції закладено ЗУ «Про державний кордон України» [189], відповідно до норм якого було визначено режим територіального моря України, зокрема правила мирного проходження суден під іноземними прапорами (ст. 13), режим заходження іноземних невійськових суден та військових кораблів до внутрішніх вод і портів України (ст. 14), обов'язок іноземних невійськових суден і військових кораблів додержувати у водах України навігаційних та інших правил (ст. 15). Крім того було встановлено заборони: промислової, дослідної та пошукової діяльності іноземних невійськових суден і військових кораблів у водах України (ст. 16); плавання і перебування невійськових суден і військових кораблів в окремих районах вод України (ст. 17). За своєю правовою природою і з огляду на імперативний, державно-владний механізм їх підтримання, ці режими належать до кола адміністративно-правових та є проявом дії адміністративної юрисдикції України як прибережної держави, яка має своєю основою (у внутрішніх водах та територіальному морі) державний суверенітет.

У Правилах плавання і перебування, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 № 529 [175], було конкретизовано норми ЗУ «Про державний кордон України» щодо особливостей режиму іноземних

військових кораблів в окремих видах прибережних вод України та в портах. Зокрема закріплено обов'язок несення свого військово-морського або державного прапора, слідування іноземних підводних човнів та інших підводних транспортних засобів лише в надводному положенні, додержання правил радіозв'язку, навігаційних, портових, митних, санітарних та інших правил, користування послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та/або криголамне проведення є обов'язковим, тощо. Норми Правил цілковито відповідають нормам ЗУ «Про державний кордон України», Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. [96], а зважаючи на визначення широкого кола заборонених дій при здійсненні мирного проходження, також і нормам UNCLOS'82, хоча до останньої Україна приєдналася лише в 1999 р. [207].

Такий же характер мають і норми Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону» [181], яким було визначено режим В(М)ЕЗ України та встановлено відповідальність за його порушення. Норми цього Закону відповідають UNCLOS'82: не містять додаткових, у порівнянні із цією Конвенцією, режимних правил цього простору, не встановлюють особистісних покарань за їх порушення (ст.ст. 55 та 73 UNCLOS'82), але при цьому зазначений Закон також було прийнято ще до ратифікації Україною UNCLOS'82. Із метою підтримання встановленого режиму В(М)ЕЗ України постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.1996 № 642 було затверджено Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні [155]. Цим Положенням регламентовано дії уповноважених органів, спрямовані на охорону суверенних прав України в її В(М)ЕЗ та контроль за реалізацією прав і виконанням у ній зобов'язань інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій. Отже, за своїм характером цей режим також є адміністративно-правовим, а його ефективність забезпечується достатньо широкими повноваженнями спеціальних органів держави, до кола яких крім ДПС України належать органи Державного агентства рибного господарства України та

Міністерства екології та природних ресурсів України.

Законом України від 06.12.2018 р. «Про прилеглу зону України» [204] визначено правовий режим прилеглої зони України, а також порядок реалізації Україною в цій зоні своїх прав як прибережної держави відповідно до UNCLOS'82, інших міжнародних договорів України, загальновизнаних норм і принципів міжнародного права, Конституції та законів України. Так, відповідно до цього Закону, Україна у своїй прилеглій зоні здійснює контроль, необхідний з метою: 1) запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України в межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море; 2) притягнення до відповідальності за порушення зазначеного законодавства України, учинене в межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море.

Із метою запобігання порушенням зазначеного законодавства України або притягнення до відповідальності за його порушення уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України в її прилеглій зоні та В(М)ЕЗ, може здійснювати такі заходи: 1) зупинення суден; 2) огляд суден; 3) затримання чи арешт суден та/або членів їх екіпажу, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою. Також передбачена базована на нормах UNCLOS'82 можливість переслідування судна-порушника по гарячих слідах (ст. 3). Органом, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України, у її прилеглій зоні та В(М)ЕЗ є, відповідно до ст. 1 Закону України від 03.04.2003 р. «Про Державну прикордонну службу України» [190], ДПС України та, зокрема, її структурний підрозділ – Морська охорона, основні завдання якого пов'язані з охороною державного кордону України на морі та інших водних просторах.

Наведені норми Закону «Про прилеглу зону України» втілюють механізм функціонування адміністративно-правового режиму прилеглої зони, визначеного в нормах міжнародних угод: Конвенції про територіальне море та прилеглу зону

1958 р. та UNCLOS'82. Прибережна держава, дотримуючись норм цих угод, може визначити механізм їх дії та, як наслідок, забезпечити підтримання правового режиму прилеглої зони. Розширення видів правил, за дотриманням яких здійснюється відповідний контроль, не допускається [105, с. 79]. Також, розглядаючи норми Конвенції про територіальне море та прилеглу зону та трьох інших конвенцій 1958 р. і UNCLOS'82, необхідно зауважити, що ними врегульовано схожі (практично тотожні) питання, і відповідно до ст. 311 UNCLOS'82, саме ця Конвенція має переважну силу у відносинах між державами-учасниками над Женевськими конвенціями з морського права 1958 р.

Отже, огляд основних нормативних документів, що визначають правовий режим морських просторів України, свідчить про послідовне формування концепції адміністративно-правових режимів, які діють у цих акваторіях. Основною відзнакою таких режимів є їх базування на нормах міжнародних угод, подекуди навіть тих, що не стали частиною національного законодавства України в установленому порядку. Завдяки цьому такі режими набувають особливих рис, поєднуючи вимоги міжнародних угод і внутрішнього законодавства. Крім того в просторах, які не належать до державної території (прилегла зона, В(М)ЕЗ, континентальний шельф), детермінованість установлюваних правових режимів нормами міжнародних договорів є значнішою у порівнянні з режимом територіального моря та внутрішніх вод. При визначенні правового режиму ВЕЗ, держави навіть не мають права жодним чином «відходити» від норм UNCLOS'82, якими визначено такий режим (ст. 55).

Режим територіального моря – водної території прибережної держави, зовнішня межа якої є її державним кордоном, також є обумовленим нормами міжнародних угод. Адже відповідно до ст. 2 UNCLOS'82 суверенітет прибережної держави здійснюється тут із дотриманням цієї Конвенції та інших норм міжнародного права, і тому він відрізняється від суверенітету держави над суходолом або над внутрішніми водами. Це, зокрема, стосується забезпечення права мирного проходження для суден під іноземними прапорами. Щодо обмеження суверенітету держави нормами міжнародних угод, то необхідно

відзначити позицію С.В. Черніченко про те, що не можна розуміти буквально механізм обмеження суверенітету в результаті укладання міжнародних угод, оскільки в протилежному випадку треба буде визнати, що різні держави, будучи зв'язаними різними міжнародними договорами, мають різний обсяг своїх суверенітетів [266]. Тому говорити про обмеження суверенітету прибережної держави у зв'язку з необхідністю забезпечення мирного проходження для суден під іноземними прапорами навряд чи буде справедливим. Адже, наприклад, О.О. Моїсєєв визначає поняття державного суверенітету як якісну категорію, яка має абсолютний характер та не піддається кількісному вимірюванню [124, с. 26]. Тому, забезпечуючи право мирного проходження у своєму територіальному морі та його безпеку, а також, відповідно до норм UNCLOS'82, повідомляючи про всі небезпеки, прибережна держава добровільно та свідомо погоджується на особливе здійснення своїх суверенних прав у цьому просторі.

Саме суверенні права держави набувають певних особливостей у зв'язку з приєднанням до міжнародної угоди, а не її державний суверенітет, який є їх базисом у територіальному морі. С.В. Черніченко та О.О. Моїсєєв допускають кількісне вимірювання в понятті держави, але лише як набір певних прав і повноважень (правоздатності держави) [266, с. 27]. А Д.В. Галушко говорить про можливе обмеження або делегування прав держави, що впливають із суверенітету, який не може бути обмежений. При цьому, як підкреслює автор, така згода держави є можливою виключно на добровільних засадах [52, с. 368]. На думку Ю.М. Колосова, передача (або згода на певну їх зміну – С.А.) суверенних прерогатив жодним чином не спричиняє будь-яких негативних наслідків, які загрожують суверенітету як незмінній якісній властивості держави, унаслідок якої вона здатна на дедалі більший обсяг послідовних поступок повноважень; навпаки, вона веде до затвердження його пріоритетного значення стосовно інших проявів державності [117, с. 45].

Тому, як доходить висновку Л.В. Терентьєва, державний суверенітет належить до якісної, статичної категорії, яка не передбачає використання таких кількісних показників, як розмір, обсяг, повнота або неповнота. Ця обставина

дозволяє зробити висновок, що суверенітет унаслідок єдності та невідчужуваності не може бути обмежений і певним чином видозмінений [241, с. 198].

Стосовно ж правового режиму внутрішніх вод та їх частини – вод морських портів, то міжнародні угоди практично не містять норм, що його визначили б. Зокрема, деякі питання, що стосувалися портів, було відображено в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та UNCLOS'82 лише тією мірою, якою вони були пов'язані з основною проблематикою територіального моря.

Належність вод морських портів до внутрішніх вод держави підтверджується ст. 6 ЗУ «Про державний кордон України», відповідно до якої води порту України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря, є внутрішніми водами України. У цих водах діє відповідний правовий режим, що має суттєві відмінності від режимів інших, установлених Україною видів морських просторів, – територіального моря, прилеглої зони, В(М)ЕЗ, континентального шельфу. Проте це не означає, що правовий режим внутрішніх вод не зазнає значних та подекуди визначальних впливів норм міжнародних угод, які присвячені регулюванню його окремих аспектів (здебільшого – уніфікації та спрощення портових формальностей) та в установленому порядку стали частиною внутрішнього (національного) законодавства. Адже ефективність порту та привертання до нього суднопотоків, а через це – збільшення податкових надходжень до бюджету країни, прямо залежить від установленого в порту правового режиму, що поєднує різноманітні правила відвідання порту, перебування і переміщення в ньому, режим у пункті пропуску через державний кордон України, режим у зоні митного контролю тощо. І ці режимні правила, зважаючи на залученість портів до всесвітньої торгівлі, мають бути міжнародно уніфікованими та набути однакових (або майже однакових) рис у найбільших портах усього світу. Цього можна досягти лише за допомогою їх визначення в нормах міжнародних угод, підтримуваних більшістю держав портів. Тут, звісно, можуть також

діяти (і діють на теперішній час) звичасві норми, але, ураховуючи їх рекомендаційний характер та розрахунок на добру волю виконавців, ступінь їхньої імперативності є значно меншим.

Як цілком справедливо зазначається в літературі, правовий режим, установлений у внутрішніх морських водах, охоплює не лише права прибережної держави в цих водах, але й права і обов'язки іноземного судна під час його перебування в таких водах. Такого роду кореспондуючий характер прав і обов'язків іноземного судна та прибережної держави полягає в тому, що судно й екіпаж під час його перебування в порту мають право на захист зі сторони законів прибережної держави і відповідно зобов'язані їх дотримуватися [159, с. 34]. Як справедливо зазначає В.М. Гуцуляк, правовий режим судна в іноземному порту є змішаним, тобто передбачає синтез правових норм, які регламентують правовий режим морських портів (просторове регулювання) та які визначають статус морського судна поза залежністю від його місця знаходження (функціональне регулювання) [56, с. 10]. Отже, правовий режим порту – різнопланова та багатовекторна категорія і стосується не лише прибережної держави (держави порту), а й суден, що відвідують такі порти та несуть різні прапори [23, с. 107].

ЗУ «Про морські порти України», визначивши правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України, регламентував і різноманітні види адміністративно-правових режимів, які в них діють. Як справедливо зазначає В.В. Серафімов, у ЗУ «Про морські порти України» терміном «режим» охоплюються встановлені правила перебування і переміщення в межах морського порту, тобто норми, що стосуються допуску на територію та до акваторії порту, здійснення певних дій (заходження, перебування, відхід, вантажні операції, збереження вантажів, робота персоналу тощо), підтримання порядку. До нього також додається розуміння цього терміна як сукупності правил, що застосовуються до суден, відповідно до укладених угод про торговельне мореплавство (національний режим, режим найбільшого сприяння тощо) та забезпечення дотримання режиму вод морських портів як

частини внутрішніх вод держави (відповідно до ст. 6 ЗУ «Про державний кордон України») [222, с. 102–103].

У ЗУ «Про морські порти України» термін «режим» застосовується стосовно різних об'єктів та діяльності: об'єктів портової інфраструктури (ч. 1 ст. 2), використання відокремлених від основної території та акваторії земельних ділянок та водних об'єктів (їх частин) (ч. 6 ст. 8), перебування в морському порту (ст. 10), режим у пункті пропуску через державний кордон України (ст. 11), санітарний, карантинний та протипожежний режими (ч. 2 ст. 17), спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку (ч. 6 ст. 18), правовий режим майна в морському порту (ст. 23), правовий режим земель морського порту (ст. 24). Усі ці режими характеризуються особливою важливістю для регулювання роботи порту, а застосування передбачених ними юридичних засобів обумовлює існування певних обмежень прав громадян і організацій, формулює порядок їхніх дій тощо.

Такі режими мають риси, характерні іншим видам адміністративно-правових режимів: 1) чітка визначеність законодавством, суворість та детальність регулятивного впливу; 2) забезпечуваність дотримання спеціальними суб'єктами. При цьому необхідно зауважити, що в межах морських портів України категорія «правовий режим», охоплюючи декілька їх видів, органічно поєднує їх вимоги, які перетинаються, нашаровуються один на одного та в сукупності представляють собою комплекс декількох видів правових режимів, правила яких встановлюються нормами значної кількості законів, підзаконних та локальних актів морських портів України [24, с. 14].

У дослідницькій літературі визначається, що слід розрізняти міжнародно-правовий режим торговельних портів та режим торговельних портів, установлений внутрішнім законодавством конкретної країни [41, с. 1643]. Але ці види режимів не діють відокремлено, а утворюють загальний, комплексний режим морського порту, де правила поведінки (роботи, операцій) поєднуються та одночасно застосовуються незалежно від того, установлені вони міжнародними угодами або національним законодавством. Більше того, норми міжнародних

угод, які діють у морських портах держав, у встановленому порядку стають частиною національного законодавства – без цього їх дія є неможливою у внутрішніх водах держави та на суходільній території порту.

У значно зміненому вигляді після прийняття ЗУ «Про морські порти України», КТМ України [91] режимні правила морських портів визначено в главі 1 розділу IV «Мореплавство у територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів». Зокрема, відповідно до ст. 85, під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, також і тих, що стосуються безпеки порту й судноплавства у порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних із вантажними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища. Таким чином цю статтю КТМ України присвячено визначенню режиму судна в морському порту та перелічено його основні обов'язки. Стосовно ж правових режимів, що діють на території та акваторії порту, то КТМ України у ст. 73 містить відсилання до ЗУ «Про морські порти України».

Як зазначають А.К. Жудро та Х.М. Джавад, у широкому розумінні, правовий режим судна у порту – це правопорядок, якому підпорядковане судно під час перебування в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при заходженні до порту, перебуванні в ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах та звичаях держав, у деяких міжнародних угодах, інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. Це свідчить про те, що досі не складено кодифікованих загальноприйнятих норм, що вичерпно визначили б правовий режим суден в іноземних портах. Проте це не означає, що цей правовий режим не спирається на певну систему загальновизнаних положень, що більш-менш однаково трактують

у законодавстві та договірній практиці більшості морських держав світу основні права та обов'язки (режим) суден під час їх перебування в іноземних портах. Говорячи про правовий режим суден у портах, маються на увазі ті порти, які є відкритими для іноземних суден, які здійснюють перевезення вантажів та пасажирів у закордонному сполученні, рибальство та морські промисли, а також суден, які використовуються з іншою господарською (комерційною) метою [68, с. 164]. Ці тези, висловлені у 1974 р., досі є актуальними, адже до теперішнього часу міжнародної угоди, якою було б визначено загальні правові засади режиму морських портів, не прийнято.

Зважаючи на викладене, питання закриття та відкриття портів для заходження до них суден також є складовою їх режиму. І на теперішній час існує загальна згода про те, що держава порту має право відмовити суднам у заходженні до своїх портів та регулювати доступ до них [293; 296; 297; 313]. В Україні перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р [194]. До них належать: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, спеціалізований морський порт Ольвія. Порти Криму (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія) на теперішній час є закритими відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту» [61] та наказу Мінінфраструктури від 16.06.2014 р. № 255 [191].

При дослідженні питань про закриття портів в Україні необхідно відзначити думку О.А. Брильова, який зазначає, що після прийняття ЗУ «Про морські порти України» у чинному законодавстві виникли дві категорії «закритий порт» та дві категорії «відкритий порт». Як зауважує дослідник, різниця між цими категоріями є не дуже зрозумілою (особливо для іноземних суб'єктів), якщо користуватися виключно їх назвами. Адже отримано дві подвійні категорії, що є майже однакові за назвою та суттєво різні за правовим змістом. Рішення за кожною із цих подвійних категорій повинні також бути

опубліковані в Повідомленнях мореплавцям, хоча навряд чи іноземці без додаткових пояснень могли зрозуміти, у чому різниця між «закритим портом» згідно зі ст. 5 ЗУ «Про морські порти України» та «закритим портом» згідно зі ст. 73 КТМ України [42]. Автор цілком обґрунтовано зазначає, що відповідно до усталених ще за радянських часів поглядів, закритими порти вважалися, якщо до них заборонялося заходження всіх або певних категорій суден під іноземними прапорами. Це за змістом відповідає ч. 2 ст. 73 КТМ України. У статті ж 5 ЗУ «Про морські порти України» йдеться про закриття портів не для заходження суден, а з метою повного припинення їхньої діяльності. І це за суттю є дещо іншим, але співвідноситься з їх закриттям для заходження іноземних суден як загальне і часткове: адже цілковито закриваючи порт, держава скасовує можливість заходження до них будь-яких суден. І закриття портів, яке відбулося у 2014 р., стало саме таким, оскільки кримські порти було визнано такими, у яких неможливе здійснення обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних, експедиційних робіт та інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, забезпечення охорони навколишнього природного середовища (преамбула розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту»). Цю підставу наведено в затвердженому Кабінетом Міністрів України відповідно до ЗУ «Про морські порти України» Порядку відкриття та закриття морських портів [162] (п. 6).

Таким чином, як обґрунтовано зазначає О.А. Брильов, у вітчизняному морському праві існували дві окремі процедури. Перша процедура – це будівництва та введення в експлуатацію морського порту (власне кажучи така процедура не була частиною морського права, вона належала до сфери цивільного чи адміністративного права). І друга процедура – заборона заходження іноземних суден до діючого морського порту, якщо така заборона з точки зору прибережної влади була доцільною [42]. Але з прийняттям ЗУ «Про морські порти України» це питання опинилося у сфері регулювання морського

права та на теперішній час зберігає актуальність для дослідження та вироблення пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства в частині регулювання вказаним Законом також процедур відкриття/закриття морських портів України для іноземного судноплавства і внесення змін до нього з метою розподілу подвійних категорій «закритий порт» і «відкритий порт».

Як зазначає Т.В. Аверочкина, аналіз доктринальних розробок у сфері правових режимів морських просторів свідчить, що їх характеризує синтез таких компонентів: 1) поняття й межі (також і делімітація між суміжними державами) простору, його складники; 2) межі дії суверенітету і юрисдикції прибережної та інших держав; 3) права прибережної та інших держав у водному просторі; 4) порядок діяльності у водному просторі; 5) правила заходження, перебування та контролю у водних просторах [3, с. 146]. Правовий режим морського порту також охоплює ці складники, але з пристосуванням до своїх особливостей. Отже, правовий режим характеризується наявністю певної структури. Структура правового режиму містить: норми права, юридичні факти, правовідносини, акти реалізації прав і обов'язків, правозастосування, суб'єкти права, їх правові статуси, об'єкти права, методи взаємозв'язку конкретних видів суб'єктів з об'єктами, систему гарантій (насамперед юридичну відповідальність за порушення режиму) [247, с. 25]. Як відзначає І. Соколова, елементами, що становлять зміст будь-якого адміністративно-правового режиму, є сукупність правил поведінки громадян, юридичних осіб, державних органів і посадових осіб і реалізація ними своїх прав у певних ситуаціях, а також режимні органи, на які покладене здійснення мети адміністративно-правового режиму [230, с. 31].

На думку О.Ф. Ноздрачова, у найбільш загальному вигляді правова і організаційна структура будь-якого адміністративного режиму містить визначення: цілей режиму; повноважень суб'єктів, які реалізують режим; порядку функціонування та взаємодії органів виконавчої влади у сфері дії режиму; повноважень органів місцевого самоврядування у сфері режимної організації; спеціальних повноважень суб'єктів режимної організації щодо нормативного правового регулювання, здійснення контролю та нагляду за

заходами і засобами, що складають даний режим; повноважень безпосередніх виконавців режиму; порядку діяльності організацій та поведінки громадян в умовах дії режиму; потреб у виданні відповідних нормативних правових актів; порядку фінансування та компенсації витрат на здійснення режимних заходів у вертикалі органів виконавчої влади, а також щодо органів місцевого самоврядування, організацій, громадян. До структури адміністративного режиму належать режимні заходи: створення штабів, позаштатних підрозділів, центрів та інших структур, реєстраційні дії, облік та контроль деяких видів діяльності, пряма заборона окремих настанов, застосування різних видів відповідальності за порушення чинних правил, а також адміністративних заходів впливу для запобігання порушенням та їх припинення [137, с. 103–104].

Це також підтверджують В.Я. Настюк та В.В. Бєлєвцева, відносячи до структури адміністративно-правових режимів: цільове призначення і мету; розподіл предметів відання і повноважень між суб'єктами режимної діяльності; систему компетентних органів державного управління і порядок їх функціонування та взаємодії; повноваження органів місцевого самоврядування та інших організацій у сфері режимної діяльності; спеціальні повноваження суб'єктів системи здійснення нагляду і контролю за заходами, що становлять механізм цього режиму; систему безпосередніх виконавців режиму зі спеціальним статусом, видання нормативно-правових актів режимного характеру; порядок фінансування і матеріального забезпечення на здійснення режимної діяльності як за вертикаллю системи виконавчої влади, так і щодо органів місцевого самоврядування та інших організацій населення [134, с. 95].

Отже, наукові погляди стосовно структури адміністративно-правових режимів на теперішній час принципової різниці не засвідчують. Ураховуючи попередні напрацювання та чинне морське законодавство, слід зауважити, що структуру правових режимів морських просторів та портів формують такі складові:

визначення поняття простору або об'єкта (для морського порту його визначено у ЗУ «Про морські порти України») та мети їх установа;

порядок визначення їхніх територіальних меж (у випадку з водними просторами особливе значення мають лінії їх відліку, зовнішня межа та розмежування із суміжними державами, а для суходільних територій морських портів – їх установа відповідно до рішень уповноважених органів);

повнота дії суверенітету, суверенних прав та юрисдикції держави порту, прибережної держави та держави прапора судна;

визначення порядку відвідання таких просторів та об'єктів з окресленням меж заборонених/закритих для заходження територій (акваторій) або їх окремих ділянок, установа особливих формальностей для іноземних військових кораблів та суден, що перебувають на урядовій службі та експлуатуються в некомерційних цілях, і торговельних суден, переліку заборонених дій, заходів впливу з метою недопущення таких дій та заходів відповідальності за їх учинення, необхідних контрольних та сервісних процедур та всього порядку діяльності (перебування) у цьому просторі або на цьому об'єкті;

система органів держави, на які покладено завдання з установа та підтримання встановленого режиму [до її складу належить ДПС України, Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Адміністрація морських портів тощо].

Як зазначає Т.В. Аверочкіна, структуру системи таких режимів становлять різноманітні режими, що діють у внутрішніх водах, територіальному морі, В(М)ЕЗ України та в сукупності становлять правові режими цих акваторій [3, с. 390]. Стосовно морських портів комплекс таких режимів охоплює перелічені у ЗУ «Про морські порти України» види режимів, а також режим внутрішніх вод, якими є води морських портів України. Останній, у свою чергу, може охоплювати різноманітні режими: проведення пошуково-рятувальних операцій, режим підняття затонулого майна, режим надзвичайної ситуації, режим прокладання підводних комунікацій, режим запобігання забрудненню навколишнього середовища тощо. Слід зауважити, що сучасна система та структура таких режимів мають бути такими, щоб сформувати найкращу практику для досягнення головної мети створення та функціонування сучасних

морських портів – швидкість і зручність оброблення суден та завдяки цьому – збільшення товаро- та пасажиропотоку, підвищення надходжень до бюджету країни тощо. Формуванню такої практики сприяє виконання встановленими режимами ряду функцій, які можуть бути різноманітними [134, с. 43]. Функції правового режиму – це головні напрями впливу режимів правового характеру на відносини суспільства з метою регулювання їх оптимального характеру, подолання перепон, які є на шляху задоволення суб'єктивних прав і законних інтересів [35, с. 120–121]. Н.В. Коваленко виокремлює такі функції правового режиму: а) за характером і цілями впливу: регулятивні, що розподіляються на підвиди: статичні і динамічні; охоронні, які мають такі підвиди: запобіжні (превентивні), правовідновлювальні, компенсаційні, каральні, виховні; б) за сферою відносин суспільства: економічні функції, що є зображенням правової ролі як базового, найістотнішого регулятора процесів економічного характеру; політичні функції, що покликані впорядковувати процес реалізації влади політичного спрямування як головної ланки всякого суспільства, за браком якого не може існувати його ефективна організація; культурні функції, які відображають ступінь юридичного впливу на сферу людської життєдіяльності інтелектуально-освітнього характеру; соціальні функції, що пов'язані з гарантуванням і впровадженням звичайної суспільної життєдіяльності, тобто в межах сучасного розуміння гарантії здобуття освіти, медичної допомоги тощо [89, с. 220–221].

Установлені Україною правові режими морських просторів та морських портів виконують класичні для адміністративно-правових режимів функції (політичну та економічну, регулятивну та захисну, охоронну та контрольну), які, поєднуючись завдяки одночасній дії декількох видів режимів та зазвичай одночасному виконанню одним режимом декількох функцій, мають прояв у специфічних функціях системи таких режимів: гарантування безпеки судноплавства, охорони навколишнього природного середовища, визначення порядку переміщення товарів, осіб і транспортних засобів через державний кордон, раціонального використання природних ресурсів прибережних вод тощо.

Так політична функція отримує прояв через регулювання можливостей відвідання цих акваторій суднами під прапорами різних держав та охоплює, крім іншого, також санкційні заборони і обмеження; оборонна – через закриття окремих частин акваторій та портів для судноплавства з метою недопущення ворожих нападів; охорони навколишнього середовища – через визначення дозволів і заборон на скидання забруднюючих речовин, економічну – через встановлення умов та порядку господарської діяльності, та загальну регулятивну – через упорядковуючий вплив на різноманітні види діяльності [3, с. 155], які здійснюються у межах того чи іншого простору.

І якщо спроектувати ці раніше виокремлені науковцями функції правових режимів на сферу режиму морського порту, то тут вони отримують прояв у такому. Регулятивна функція тут отримує прояв у визначенні порядку відвідання, перебування та залишення порту, дію при цьому різноманітних правил та заборон; політична та оборонна – у можливості визначення закритих портів для заходження суден під деякими іноземними прапорами або суден із певними характеристиками (військові, торговельні тощо); охоронна та захисна – у закритті для судноплавства окремих частин акваторій портів через небезпеку для суден, навколишнього середовища, людей тощо; економічна – через установа комплексу митних формальностей для суден та товарів, що ними перевозяться; контрольна – через застосування різноманітних контрольних процедур (санітарних, ветеринарних, екологічних тощо), пов'язаних із перетином державного кордону в морських пунктах пропуску, що зазвичай розташовуються в морських портах. І треба зазначити, що ці функції виконуються встановлюваними режимами не відокремлено одна від одної, а комплексно. Завдяки їх поєднанню досягаються цілі встановлюваних режимів та формуються функції їх системи: охорона навколишнього середовища, захист територіальної цілісності та державного ладу прибережної держави, захист прав людини та громадянина, захист епідеміологічного благополуччя населення тощо. Стосовно останньої функції, то в умовах всесвітньої пандемії COVID-19 саме завдяки здійсненню необхідних контрольних (зокрема протиепідемічних,

санітарних, карантинних) процедур у найбільших морських портах світу вдалося запобігти стрімкому поширенню захворюваності в морській галузі. Адже мореплавство одним із перших зазнало значних впливів швидкого поширення нового коронавірусу, а також відіграло визначну роль у забезпеченні готовності країн протистояти поширенню пандемії через стабільні поставки товарів медичного (протиепідемічного) призначення. Кращі практики, що були застосовані в морських портах, було систематизовано в Керівництві для портів в умовах COVID-19 [287; 288]. При цьому застосовані протоколи стосовно недопущення поширення захворюваності є давно розробленими, проте вони набули певного оновлення через особливості поширення нового коронавірусу. І, як зазначають дослідники, на теперішній час актуальним є, насаперед, запровадження підвищених фінансових санкцій за недотримання вимог установлених протоколів [285, р. 27]. Цю тезу необхідно цілковито підтримати та наголосити на тому, що успішність протидії поширенню особливо тяжких інфекційних захворювань залежить від неухильного дотримання встановлених формальностей та персональної відповідальності окремих виконавців контрольних процедур.

1.2. Історико-правовий аспект формування правових режимів морських портів

За всіх часів морські порти відігравали роль провідного важеля формування державності прибережних країн. Завдяки розташуванню на узбережжі морів та океанів саме в прибережних поселеннях відбувався набагато прогресивніший розвиток торгівлі та ремесел, з'являлися перші держави, а розвиток мореплавства зумовлював поширення юрисдикції на віддалені та багаті ресурсами колонії. Саме період Великих географічних відкриттів, що стали можливими внаслідок розвитку мореплавства та, звісно, облаштування спеціальних місць на узбережжях, де можливим і зручним було розвантаження та навантаження великих суден, їх ремонт, отримання необхідного притулку

тощо, – морських портів, заклав основи економічної стабільності сучасних європейських країн та став запорукою становлення великих держав Північної та Південної Америки [23, р. 105]. Від установленого режиму в морських портах залежала та продовжує залежати ефективність торговельних зв'язків держави, швидкість наповнення місцевого та державного бюджетів, наявність великої кількості робочих місць [24, с. 13]. Природно, що в морських портах норми законодавства держав цих портів поширюються на судна, що заходять до них, зобов'язуючи до дотримання встановлених національних режимних норм. Це зумовило на певному етапі розвитку мореплавства необхідність вироблення міжнародно погоджених режимних правил морських портів.

Історія становлення сучасних портів, формування їхніх правил та механізми підвищення ефективності свідчать про те, що зацікавлені в розбудові торговельних зв'язків країни завжди намагалися спростити їхній правовий режим, із максимальною доступністю визначити порядок їх відвідання та здійснювані формальності. Так відомо, що за наказом римського імператора Нерона у 62 р. н. е. на кам'яній стелі було викарбовано текст *Lex Portus Asiae* – перший відомий звід митних правил, що застосовувався при переміщенні товарів між Римською імперією та її азійськими територіями [304]. У договорі Київської Русі з Візантією 944 р. було підтверджено раніше досягнуті домовленості між двома державами і передбачено настанови для людей, задіяних у морській торгівлі. Надалі правила заходження до портів для іноземних суден були пов'язані з розвитком торговельних відносин у XVI–XVII ст.ст. і прийняттям зведень торговельних законів. Зокрема, нормами Новоторговельного статуту 1667 р. [219] було запроваджено суворий контроль за якістю як іноземних, так і російських товарів, конкретизовано порядок їх зберігання, обліку і транспортування. У Статуті купецького водоходства ріками, водами і морями 1781 р. передбачалося право заходження до портів удень і заборона сходження під страхом страти з корабля або з судна без дозволу (п. 51) [260]. Окремі нормативні акти, також і ті, що регулювали портове господарство, приймалися у період з 1722 по 1830 рр. і знайшли своє втілення в окремій книзі Зводу законів

Російської імперії, чинного з 1 січня 1835 р. [228, с. 15].

У юридичній літературі другої половини XIX ст. зазначалося, що «право власності одного народу над гаванями його землі не перешкоджає іншим вільно плавати і спілкуватися між собою. Народ, який буде користуватися своїм правом власності навіть для того, щоб заборонити іншим вхід до своєї гавані, поставить себе поза загальних зносин, але не припинить зносин інших народів між собою» [139, с. 45]. Дійсно, практика держав, яка згодом стала основою для розроблення майбутніх проєктів міжнародних угод, почала відстежуватися уже з початку XIX ст., головним чином у Європі. Вона складалася за двома основними системами: англійською та французькою [15, с. 102].

Англійська система ґрунтувалася на принципах, що були законодавчо закріплені з 1854 р. Відповідні органи влади прибережної держави отримали право здійснювати юрисдикцію над іноземними суднами в портах за відсутності будь-яких угод між державами. Однак на практиці абсолютна юрисдикція прибережної держави не здійснювалася у випадку, коли це стосувалося внутрішньої дисципліни на судні або відносин між капітаном, екіпажем або пасажирами [281, р. 320]. Ця позиція Англії була підтверджена й уточнена у відповіді уряду Англії для запитальника Гаазької конференції з кодифікації міжнародного права 1930 р. Також було підкреслено, що в кожному випадку державі прапора необхідно судити порушника незалежно від того, чи здійснюється втручання прибережної держави [281, р. 322]. Відповідно до французької системи вважалося за необхідне здійснювати втручання і юрисдикцію в усіх випадках учинення злочину, незалежно від його характеру і наслідків [286, р. 207; 314, р. 49-50]. На теперішній час такий розподіл уже не відповідає сучасності, адже навіть за часів їх існування практика засвідчувала випадки змішування обох систем [94, с. 12].

Але не лише національні правові системи та судова практика намагалися виробити єдиний, уніфікований підхід до встановлюваних у морських портах режимних правил та здійснення юрисдикції в них [15, с. 102]. Початком формування міжнародно погоджених норм, якими було б визначено режим

морських портів, вважається 1898 рік, коли Інститутом міжнародного права на Гаазькій сесії було схвалено проєкт правил про режим суден в іноземних портах [307]. Найбільш суттєвими вважаються його ст.ст. 29 та 30, якими було закріплено такі норми: «Судна всіх національностей, у силу перебування в порту або в тій частині моря, у якій встановлено той самий режим, підпорядковуються територіальній юрисдикції незалежно від того, відбуваються події на суші або на борту»; «місцева влада повинна утримуватися від втручання, якщо не є потрібним її сприяння або якщо вчинений проступок не зачіпає порядку і спокою в порту».

Розроблення цих норм відбувалося в поєднанні з виробленням правил про поширення юрисдикції прибережної держави на близькі до її узбережжя морські води, і хоча розрізнення внутрішніх морських вод і територіального моря в той період вже почало проводитися, проте відчутної різниці правових режимів не було, при цьому ж режим морських портів уже давно потребував міжнародного узгодження. Складені в період середньовіччя звичаєві правила та окремі двосторонні договори, зокрема договір гетьмана Б. Хмельницького із султаном Туреччини 1649 р. про свободу судноплавства та заходження українських суден до всіх портів Туреччини [109, с. 403], уже не відповідали розвиткові міжнародної торгівлі та мали потребу в багатосторонньому міжнародному погодженні. Останнє обумовлювалося також і випадками закриття торговельних портів держав, що заважало розвитку морської торгівлі. І хоча проєкт 1898 р. не набув форми міжнародного договору, він все ж поставив на порядок денний питання про режим морських портів, дозволив обговорити на міжнародному рівні проблему забезпечення вільного доступу до них суден під усіма прапорами.

Наступний період міжнародного конституювання режимних правил для морських портів розпочався більш ніж через 20 років потому, у 1921 р., під час проведення під егідою Ліги Націй Першої конференції з питань сполучень і транзиту (10 березня – 31 квітня) та прийняття Конвенції і Статуту про свободу транзиту [282]. Відповідно до норм Статуту, сторони погодилися полегшувати вільний транзит, зокрема водними шляхами. Під час Другої конференції Ліги

Націй, скликаної у 1923 р., було прийнято єдиний до теперішнього часу міжнародний договір, спеціально присвячений режиму морських портів, – Міжнародну Конвенцію і Статут про міжнародний режим морських портів [283]. Останній уособив усталену на той час практику ставлення до суден під іноземними прапорами в морських портах світу та режим у них: було закріплено принцип взаємності при встановленні режимних правил до суден (ст. 3 Статуту), а в ст. 1 передбачено поширення норм Статуту на «всі порти, які зазвичай часто відвідуються морськими суднами та які використовуються для зовнішньої торгівлі». Але, як відомо, Конвенція і Статут не отримали значної підтримки держав та на теперішній час не вважаються загальновизнаними [277, р. 216]. Також дослідники зазначають про деякі прогалини та аспекти, які не були врегульовані нормами Статуту з достатньою однозначністю, а саме: чи всі торговельні судна мають право доступу до порту із законною метою та незалежно від їхнього громадянства або права власності; у документах не було визначено тип портів та тип суден, для яких надається право доступу, а також обставини, за яких у праві доступу може бути відмовлено, і процедури, якими врегульовано право доступу до портів [301, р. 341]. Цими угодами, власне, і обмежується загальне міжнародно-правове забезпечення режиму морських портів, і це, незважаючи на те, що мореплавство внаслідок притаманної йому специфіки має яскраво виражений міжнародний характер, а стабільне його здійснення потребує того, щоб судна, за можливістю, безперешкодно та з дотриманням мінімальних формальностей заходили до морських портів [104, с. 7].

Того часу державами продовжувалися використовуватися механізми двостороннього визначення режимних правил морських портів та розвивалося внутрішнє правове регулювання. Так після утворення СРСР наказом реввійськради № 641 від 22.06.1925 р. було затверджено Загальну інструкцію про взаємовідносини органів влади СРСР з іноземними військовими та торговельними суднами в мирний час, якою допускалося заходження іноземних суден до портів, відкритих для торговельних суден закордонного плавання. Для

портів, гаваней та рейдів було встановлено особливий режим, однаковий для всіх суден, крім випадків репресалій та реторсій [159, с. 33].

У 1928 р. другий проєкт про режим суден в іноземних портах Інституту міжнародного права був схвалений на його Стокгольмській сесії [291; 15, с. 102]: головною метою обох проєктів, розроблених цією організацією (1898 р. та 1928 р.), було вирішення проблеми юрисдикції держави щодо іноземних суден у портах і, отже, установлення режиму морських портів як прояву цієї юрисдикції [95, с. 50]. Проєкт 1928 р. містив таке важливе положення: «будь-яке іноземне судно в силу того, що воно знаходиться в порту або в морських просторах, у яких встановлено той же режим, підпорядковується юрисдикції прибережної держави щодо правопорушень, учинених на борту цього судна, а також на суші членами екіпажу (ст. 33). Стаття 34 цього ж Проєкту містила його обмеження: «Діяння, учинені на борту іноземних суден у порту, що становлять лише порушення дисципліни і професійних обов'язків моряків, належать до компетенції суду держави прапора. Територіальні влади втручаються щоразу, коли ситуація вимагає їх втручання або коли вчинене діяння порушує спокій у порту». Останнє положення сьогодні використовується в багатьох двосторонніх угодах у сфері торговельного мореплавства і набуло статусу загальновизнаного правила.

Наступним етапом формування норм про режим морських портів стала Гаазька конференція Ліги Націй з кодифікації міжнародного права 1930 р. Так звана Дискусійна база № 27 містила положення, якими було врегульовано окремі аспекти режиму в морських портах, зокрема щодо встановлення правил застосування кримінальних законів держави порту. Проте цю Дискусійну базу було виключено з обговорення через те, що конференцію було присвячено обговоренню режиму територіального моря і, за позицією окремих держав, визначати в цьому контексті межі дії юрисдикції прибережної держави в морських портах було непослідовним та не відповідало тематичному спрямуванню роботи конференції. Було також запропоновано з метою визначення питань юрисдикції в портах та їх режиму внести зміни та доповнення

до Конвенції та Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 р., проте це здійснено не було і подальші намагання визначити на міжнародному рівні режим морських портів зупинилися майже на тридцять років.

Режим морських портів ставав також предметом розгляду міжнародних судових інституцій. Так, показовою була справа між Саудівською Аравією та Арабо-Американською нафтовою компанією (ARAMCO), розглянута в Міжнародному суді в 1963 р. На обґрунтування своєї позиції Саудівська Аравія стверджувала, що вона має право визначати власні умови заходження іноземних суден до портів своєї країни. Суд постановив, що «не викликає сумнівів, що кожна суверенна держава має право контролювати свої порти і регулювати, як вважає за потрібне, перевезення з її території ... Однак територіальний суверенітет держави не повинен обмежувати морське сполучення. Це може бути здійснено лише в межах звичайної міжнародної угоди, яку укладає держава, і особливих зобов'язань, які вона на себе бере...» [177, с. 11]. У рішенні також було зазначено, що «відповідно до важливого принципу міжнародного публічного права порти кожної держави повинні бути відкритими для іноземних торговельних суден та можуть бути закриті лише тоді, коли цього потребують життєві інтереси держави. Свобода доступу іноземних суден до портів тієї чи іншої держави включає право на навантаження та розвантаження товарів» [310].

В 1959 р. Міжнародний морський комітет опублікував Попередній проєкт Міжнародної конвенції про міжнародний режим суден в іноземних портах. Відповідно до п. В ст. 1 цього проєкту, портом було визначено простір, обмежений територією, яка підпорядкована національному суверенітету, оснащений для здійснення операцій з навантаження та вивантаження людей та вантажів, постачання та ремонту суден або для деяких інших операцій та зазвичай відвідуваний суднами, які зайняті в іноземній торгівлі [94]. На афінській сесії Комітету знову було обговорено цю проблему та в прийнятій резолюції відзначено той інтерес, який було проявлено до вивчення міжнародно-правового режиму суден в іноземному порту, особливо з питань, що стосувалися юрисдикції над торговельними суднами [72, с. 19–20]. Пропозиції про

розроблення конвенції було внесено Італійською та Югославською національними асоціаціями морського права [94, с. 3]. З метою розроблення цього проєкту Міжнародний морський комітет звертався до національних асоціацій морського права щодо таких питань: по-перше, про необхідність вироблення такої конвенції та, по-друге, про міжнародно-правовий режим суден у торговельних портах. На питання про необхідність вироблення конвенції про режим морських портів позитивно відповіла невелика частина всього складу Міжнародного морського комітету та питання було скеровано до подальшого вивчення [23, с. 111].

У 1962 р. Міжнародний морський комітет повернувся до обговорення проблематики прийняття конвенції про режим морських портів та схвалив резолюцію із зазначенням про інтерес, який було проявлено до вивчення «міжнародно-правового режиму суден в іноземному порту, особливо з питань, що стосуються юрисдикції над торговельними суднами», а Адміністративній раді Комітету було запропоновано продовжити вивчення «режиму суден в іноземних портах відповідно до діючої процедури роботи Міжнародного морського комітету» [94, с. 4]. Наступний проєкт конвенції про режим морських портів було розроблено у 1974 р. та подано до ІМО. Цим проєктом було передбачено повну підпорядкованість судна правопорядку, установленому прибережною державою. Положеннями проєкту передбачалося також право прибережної держави затримувати судна – порушники місцевих законів або правил, а також можливість здійснення щодо них переслідування у випадку виходу з порту. Проєкт передбачав полегшений режим для судна, яке зайшло до порту в пошуках притулку. Незважаючи на повноту опрацювання, проєкт не знайшов підтримки в Юридичному комітеті ІМО та був відхилений [116, с. 588; 15, с. 102–103].

Таким чином практика держав, наукові погляди та розробки, а також робота міжнародних інституцій щодо вироблення загально підтримуваних правових норм, дають можливість виробити таку періодизацію намагань установлення режимів морських портів:

первісний етап (І ст. до н.е. – XVI ст. н.е.), що знаменувався початковими

розробками правил про морську торгівлю та становленням національних норм у цій сфері; упродовж цього періоду продовжують застосовуватися звичасві правила та найбільш усталені з них починають поступово набувати кодифікованих форм у внутрішніх законодавствах морських держав та формують базис проведення значних кодифікаційних робіт у сфері морської торгівлі та навігації;

кодифікаційний етап (XVI – XIX ст.ст.), що став періодом складення норм національних законодавств про морську торгівлю, прийняття спеціальних актів, присвячених торговельним відносинам із виокремленням окремих підрозділів (глав, частин), присвячених морській торгівлі; при цьому увага встановлюваним режимним правилам портів практично не приділялася, адже розрізнення прибережних морських просторів за видами (територіальне море, внутрішні води) тільки починало відбуватися, а їх головне призначення полягало в можливості підтримання нейтралітету прибережної держави та можливості надання притулку тим, хто зазнав лиха;

етап вироблення міжнародних норм про режим морських портів (XIX ст. – теперішній час), під час якого розроблено та прийнято міжнародні угоди, які стосувалися режиму морських портів (1921, 1923 рр.) та якими узагальнено підходи до визначення прибережних морських просторів (1958 р.), впроваджено практику укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство з метою визначення режимів морських портів, актуалізовано питання вироблення спеціальної міжнародної угоди, присвяченої визначенню основоположних аспектів формування режиму морських портів та дії у них юрисдикції прибережної держави. Цей період також охоплює теперішній час, що характеризується набуттям чинності UNCLOS'82 та характеризується остаточним формуванням концепції правового режиму морських просторів, прийняттям міжнародних угод, що стосуються застосованих у морських портах процедур, полегшення міжнародного судноплавства через вироблення уніфікованого підходу до необхідного пакету документів, контрольних та сервісних формальностей.

1.3. Сучасне міжнародне та національно-правове забезпечення режиму морського порту

Оснoву сучасного міжнародного базису забезпечення режиму морського порту становить комплекс міжнародних угод та норм національного законодавства держав портів. Необхідно зауважити, що чинні на теперішній час т.зв. «загальні» Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та UNCLOS'82 не містять правил про режим морських портів. При цьому в них згадується про внутрішні води та порти, проте статей, якими було б визначено з достатнім ступенем повноти правовий режим цих територій та акваторій, не наведено. Так у Конвенції 1958 р. у ст. 8 зазначається, що при визначенні меж територіального моря постійні портові споруди, які є складовою частиною системи цього порту та значно видаються в бік моря, розглядаються як частина берега. А у UNCLOS'82 – цю норму розширено: «З метою визначення меж територіального моря найбільш виступаючі в море постійні портові споруди, які є складовою частиною даного порту, розглядаються як частина берега. Прибережні установки і штучні острови не вважаються постійними портовими спорудами» (ст. 11). У статті 131 UNCLOS'82 визначається, що судна, які плавають під прапором держав, що не мають виходу до моря, користуються в морських портах таким же режимом, як і той режим, що надається іншим іноземним суднам. Також у розділі UNCLOS'82, присвяченому забезпеченню виконання норм щодо забруднення із суден, наявні декілька норм про можливості реагування держав на скиди забруднюючих речовин (ст.ст. 218 – 220).

Як справедливо відзначає професор М. Хаяші, жодне посилання в наведених Конвенціях на внутрішні води не передбачає загального режиму або статусу внутрішніх вод як таких [290, р. 492-493]. Єдина норма містить правило про право мирного проходження, що діє у внутрішніх водах, які раніше були «частиною територіального моря». Цілковито обґрунтовано дослідник вважає, що UNCLOS'82 не містить положень і про режим іноземних суден у портах, за

винятком кількох положень, «які стосуються захисту морського середовища і безпеки суден» [290, р. 488]. Він зазначає про існування у зв'язку із цим значної прогалини в кодифікації морського права, що примушує держави шукати інших шляхів для визначення та погодження режиму в морських портах. І така практика, запроваджена ще у 20-х роках ХХ ст., має місце до теперішнього часу. Вона полягає в укладанні двосторонніх угод про торговельне мореплавство (або судноплавство), що є достатньо зручною практикою для налагодження двосторонніх відносин між державами, у цих угодах отримують своє закріплення режимні правила морських портів [1].

Такі двосторонні угоди укладаються державами з метою більш докладного регулювання відносин, які виникають у сфері міжнародного торговельного судноплавства, у них знаходить свій прояв багато звичаєвих норм, які існують як у практиці міжнародного торговельного мореплавства, так і в стосунках конкретних держав. Практика застосування цих угод свідчить, що вони є надійною правовою основою для зміцнення зв'язків між країнами, незалежно від їхнього соціального ладу або ступеня розвитку національного торговельного флоту [74, с. 220]. Угоди можуть передбачати надання або національного режиму, або режиму найбільшого сприяння, а в деяких випадках поєднувати елементи обох режимів [121, с. 224–225]. Так, наприклад, Угода України з Грецією про торговельне судноплавство 2000 р. [251] передбачає надання національного режиму, Угода України з Болгарією 1997 р. [252] – режим найбільшого сприяння, Угода України з Гонконгом 2003 р. [254] – «національний режим найбільшого сприяння».

Зіставляючи найбільш поширені режими, Секретаріат ЮНКТАД у доповіді «Режим іноземних торгових суден в портах» дійшов висновку, що обсяг прав і привілеїв, які надаються суднам на основі національного режиму, визначити набагато простіше, ніж при режимі найбільшого сприяння. При цьому одночасне надання обох режимів створить оптимальний режим, який встановлюється в даному порту, і забезпечить справедливе ставлення до всіх торгових суден незалежно від національності. У доповіді Секретаріату містився і ряд принципів,

що стосуються заходження торговельних суден у порти. Для полегшення розвитку морської торгівлі пропонувалося: 1) схвалити загальне правило, згідно з яким морські порти були б відкриті для заходження іноземних суден із законною метою; 2) схвалити міжнародні стандарти, які стосуються умов і процедур, що регламентує доступ; 3) визначити обставини, за яких у заходженні може бути відмовлено [63, с. 23–24]. Саме ці пропозиції, на наше переконання, могли б стати основою міжнародної конвенції про режим морських портів або доповнити вже існуючі Конвенцію та Статут про міжнародний режим морських портів, що можуть бути оновлені та актуалізовані до сучасних умов світового торговельного мореплавства [15, с. 104], а також нових викликів і загроз терористичного й іншого характеру.

Отже, практика, від якої на початку кодифікаційних намагань у сфері міжнародного погодження правового режиму морських портів намагалися відійти держави, зрештою повернулася, адже спроби вироблення єдиного, одноманітного правового режиму всіх або майже всіх морських портів світу впродовж XX ст. не мали успіху. Не вдалося його погодити й у попередні часи. Звісно, права держав і режим внутрішніх вод та портів – національна сфера впливу прибережної держави, і укласти на всесвітньому рівні угоди з певними правилами чи обмеженнями власних прав жодна держава навряд чи погодиться й у майбутньому [23, с. 112-113]. При цьому значно актуалізується питання про міжнародну угоду, якою було б визначено загальні принципи побудови або змісту режимних правил морських портів, правил здійснення юрисдикції прибережної держави щодо суден під іноземними прапорами. Неважко зауважити, що наприкінці XX – на початку XXI ст.ст. актуальність цього питання зазнала певного зниження, проте не втратила її, і досі є підґрунтям наукового інтересу до проблематики (уже з урахуванням як чинних міжнародних угод та національних законодавств, так і практики застосування цих правил) [15, с. 101].

Держави, визнаючи відкритість морських портів для іноземних суден, розробляють національні правила заходження до своїх портів, ґрунтуючись у т.ч.

на загальновизнаних принципах і нормах міжнародного права. Однак національне законодавство різних держав по-різному може регулювати схожі відносини, також і в рамках заходження суден до морських портів, установлюючи свої власні вимоги до документів, необхідних для заходження або виходу з морських портів, до форми, кількості та їх змісту. У сукупності такі відмінності несприятливо впливають на безпеку судноплавства і скорочення часу транспортування вантажів [38, с. 76]. Відповідно пошук оптимального механізму документального оформлення прибуття торговельних суден до іноземних портів сприятиме розвитку не лише доктрини морського права, а й розвитку комерційної експлуатації морського транспорту. Одним з елементів такого механізму є уніфікація правових норм, що регулюють комерційну експлуатацію морського транспорту, зокрема при оформленні прибуття торговельних суден до морських портів. Це також підтверджується тим, що особливо важливим для оптимізації зовнішньоекономічних відносин є вирішення питання щодо усунення, мінімізації відмінностей у правових нормах різних держав, що може бути зроблено за допомогою уніфікації правових норм, яка ґрунтується на укладенні багатосторонніх і двосторонніх договорів універсального або регіонального характеру з метою однакового застосування норм права в окремих сферах правовідносин [41, с. 1639].

На теперішній час практично жодна держава, яка має торговельні порти, не встановлює для них (шляхом прийняття внутрішнього законодавства) будь-якого режиму, що погіршує можливість користуватися цими портами у порівнянні з встановленим міжнародно-правовим режимом цих портів. Однак це не означає, що держава не має права своїми внутрішніми нормами встановлювати режим своїх торговельних портів. Сьогодні законодавство держави щодо дозволу на заходження зведено до мінімуму і покликане забезпечити безпеку руху суден у порту. Так, згідно з французьким законодавством, лише у воєнний час торговельні судна не повинні підходити до берегів без дозволу. У мирний час жодних обмежень для торговельних суден при заходженні їх до портів не встановлено» [39, с. 78]. Італійське законодавство містить лише норми, які

стосуються забезпечення порядку в портах і на борту суден, перелік заборонених робіт тощо. Закон про порядок в японських портах допускає вільне заходження іноземних торговельних суден до найбільших і обладнаних портів (т.зв. специфічні порти, яких 64), до інших (неспецифічних) портів візит здійснюється за попереднім дозволом місцевих органів управління безпеки на морі. Японське законодавство містить статті про права портової влади при відвідуванні судна і перевірці документів, про заборону плавання з порушенням навігаційних правил тощо. Аналогічні норми, тобто без вказівки на заборону заходження торговельних суден, містяться не лише в законодавстві європейських держав, але й у законодавстві латиноамериканських країн, а також Австралії та Канади. Наприклад, іноземні торговельні судна, що прибувають до Перу з-за кордону, можуть заходити до будь-якого порту, який має відповідні митні установи, і за умови, що вони дотримуються санітарних та інших правил порту [274, с. 9]. Отже, можна говорити про сформований звичай доступності для іноземних суден морських торговельних портів за допомогою визнання їх відкритими [41, с. 1641].

З урахуванням загальновизнаного правила про те, що до портів, відкритих для заходження іноземних торговельних суден, можуть заходити будь-які судна незалежно від прапора, існують і певні винятки із цього правила, які іноді трапляються [40, с. 13]. А.С. Кокін визначав, що «історії відомі випадки заборони заходження суден до портів США, для суден, що плавають під державними прапорами Кампучії, Куби, КНДР і В'єтнаму, що стосується суден, які плавають під прапорами країн – учасниць Варшавського договору, то їм заборонявся захід в 11 портів США. Навіть у відкритих для таких суден портах було встановлено вимогу про завчасне спрямування запиту на отримання дозволу на заходження в порт від коменданта Берегової охорони» [274, с. 10].

У сучасному світі ситуація щодо доступу до морських портів ускладнюється санкційною політикою. Так Радою Безпеки ООН було запроваджено масштабну портову заборону щодо чотирьох торговельних суден, які з порушенням санкцій ООН перевозили до КНДР та з цієї країни заборонені

товари [221], США заборонили заходження до своїх портів суднам, які відвідували КНДР [179], влада Південної Кореї заборонила вхід до портів країни всім суднам російської компанії «Гудзон», що потрапили до списку санкцій Мінфіну США [273].

На додаток можна також відзначити заборону заходжень до портів Сирії для торговельних суден під прапорами Ліберії, Іспанії, Данії, Італії та Мальти, держави яких обвинувачуються в порушенні рішення Регіонального бюро щодо бойкоту Ізраїлю [224]. До кола таких випадків також можна віднести випадок з арештом судна Kanton, яке усупереч забороні України у липні 2014 р. зайшло до порту Севастополя, а потім для завантаження до Херсонського морського торговельного порту, де було затримано. Капітану судна, громадянину Туреччини, інкримінувалося скоєння злочину за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї з метою заподіяння шкоди інтересам держави караються обмеженням волі на строк до трьох років або позбавленням волі на той самий строк із конфіскацією транспортних засобів. Письмове повідомлення за фактом порушення правил України було спрямоване до компетентних органів Туреччини. МЗС України також спрямувало ноти протесту з аналогічної причини – недотримання заборони України для суден, що знаходилися у портах Криму, – до посольств Молдови, Італії, Кіпру, Португалії та Мальти [29]. Подібних випадків із заходженням до закритих Україною портів Криму багато [141; 250; 258], але з метою уникнення відповідальності та затримань на суднах, які здійснюють такі заходження, свідомо вимикається автоматична ідентифікаційна система (далі – AIC). Такі дії свідчать про намагання іноземних компаній, причетних до морських перевезень до закритих портів, уникнути відповідальності згідно з українським законодавством, а також не потрапити до списку компаній-порушників, до яких можуть застосовуватись міжнародно-правові санкції [45].

На теперішній час прибережні країни при встановленні режимів у власних морських портах продовжують зберігати та розширювати тенденції до зменшення формальностей, спрощення їх проходження та запровадження

інформаційних технологій із метою якнайскорішого оброблення вантажів та збільшення пасажиропотоку, підвищення ефективності роботи та гарантування безпеки. І це не є випадковим, адже значна кількість та різноманітність процедур у морських портах зумовила розроблення та прийняття ще в середині минулого століття Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [99] (FAL). Відповідно до преамбули, її було прийнято з бажанням «... полегшити морське судноплавство шляхом спрощення і зниження до мінімуму формальностей, необхідної документації та процедур прибуття, перебування і відбуття суден, що беруть участь у міжнародному судноплавстві». А згідно зі ст. 3, договірні уряди зобов'язалися співробітничати з метою забезпечення максимальної можливої уніфікації формальностей, необхідної документації та процедур з усіх питань, щодо яких така уніфікація полегшить і поліпшить міжнародне судноплавство та звести до мінімуму будь-які зміни у формальностях, необхідній документації та процедурах, необхідних для задоволення вимог внутрішнього характеру [15, с. 100].

При цьому навіть за умов приєднання України до цієї Конвенції [202] досі зберігається значна кількість національної нормативної бази стосовно видів здійснюваного в портах контролю, інших формальностей (зокрема кількості портових зборів), система багатьох органів державної влади, на які покладається здійснення портових формальностей, неврегульованості окремих аспектів заходження до портів України суден під іноземними прапорами тощо. В Україні досі залишаються на часі поліпшення організаційно-правового забезпечення роботи морських портів, визначення їхніх меж. Позитивним зрушенням на цьому шляху стала пропозиція ДП «АМПУ», висловлена наприкінці 2017 р., щодо створення Морського єдиного вікна. За повідомленнями ЗМІ, ця інформаційна система дозволить упорядковано збирати й аналізувати дані про судна, що заходять до українських портів, із доступом до них митних органів країни. Передбачалося, що таке єдине вікно дозволить виконавчій владі краще взаємодіяти у сфері здійснення різноманітних видів державного контролю. Стосовно контрольних процедур передбачалося уточнити принцип мовчазної

згоди – якщо орган влади в установлений строк не видав негативних приписів, то контроль вважається таким, що відбувся [14; 123]. Ці ініціативи сприймаються цілком позитивно та свідчать про реальну зацікавленість Мінінфраструктури та ДП «АМПУ» у відбудові морської галузі, залученні суднопотоків до морських портів України, а здійснювані сьогодні днопоглиблювальні роботи в морських портах України та на підходах до них ще раз підкреслюють ці прагнення та намагання і підсилюють позитивні враження від здійснюваних реформ у морській галузі України [24, с. 14–15].

Визначаючи систему національного правового забезпечення режимів морських портів України, слід відзначити прийняті в Україні програмні документи довгострокового планування: Морську доктрину України на період до 2035 року [128], Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року [233] та Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [135].

Морська доктрина України на період до 2035 року, розкриваючи напрями реформування портової діяльності, не містить норм, що визначили або містили згадки про правовий режим морських портів України або загальних норм, які могли б стати базовими для формування галузевого законодавства. При цьому в Доктрині неодноразово зазначається про елементи такого правового режиму. Так звертається увага на необхідність дотримання міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів, важливість функціонування чітко структурованої системи безпеки мореплавства і охорони суден та портових засобів, а розвиток, підвищення ефективності та забезпечення конкурентоспроможності морських портів визнані одним із національних інтересів України на морі. Крім того в Доктрині зауважується, що для загального поліпшення стану морської діяльності необхідно: удосконалити систему стягнення портових зборів, розв'язати проблеми розвитку морських портів, підвищити рівень упровадження міжнародних стандартів у діяльність державних органів у морських портах, створити сучасне нормативно-технічне забезпечення для проєктування портів та водних шляхів. Ці складові в комплексі з

установленими прибережною державою правилами відвідання портів, здійснення в них різних видів діяльності тощо, на наше переконання, саме і формують досить складний, сформований з багатьох різних режимів т.зв. «конгломерат режимних правил» [6, с. 131], який є характерним для кожного з морських портів України.

Інші програмні документи галузі – Стратегія розвитку морських портів та Національна транспортна стратегія – визначають напрями вдосконалення портової діяльності, зокрема режимів портів, аналогічно Доктрині та не містять жодних визначень або характеристик таких режимів, зупиняючись на означенні напрямів реформування їх елементів. Так, наприклад, у Національній транспортній стратегії зазначається про необхідність підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах, розроблення й затвердження методики розрахунку ставок портових зборів, перегляд їх розміру з урахуванням структури та напрямів вантажопотоків, входження морських портів України до топ-100 найбільших портів світу за показниками обсягу оброблення контейнерів тощо. А Стратегія розвитку морських портів присвячена визначенню магістральних ідей практично повного реформування всієї морської портової галузі. Необхідно зауважити, що аналіз текстів цих документів свідчить про високий рівень дублювання норм, зупинення уваги на однакових проблемних аспектах функціонування портової галузі України. При цьому жоден із них не містить конкретизованого плану реалізації запланованих заходів, не визначає відповідальних виконавців та не встановлює строків. Звісно, такі плани роботи можуть і не бути частиною програмних документів, проте можуть бути розроблені та прийняті на їх розвиток. А їх відсутність, на наше переконання, зменшує ефективність стратегічного планування та зводить практично нанівець реалізацію задекларованих положень. Крім того, зважаючи на те, що фактично норми Доктрини та стратегій визначають напрями реформування режимів морських портів України, у них варто було б зазначити про режими, які діють у морських портах України, а також розмістити загальне згадування про їх детермінованість

нормами міжнародних угод та галузевого законодавства [280, р. 47–48]. В оновленій наприкінці 2020 р. Стратегії розвитку морських портів, на відміну від попередньої редакції, у Додатку все ж визначено Пріоритетні заходи з реалізації Стратегії в короткостроковій (на п'ять років), середньостроковій (на 10 років) та довгостроковій (на 25 років) перспективі щодо кожного з 13 морських портів України, але більш конкретизованих та визначених у часі заходів не передбачено.

Блок сучасного національного правового регулювання режиму морського порту України доповнює ЗУ «Про морські порти України», у нормах якого визначається загальний правовий базис правового режиму морського порту України. Так у ст. 10 «Режим перебування в морському порту» зазначається фактично не про режим перебування, а про контроль та підтримання режиму в морському порті, а наступна (11) стаття визначає аспекти режиму в пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль у морському порту. Отже, фактично правил, якими були би визначені основи режиму портів як порядку здійснення в них специфічної діяльності, у цих статтях не наводиться. Перегляд інших норм ЗУ «Про морські порти України» свідчить про те, що ними визначено лише найбільш значущі аспекти режиму морських портів України, а конкретизація режимних правил здійснюється в локальних актах портів: обов'язкових постановах, а також у зводах звичаїв портів. Ці локальні акти присвячено визначенню специфічних для кожного порту протоколів роботи.

Зокрема, в обов'язкових постановах по порту міститься інформація про: 1) межі зони нагляду, території та акваторії порту, його технічні можливості щодо приймання суден; 2) райони лоцманського проведення; 3) порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах; 4) правила стоянки суден, швартування та відшвартовування тощо. Тут також наголошується на тому, що інформація, яка міститься в обов'язкових постановах, стосується гарантування безпеки мореплавства в морському порту і нібито інших аспектів діяльності порту не визначає. При цьому, зважаючи на те, що принцип забезпечення безпеки мореплавства є провідним у правовому регулюванні

морської діяльності із самого початку розроблення відповідних правових (а спочатку – звичасвих) приписів у національних законодавствах, а згодом – і в міжнародному співробітництві [147, с. 57], весь комплекс правових норм, якими супроводжується сучасне мореплавство, пройнятий ним [147, с. 61]. Таким чином саме забезпечення безпеки визначає сутність режимних правил порту. Але, на наше переконання, безпека тут отримує більш широке тлумачення, адже поєднує не лише безпеку мореплавства та безпеку від пожеж і захворювань, зіткнень як власне суден між собою, а також суден із портовими спорудами, екологічних загроз, а також і політичну й економічну безпеку держави через виконання встановленими режимами портів відповідних функцій. Відповідно до ст. 9 ЗУ «Про морські порти України», інший локальний акт – звід звичаїв морського порту – установлює правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці в цьому морському порту, що також є складниками правового режиму порту.

Отже, до комплексу норм, якими визначаються особливості режиму кожного з морських портів України, слід зарахувати норми зводів звичаїв та обов'язкових постанов по порту. Ці акти приймаються з метою визначення та врегулювання особливостей правового режиму портів, конкретизують норми галузевого законодавства, а також технічних норм, визначаючи їх особливості щодо кожного з портів, розташованих на території України. За своєю суттю ці документи є локальними, адже поширюються лише на певний, чітко визначений морський порт, виконують допоміжну, але достатньо значну роль для забезпечення кожному окремому порту можливості ефективності реалізації наданих функцій. І хоча зазначені акти мають певні відмінності від локальних актів, що приймаються органами управління юридичних осіб, та розглядаються як такі відповідно до класичних поглядів дослідників нормотворчості у різних галузях правничої науки, вони все ж можуть бути, завдяки поширенню на чітко визначені територію та акваторію, віднесені саме до групи актів локальної нормотворчості [17, с. 137].

Таким чином, систему сучасного міжнародного та національно-правового

забезпечення режиму морського порту складає блок 1) міжнародних угод, що визначають окремі аспекти функціонування й режиму морських портів та поєднують як багатосторонні, так і двосторонні угоди; 2) національного законодавства, яке містить загальні засади встановлення та підтримання режимів морських портів; 3) актів локального регулювання, у яких конкретизовано відповідно до умов кожного морського порту України норми як міжнародних угод, так і національного законодавства, а їх головною метою визначено гарантування безпеки мореплавства як провідного принципу, яким визначено та скеровано всі правотворчі процеси в сучасному мореплаванні.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ТЕРИТОРІЇ ТА ВОД МОРСЬКОГО ПОРТУ УКРАЇНИ

2.1. Правовий режим акваторії морського порту України

Відповідно до п. 6 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності. Отже, морський порт поєднує як водний («акваторія», від лат. aqua – «вода», terra – «земля», «територія»), так і суходільний простори. Територія та акваторія властиві кожному морському порту, їх можна вважати ознакою, що характеризує морський порт [64, с. 306] як такий. При цьому правовий режим цих просторів є різним. Так водні – належать до внутрішніх вод України, є водною територією держави з установленим у них правовим режимом діяльності, а суходільні – є земельними ділянками, частиною суходільної території прибережної держави, де також встановлено особливий правовий режим (пропускний, безпековий, митний тощо). Їх об'єднує фактор належності до складу державної території та дія юрисдикції і суверенітету України.

Згідно із Законом України від 17.02.2011 р. «Про регулювання містобудівної діяльності» [208], територія – це частина земної поверхні з повітряним простором та розташованими під нею надрами у визначених межах (кордонах), що має певне географічне положення, природні та створені в результаті діяльності людей умови і ресурси (ст. 1). Відповідно до Угоди про заохочення та захист інвестицій між Україною та Фондом міжнародного розвитку ОПЕК 2017 р. [255], територія означає суходільну територію, внутрішні води та територіальні води України, морські та підводні території, а також повітряний простір над такими територіями, над якими країна здійснює, відповідно до міжнародного законодавства, суверенітет, суверенні права,

юрисдикцію та ефективний контроль (ст. I). Отже, відповідно, територією є не лише суходільні, а й зайняті водою простори – акваторії.

Водні території (акваторії) портів є їхньою іманентною частиною, що забезпечує можливість підходу суден до портових споруд та устаткування для здійснення вантажно-розвантажувальних операцій, висадки пасажирів тощо. Правовий режим акваторії морського порту поєднує комплекс правил, установлених нормами національного законодавства через її перебування в складі внутрішніх вод прибережної держави. В Україні це констатується в ст. 6 ЗУ «Про державний кордон України», відповідно до якої, до внутрішніх вод України належать, зокрема, «2) води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, що найбільше виступають у бік моря», і цим визначається їхній правовий статус [28, с. 492], що пов'язаний, насамперед, із поширенням на такі води суверенітету та юрисдикції прибережної держави [95, с. 32; 270, с. 30].

Спеціальне законодавство у сфері портової діяльності, зокрема ЗУ «Про морські порти України», визначає, що акваторія морського порту (портова акваторія) – це визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден. До складу акваторії порту належать:

внутрішній підхідний канал – гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту;

операційна акваторія причалу (причалів) – гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;

рейд – частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у т.ч. для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в

частині, захищеній повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд). Акваторія порту належить до кола об'єктів портової інфраструктури загального користування, її віднесено до складу гідротехнічних (інженерно-технічних) споруд морських портів, поряд із причалами, пірсами, каналами, операційними акваторіями причалів, якірними стоянками тощо (ст. 1 ЗУ «Про морські порти України»).

Зважаючи на наведені визначення, що містяться в ЗУ «Про морські порти України», необхідно підтримати думку Ю.З. Драпайло щодо нелогічності визначення акваторії морського порту (портової акваторії) як частини водного об'єкта (об'єктів). Дослідник акцентує увагу на необхідності заміни формулювання «водного об'єкта (об'єктів)» на слово «моря», обґрунтовуючи це тим, що ЗУ «Про морські порти України» стосується саме морських портів України, а «водний об'єкт» визначається у Водному кодексі України [47] як природний або створений штучно елемент довкілля, у якому зосереджуються води (море, лиман, річка, струмок, озеро, водосховище, ставок, канал, а також водоносний горизонт) [64, с. 308–309]. У зв'язку із цим, Ю.З. Драпайло визначає акваторію морського порту як частину моря, крім суднового ходу, що призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден, що знаходиться у межах морського порту [64, с. 309].

У зв'язку з тим, що правовий режим територіального моря та внутрішніх вод є різним, важливим є чітке визначення їхніх меж. Особливо важливим є розмежування територіального моря та вод морських портів, адже сучасні портові споруди розташовуються на достатньо великих відстанях від берега [72, с. 6]. У зв'язку із цим, у ст. 11 UNCLOS'82 з метою визначення меж територіального моря постійні портові споруди, що найбільш виступають у море та є складовою частиною порту, розглядаються як частина берега. При цьому, прибережні установки і штучні острови не вважаються постійними портовими спорудами. Це підтверджується й нормою ст. 6 ЗУ «Про державний кордон України». Суходільні та морські межі морських портів мають однакове значення,

оскільки лише вони дозволяють точно визначити територію порту: за наявності виокремленої таким чином територіальної одиниці можна правильно оцінити правове положення за умов виникнення попереднього питання про те, чи мали місце певні події в межах порту [72, с. 6], а також у межах саме якого простору здійснюється адміністрування діяльності того чи іншого порту, або які акваторії є зоною нагляду капітана морського порту за безпекою мореплавства.

Відповідно до ЗУ «Про морські порти України», межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Територія та акваторія морського порту можуть включати відокремлені від основної території та акваторії земельні ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною територією та акваторією правовий режим використання (ст. 8). На теперішній час в Україні визначено межі акваторій усіх 13 морських портів відповідно до постанов Кабінету Міністрів України, що датуються 2007 – 2009 рр. та є практично подібними за змістом, оскільки містять переліки відповідних координат та назви водних і суходільних об'єктів, гідротехнічних споруд (наприклад, постанова Кабінету Міністрів України від 18.03.2009 р. № 223 «Про межі акваторії морського порту Одеса» [197]).

Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266 [138], містять норми, якими визначено загальні засади правового статусу та режиму акваторії порту. Так, зокрема, акваторію морського порту Одеса складають відведені порту водні простори; акваторія морського порту Одеса є державною власністю і перебуває в користуванні адміністрації морського порту Одеса; вона є водним об'єктом зі спеціальним режимом експлуатації (п. 3.4). Морський порт Одеса має суміжну акваторію з базою ВМС України (п. 4.2).

Правовий режим акваторій морських портів установлюється прибережною державою, у них не діє передбачене міжнародними угодами для територіального моря право мирного проходження суден під іноземними прапорами. Проте

вважати, що на встановлювані прибережною державою режимні правила норми міжнародних договорів не мають жодного впливу було б помилковим. Адже Україна, як і інші держави, є учасницею міжнародних договорів, що стали в установленому порядку частиною її національного законодавства та справляють вагомий вплив на встановлення порядку діяльності у внутрішніх водах та визначення механізмів впливу на судна під іноземними прапорами [28, с. 493]. Так В.А. Кисельов зауважує, що, перш за все, компетенція прибережної держави щодо іноземних суден має узгоджуватися із загальновизнаними нормами міжнародного права (наприклад, із принципом недискримінації) [85, с. 5]. А розвиток економічних зв'язків і необхідність створення максимально сприятливих умов для торговельного мореплавства змушують прибережні держави здійснювати свою суверенну владу в портах з урахуванням усталеної світової практики і змінювати її з метою полегшення процедури заходження й перебування іноземних торговельних суден у портах [2, с. 284]. При цьому загальновизнаним звичаєвим правилом є те, що правовий режим внутрішніх вод установлюється прибережною державою. Тут іноземним суднам зазвичай заборонено займатися будь-якими промислами та дослідницькою діяльністю без спеціального дозволу. Як правило, будь-які іноземні судна можуть заходити до внутрішніх вод іншої держави лише з дозволу останньої [5, с. 160].

Окремі складники режиму акваторії морських портів України, відповідно до ст. 8 ЗУ «Про державний кордон України», є елементами режиму державного кордону України, яким є, зокрема, порядок перетинання державного кордону України, плавання і перебування українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі та внутрішніх водах України, заходження іноземних невійськових суден і військових кораблів у внутрішні води і порти України та перебування в них, утримання державного кордону України, провадження різних робіт, промислової та іншої діяльності на державному кордоні України.

При цьому, на наше переконання, режим морського порту охоплює також і такі елементи, як правила визначення меж відповідного простору [адже

необхідним є встановлення території (акваторії), де саме діють особливі режимні правила], визначення повноти дії суверенітету, юрисдикції та прав прибережної держав, а також юрисдикції та прав інших держав (зокрема, держав прапорів суден, які відвідують внутрішні води прибережної держави). Для режиму морського порту (його складника, який визначає режим судна під іноземним прапором) є характерним кореляційний зв'язок здійснюваних повноважень держави порту та держави прапора судна, про що зазначалося вище. Тому режим державного кордону, як його визначено в ст. 8 ЗУ «Про державний кордон України», не охоплює в повному обсязі режим морського порту, а визначає його окремі (достатньо великі за обсягом та значущістю) складові. Закон також містить опис основних обов'язків іноземних суден, зокрема ст. 15 ЗУ «Про державний кордон України» присвячено визначенню обов'язку іноземних невійськових суден і військових кораблів додержувати у водах України навігаційних та інших правил (радіозв'язку, портових, митних, санітарних тощо). Іноземні невійськові судна і військові кораблі в разі вимушеного заходження до внутрішніх вод України або в разі вимушеного недодержання правил плавання і перебування в цих водах зобов'язані негайно повідомити про це адміністрацію найближчого порту України.

У ст. 18 ЗУ «Про державний кордон України» визначається, що судноплавство, провадження інших робіт у внутрішніх водах України провадяться відповідно до законодавства та міжнародних договорів України і здійснюються таким чином, щоб забезпечувався належний порядок на державному кордоні України. Компетентними органами України за погодженням з органами ДПС України з урахуванням місцевих умов установлюється порядок здійснення всіх видів господарської діяльності на державному кордоні України. Таким чином до елементів режиму акваторії морського порту належить режим судноплавства в її межах. У ст. 14 ЗУ «Про морські порти України», відзначається, що організація судноплавства здійснюється на основі розподілу функцій гарантування безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства. Нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється

капітаном морського порту, який очолює службу капітана морського порту. Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується ДП «АМПУ», 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.

Наведена стаття, обмежуючись загальними нормами стосовно розмежування повноважень та принципу, відповідно до якого організується судноплавство в акваторії морського порту (у проєкції на гарантування безпеки мореплавства), як і низка інших статей цього закону, містить відсилання до локального акта порту – обов'язкових постанов, які, власне, і присвячені більш детальному опису режимних правил акваторії морського порту. Зокрема, відповідно до Обов'язкових постанов по морському порту Одеса, затверджених наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266, під час плавання в портових водах судна повинні дотримуватися Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі 1972 р. [98], правил плавання в зоні дії Посту регулювання руху суден (далі – ПРРС) порту Одеса філії ДП «АМПУ» «Дельта-лоцман». Плавання всіх суден у портових водах може здійснюватися тільки з дозволу ПРРС. Заборонено плавання суден і виконання швартовних операцій, якщо не готовий до роботи головний двигун (за винятком перетягування суден на швартовних кінцях уздовж причалу). У разі необхідності, відповідно до заявки терміналу, капітан морського порту Одеса розглядає можливість перешвартування судна, його розкантування, виходу на якірне місце, ураховуючи при цьому тактико-технічні дані судна, погодні умови, пору доби (п. 5.4.4.1.1 – 5.4.4.1.3).

Обов'язкові постанови містять й інші норми, присвячені конкретизації режиму судноплавства в акваторії морського порту, зокрема ними визначено порядок плавання суден в акваторії, на каналах і фарватерах, правила заходження і виходу суден із морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії

морського порту, порядок надання лоцманських послуг (розділ V). Важливо зауважити, що в Обов'язкових постановах неодноразово наголошується на поширенні їх дії та імперативній обов'язковості виконання їх норм усіма юридичними і фізичними особами, суднами, кораблями та іншими плавзасобами всіх прапорів, що знаходяться в акваторії порту Одеса, незалежно від їхньої відомчої належності та форм власності (п. 1.3, 5.1.1, 5.4.2.3, 10.1.4 тощо).

Згідно з наказом Державної служби морського та річкового транспорту України від 25.02.2019 р. № 78 «Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства» [180], було окреслено зону нагляду капітана морського порту з безпеки судноплавства в районі Одеського порту. Порівняльний аналіз цього наказу та постанови про визначення меж акваторії морського порту Одеса свідчить про дещо більшу зону нагляду капітана морського порту з безпеки судноплавства в районі Одеського порту, зважаючи на віднесення до її складу 12-мильної зони навколо о. Зміїний та районів територіального моря України. Необхідно також зауважити, що в нормах наведеного наказу, як і в багатьох інших актах морського законодавства України, припущено помилки в назві територіального моря та позначено його як «територіальні води». Це не відповідає ані міжнародним угодам, що стали частиною національного законодавства України (зокрема, UNCLOS'82), ані чинному внутрішньому законодавству (зокрема ЗУ «Про державний кордон України»).

Таким чином режим акваторії (вод) морського порту встановлюється нормами національного законодавства прибережної держави. Його нормами визначено правила перебування в акваторії морського порту, режим її використання, зокрема з метою заходження суден, здійснення вантажно-розвантажувальних робіт, інших операцій, пов'язаних із торговельним мореплавством, гарантування безпеки судноплавства, встановлено вимоги стосовно дотримання різноманітних правил [28, с. 493], що мають імперативну дію стосовно всіх суб'єктів, які здійснюють діяльність у морському порту.

2.2. Режим суходільної території морського порту України

Відповідно до п. 16 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», територія морського порту – частина суходільної території України з визначеними межами, також і штучно створені земельні ділянки. У Словнику морських термінів зазначається, що територія порту – це «прибережна сухопутна площа у встановлених межах, що займана портом, з розташованим на ній портовим господарством... Усі об'єкти портового господарства розміщені на території порту відповідно до виробничих функцій портових зон» [226]. Отже, суходільна територія морського порту є частиною державної території.

У правовій доктрині термін «територія» у різні часи розумівся залежно від статусу і основного призначення конкретної території, але здебільшого він ототожнювався або з просторовими межами держави (публічно-правовий підхід) або з об'єктом права власності або цивільно-правового обігу (приватно-правовий підхід) [51, с. 31]. Територія поряд із господарством, народом, суспільством і владою, розглядається як одна з найважливіших властивостей держави. При цьому територіальний чинник є неодмінною умовою набуття статусу держави – будь-яка держава тільки тоді є такою, коли вона володіє відповідною територією: «У своїй землі, у межах своєї території набуває держава власну індивідуальність у всіх її виявах» [264, с. 117].

За загальним визначенням, територія держави – це простір, на який поширюється суверенітет держави [31, с. 481]. Також державну територію визначають як: 1) частину земної кулі, яка належить певній державі на законних підставах, у межах якої вона здійснює суверенітет, з одного боку, державна територія виступає як об'єкт права власності, а з іншого – визначає просторову межу державної влади [214]; 2) простір, на який поширюється влада держави [100, с. 683]; 3) один із головних атрибутів держави [84].

Під територіальним верховенством розуміється повновладдя держави на своїй території (ніхто, крім держави, не може здійснювати на її території державні справи, видавати закони, здійснювати правосуддя тощо), а під

суверенітетом – верховенство держави відносно всіх інших організацій і осіб усередині країни та незалежність (самостійність) у всіх питаннях її зовнішньої політики [113, с. 186]. Відповідно до ст. 2 Конституції України, суверенітет України поширюється на всю її територію; територія України в межах існуючого кордону є цілісною і недоторканою.

У межах власних кордонів держави встановлюють правовий режим території відповідно до національного законодавства та чинних міжнародних угод [115, с. 192–193]. Отже, на суходільну територію морського порту як частину державної території поширюється такий же правовий режим. Але, зважаючи на особливості морських портів як об'єктів, де цей правовий режим має певні особливості, у межах яких розміщуються пункти пропуску через державний кордон тощо, його характеризує наявність додаткових рис. Ці додаткові риси (правила) спрямовані, насамперед, на гарантування безпеки порту і організацію його стабільної й ефективної роботи.

Так особливістю правового режиму суходільної території морського порту є те, що допуск до неї не є вільним. Зокрема, відповідно до Інструкції про встановлення та контроль за додержанням режиму в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення «Одеський морський торговельний порт», затвердженої наказом Одеського прикордонного загону від 19.11.2012 р. № 1074 [79], пропускний режим у порту, також і в пункті пропуску, організується і здійснюється адміністрацією порту таким чином, щоб виключалася будь-яка можливість проходу (проїзду) у порт та виходу (виїзду) з нього поза встановленими начальником порту контрольно-пропускними пунктами (далі – КПП); пропуск осіб, транспортних засобів та вантажів, що перевозяться цими транспортними засобами, через КПП здійснюється контролерами воєнізованої служби безпеки порту в установленому законодавством порядку (п. 1.6). Контроль за сходженням членів екіпажів іноземних суден на берег та виходом на територію міста (поверненням із міста) здійснюється: посадовими особами служби морської безпеки порту – біля трапу судна; посадовими особами воєнізованої служби безпеки порту – на КПП порту;

посадовими особами відділу прикордонної служби (за вимогою) – біля трапу судна або на території пункту пропуску чи на КПП порту (п. 2.5).

Правовий режим суходільної території, як і акваторії, морського порту діє в установлених межах. Відповідно до ст. 8 ЗУ «Про морські порти України», межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України (далі – ЗК України) [69]. Таким чином, зважаючи на норми ЗК України та ЗУ «Про морські порти України», територія морського порту вважається земельною ділянкою з особливим правовим режимом [64, с. 309], що пояснюється особливим статусом цієї території та діяльності, що здійснюється в її межах.

Відповідно до засад земельного законодавства та згідно зі ст. 24 ЗУ «Про морські порти України», земельні ділянки в межах території морських портів можуть перебувати в державній, комунальній та приватній власності. Територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду. Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, та земельні ділянки, які забезпечують діяльність адміністрації морських портів України, не підлягають приватизації та/або відчуженню в будь-який спосіб. Земельні ділянки, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, можуть бути відчужені у їхніх власників для задоволення потреб розвитку морських портів чи будівництва нових морських портів у порядку, визначеному законом. Таким чином у межах території порту як земельної ділянки з особливим правовим статусом можуть знаходитись інші (менші) земельні ділянки з різним режимом власності та різними категоріями, разом із тим правовий режим території порту поширюється на всі земельні ділянки в її межах незалежно від форми власності [64, с. 310].

У зв'язку із цим необхідно визнати позитивним закріплення в Порядку відкриття та закриття морських портів, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 495, норми про те, що рішення про відкриття морського порту приймається на підставі правовстановлюючих

документів на нерухоме майно та земельні ділянки (п. 3). Відомо, що визначення меж існуючих морських портів України виявилось досить тривалим та складним процесом. Тривалий час поряд із визначеними Кабінетом Міністрів України межами акваторій усіх українських морських портів, межі їхніх територій установлювалися лише в обов'язкових постановах по портах. Так, наприклад, в Обов'язкових постановах по морському порту Одеса їх визначено в п. 3.3: «Межа морського порту Одеса на суходолі пролягає по лінії штучних огорожень, що відділяють портову територію від земель міста і територій суміжних організацій, і по узгоджених межах проходить південним, північним, західним районами та по морському вокзалу (також визначено конкретні об'єкти на місцевості, якими обмежено цю територію). Територія в установлених межах є режимною і перебуває під охороною служб морської безпеки і підрозділів ДПС України (п. 3.4 Обов'язкових постанов по морському порту Одеса). На наш погляд, такий спосіб визначення меж території морського порту навряд чи можна вважати цілком коректним, адже він містить умовні координати.

Із метою якісного визначення меж морських портів України відповідно до вимог ЗУ «Про морські порти України», Мінінфраструктури було вжито низку заходів, що стосувалися збору інформації, необхідної для підготовки вихідних даних меж територій морських портів. Із метою включення до меж територій морських портів усіх земель, які в значенні ЗУ «Про морські порти України» можуть належати до територій морських портів, було оголошено звернення до осіб, заінтересованих здійснювати господарську діяльність у межах морських портів України, повідомити про бажання включення їхніх територій до меж відповідного морського порту та надати відповідну інформацію й копії документів, що посвідчують право на земельні ділянки, а в разі відсутності оформлених прав користування земельними ділянками – документи, що підтверджують сплату земельного податку (податкова декларація з плати за землю) [248]. Проведена робота дала можливість визначити упродовж 2019 – 2021 рр. межі території всіх морських портів України. Це дало можливість удосконалити організаційно-правове забезпечення роботи портів, урегулювати

питання визначення статусу єдиних майнових комплексів у межах морських портів, вирішити питання віднесення суб'єктів, що здійснюють господарську діяльність у портах до кола портових операторів тощо.

Про труднощі, які мали місце в роботі портів та портових терміналів в умовах невизначеності меж територій морських портів неодноразово наголошувалося в спеціалізованій літературі. Так, зокрема, В. Вороний наголошував, що невизначеність меж портів значно ускладнює регулювання діяльності суб'єктів господарювання, що здійснюють обслуговування суден, вантажів та пасажирів. А перебування підприємств морського транспорту в межах порту дозволить: обробляти й оформлювати іноземні судна, стягувати портові збори за користування власною операційною акваторією та причалами, здійснювати митний контроль суден і товарів, розраховувати на допомогу ДП «АМПУ» при ліквідації аварій та наслідків забруднення, здійсненні інвестицій в об'єкти загального користування [50]. Включення фрагментів суходільної частини України із визначенням їхніх конкретних меж до відповідної території морського порту дасть змогу органам державної влади, їхнім територіальним підрозділам (зоною відповідальності яких є окремо визначені адміністративно-територіальні одиниці) якісно та своєчасно здійснювати державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів тощо. Крім того визначення меж території морських портів дозволить досягнути одну з основних цілей прийняття ЗУ «Про морські порти України», а саме – об'єднати інтереси та діяльність держави з інтересами та діяльністю інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, і суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у відповідному морському порту [248].

Важливість визначення меж територій морських портів було також актуалізована як один із напрямів розвитку портової діяльності в оновленій наприкінці 2018 р. Морській доктрині України. Крім того визначення меж територій морських портів України має принципове значення для реалізації

подальших етапів реформи портової галузі, зокрема впровадження в галузі європейської моделі «порт-лендлорд» [259], яка передбачена Національною транспортною стратегією. Відповідно до цієї моделі управління морським портом, адміністрація порту має право надавати інвесторам земельні ділянки (або інші об'єкти) для будівництва чи реконструкції морських терміналів, а інвестори мають право на збудовані термінали протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом із терміналом до державної власності [142, с. 56]. Модель «порт-лендлорд» передбачає, що портові адміністрації більше не беруть безпосередньої участі в наданні операційних послуг, а зосереджуються на ролях землевласника, регулятора та менеджера громади. Основна особливість ролі оператора полягає в наданні та нагляді за концесіями, договорами оренди та/або ліцензіями незалежним постачальникам послуг [316, р. 35].

Як визначається в літературі, питання про виокремлення суходільної території морського порту та її межі не є складним та цілком вирішується внутрішнім законодавством [72, с. 3]. Але достатньо тривалий час, який знадобився для визначення меж суходільних територій морських портів України засвідчив існування окремих проблем, що були пов'язані з необхідністю підготовки документації на відповідні земельні ділянки. Та навіть, зважаючи на кризову ситуацію навколо земель водного фонду, що склалася наприкінці 2000-х років, було видано розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1395-р «Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду» [60], яким було зупинено прийняття рішень про надання суб'єктам господарювання, крім водогосподарських підприємств і організацій, морських портів, згоди на погодження матеріалів вибору місця розташування ділянок та погодження таким суб'єктам проєктів землеустрою щодо відведення ділянок, зокрема зі зміною цільового призначення; та відкликано раніше надану згоду на вилучення ділянок, їх передачу у власність та оренду, зокрема зі зміною цільового призначення, у разі, коли місцевими органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування не прийнято відповідні рішення або за

результатами перевірки встановлено, що такі рішення прийняті з порушенням вимог законодавства.

Відповідно до ЗУ «Про морські порти України», збільшення території морського порту може відбуватися за рахунок штучно створених земельних ділянок та земельних ділянок, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі в морському порту. Штучно створені земельні ділянки перебувають у державній власності та можуть надаватися в користування, також і в довгострокову оренду. Такі штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду.

Штучно створена земельна ділянка – земельна ділянка, створена (наміта, насипана, створена зі застосуванням інших технологій) у межах акваторії морського порту (ст. 1 ЗУ «Про морські порти України»). Ще до набуття чинності ЗУ «Про морські порти України» було розроблено та надано до Верховної Ради проєкт Закону України від 13.05.2013 р. № 2968 «Про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах у межах акваторії морських портів» [212], який містив визначення категорії «штучна територія» як споруди, що створюється на водних об'єктах у межах акваторії морських портів шляхом наміву, насипу або із застосуванням інших технологій, на якій після прийняття її в експлуатацію здійснюється формування штучної земельної ділянки. Через негативний висновок Головного науково-експертного управління Верховної Ради України [44] проєкт було відкликано, а нового не розроблено. Відповідно до ст. 58 ЗК України, до земель водного фонду віднесено землі, зайняті штучно створеними земельними ділянками в межах акваторій морських портів. Згадка про такі ділянки також міститься в Правилах безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, затверджених наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 24.01.2007 р. № 13 [171], відповідно до норм якого територія морського порту – відведені порту землі, а також намиті, насипані або

створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі. Слід зауважити, що категорії «штучно створена земельна ділянка» та «штучна територія» є для вітчизняного законодавства новими та такими, що досі не отримали відповідного правового регулювання. При цьому досвід створення штучних земельних ділянок налічує не одне століття та являє собою створення нових ділянок за рахунок прибережних вод шляхом наміву або підсипки ґрунту. Створення нових земельних ділянок та збільшення прибережної смуги внаслідок наміву ґрунту та піску водою відомо із часів римського права під назвою «*alluvio*», а відрив смуги землі та подальше її з'єднання з іншою частиною суші мало назву «*avulsio*» [78, с. 275]. У Шотландії учені з Університету Редінга знайшли найстаріший штучний острів, вік якого датується часом, давнішим за Стоунхендж [132]. За різними оцінками до 40% території Нідерландів та до 60% території Данії утворені у результаті діяльності людини [136, с. 153, 155]. На теперішній час штучно створені земельні ділянки біля узбережжя мають багато країн (Японія [77], Об'єднані Арабські Емірати [75], Катар [76] та ін.). Такий метод прирощування територій подекуди викликає напруженість у зовнішній політиці держав. Так роботи зі створення штучних островів на рифах у Південно-Китайському морі, які проводить Китай, зумовлює значне загострення політичних протиріч у регіоні через можливе розташування на них військових баз та поширення суверенітету Китаю на нові штучні території та встановлення навколо них територіального моря [66].

Наприкінці 2020 р. у Польщі було оголошено про пошук приватного партнера для будівництва «зовнішнього» порту в Гдині. Його побудова планується на базі Силезької набережної на наливній території, що виходить за межі нинішнього захисного хвилерізу. Необхідність розширення потужностей порту за рахунок будівництва аванпорту диктується посиленням конкуренції, а також очікуваним попитом на перевалку контейнерів у польських морських портах, який, за прогнозами, зросте приблизно до 9,5 млн TEU у 2050 р. [158]. Таким чином, штучно створювані території сприяють розвитку портів і держав, а інвестиції й отримання прибутків від їх будівництва розраховані на

довгострокову перспективу. І тут, на наше переконання, ефективним має бути відповідне законодавство, що надасть можливість залучення іноземних інвестицій, забезпечить сприятливий податковий режим, що в майбутньому повернеться збільшенням надходжень до бюджету країни та супутніми позитивними результатами.

За умов відсутності в чинному законодавстві України визначення категорії «штучно створена земельна ділянка», у дисертації Д.І. Найдю «Правовий режим штучно створених земельних ділянок на землях водного фонду в Україні» (2020), запропоновано розроблення законодавства, присвяченого визначенню правового статусу та режиму таких територій. Розроблено визначення цього поняття як частини земної поверхні з установленними межами, певним місцем розташування, з визначеними щодо неї правами, створену (наміту, насипану чи створену із застосуванням інших технологій), також і острови, на землях водного фонду, яка після її створення та формування в установленому законодавством порядку, набуває правового статусу земельної ділянки, правовий режим якої прирівнюється до природної земельної ділянки водного фонду. А під правовим режимом штучно створеної земельної ділянки на землях водного фонду запропоновано розуміти встановлений нормами земельного та екологічного законодавства особливий порядок використання штучно створених земельних ділянок землевласниками і землекористувачами з дотриманням спеціального режиму дозволеного використання, правові засади охорони та управління цих земель, а також встановлення спеціальної юридичної відповідальності за його порушення, що забезпечує охорону земель та водних об'єктів [131, с. 192–193]. Висловлені в цьому дослідженні ініціативи варто цілковито підтримати, але наголосити також на тому, що необхідним є також розроблення окремих норм, присвячених штучним територіям саме в межах морських портів України як специфічних і за правовим статусом, і за правовим режимом територій та акваторій, що мають особливе значення для прибережної держави. Також важливим є розроблення порядку їх віднесення до категорій постійних портових споруд.

Отже, режим суходільної території морського порту України є складником правового режиму такого морського порту, характеризується відкриттям у них пунктів пропуску через державний кордон України та дією відповідного режиму, що включає особливий порядок допуску на територію порту (пропускний режим), порядок сходження із суден членів екіпажів суден, знаходження та перебування працівники підприємств та організацій, які беруть участь в обслуговуванні пасажирів і суден закордонного плавання, навантаженні (розвантаженні) вантажів на причалах тощо. Підтримання встановлених режимних правил покладається служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону, що забезпечує необхідний контроль та надає можливість безпечного функціонування морських портів, налагодження їхньої ефективної роботи та, у кінцевому підсумку, стабільного наповнення бюджету країни [25, с. 74].

2.3. Публічне адміністрування правового режиму морського порту України

Морські порти є основою морського транспортного комплексу України. За сучасних умов розвитку світової економіки вони виконують роль сполучної ланки в русі товарів і одночасно є промисловими, комерційними та логістичними центрами оброблення вантажів та інформаційного забезпечення в системі виробництва і розподілу товарів. Порти виконують функції обслуговування зовнішньої торгівлі, забезпечення розвитку територій, виконують адміністративну та комерційну функції [18, с. 68]. Навіть після втрати Україною кримських портів та запровадження габаритних обмежень для суден, які відвідують українські азовські порти [106, с. 33-34], інші порти прийняли на себе та ефективно виконують їхню роботу, збільшуючи вантажооброблення та забезпечуючи стабільність наповнення бюджету країни [53; 129].

Необхідно згадати, що тривалий час для українського законодавства був характерний підхід (базований на радянському законодавстві), відповідно до якого морський порт розглядався виключно як державне підприємство.

Свідченням цьому були норми КТМ України, які були змінені з прийняттям ЗУ «Про морські порти України», та відповідні теоретичні розробки.

Одним із найбільш вдалих доктринальних визначень морського порту слід визнати надане у 1971 р. Г.Г. Івановим: морський торговельний порт – це комплексне транспортне підприємство, яке має морську та суходільну територію, що перебуває під суверенітетом прибережної держави, призначене для навантаження та розвантаження суден, які беруть участь у зовнішній торгівлі, та здійснює певний нагляд за навігацією й дотриманням міжнародних конвенцій і угод із торговельного мореплавства [72, с. 7]. У зв'язку з процесами роздержавлення та залученням до роботи морських портів в Україні недержавних суб'єктів, поступово цей підхід застарів та зажадав оновлення, яке втілювалося в ЗУ «Про морські порти України» (ст. 1) та змінах до КТМ України.

Надійна й ефективна робота морських портів залежить від якісного публічного адміністрування встановленого в них режиму. Зважаючи на територіальну обмеженість морських портів та чисельність правових режимів, що одночасно діють у них, система органів, які здійснюють їх публічне адміністрування також є значною. Так, зокрема, норми ЗУ «Про морські порти України» до цієї системи відносять:

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону (Адміністрація ДПС України відповідно до Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16.10.2014 р. № 533 [150]), центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну митну політику (Державна митна служба України відповідно до Положення про Державну митну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 р. № 227 [151]), центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту (Мінінфраструктури України відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р.

№ 460 [154]), які визначають режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль у морському порту, а також державне регулювання діяльності в морському порту (Мінінфраструктури) (ст.ст. 11, 13);

Кабінет Міністрів України, Морську адміністрацію та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, на які покладено державне регулювання діяльності в морському порту (ст. 13);

капітана морського порту, який здійснює нагляд за мореплавством, та службу капітана порту (ст. 14), АМПУ (ст. 15);

служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону, на які покладено здійснення контролю за встановленим режимом (ст. 10).

До цієї системи органів, підприємств, посадових осіб, пов'язаних із публічним адмініструванням режимів морських портів України слід додати також ряд інших суб'єктів. Це пов'язано з тим, що публічне адміністрування, зважаючи на його достатньо велике за обсягом змістовне наповнення, не обмежується лише національним сегментом керуючих (адмініструючих) інституцій. Воно охоплює значно ширше коло управлінських впливів та публічних владних механізмів, часто виходячи за національні кордони. Особливим чином це проявляється у сферах, що зазнають на собі найзначніших адмініструючих впливів міжнародних організацій: митна справа та морська діяльність. Адже визначення саме наддержавними органами стандартів та протоколів їх здійснення формує на теперішній час значний сегмент транснаціонального та глобального адміністративного права, доповнюючи національні правові системи та існуючу в державах практику правозастосування, певним чином «розмиваючи» межі міжнародного і національного правового регулювання [21, с. 11]. Це відбувається завдяки імперативності дії документів, прийнятих під егідою Всесвітньої митної організації, Світової організації торгівлі, ІМО та ін. Окремі з них навіть не потребують звичайних імплементаційних процедур та вводяться у дію завдяки розробленим та відпрацьованим у більшості країни контрольним механізмам. У сфері правового

регулювання мореплавства це особливим чином отримує прояв у системі державного портового контролю (Port State Control) [147, с. 132]. Цей вид контролю є вагомим складником діючого в порту правового режиму та здійснюється на підставі не внутрішньодержавного законодавства, а відповідно до норм діючого стосовно держави регіонального меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту. Як відомо, таких меморандумів на теперішній час у світі укладено декілька, найбільш авторитетним із яких вважається Паризький [303]. Саме Паризьким меморандумом формуються т.зв. «чорні», «сірі» та «білі» переліки країн [318], якими на відповідному рівні забезпечується безпека мореплавства і, таким чином, визначаються держави прапорів суден, що мають обов'язково потрапити під процедури контролю держави порту. В Україні діє регіональний Чорноморський меморандум 2000 р. [119], відповідно до норм якого, кожна держава-учасниця має забезпечити, щоб щорічною загальною кількістю оглядів охоплювалося, принаймні, 15% від загальної кількості іноземних торговельних суден, що відвідують їхні порти упродовж 12 місяців. І саме залежно від того, чи перебуває держава в одному з названих переліків, і визначається застосовність/незастосовність до суден під її прапором процедур PSC. Такі процедури слід віднести до адміністративних, глобально (регіонально) визначених, та визнати складником діючого режиму морських портів України, який базується на міжнародних стандартах, а забезпечується виконанням внутрішньонаціональних адміністративних механізмів. А сам процес визначення та встановлення процедури їх здійснення є значним напрямом публічного адміністрування режиму морського порту як національними (Морська адміністрація), так і наднаціональними інституціями (ІМО, Секретаріат та Комітет Чорноморського меморандуму).

На теперішній час у вітчизняній адміністративно-правовій науці здійснюється активний пошук загальноприйнятого визначення категорії «публічне адміністрування». Розглядаючи останню як категорію, що поступово замінює класичну категорію «державне управління», дослідники підтверджують,

що вона об'єктивно має ширший зміст, сповнена демократичними елементами. Частина з них визначає, що публічне адміністрування, не «виходячи» за межі державних кордонів, поєднує державний та муніципальний вектори управління всередині держави (В.Б. Авер'янов, К.Л. Бугайчук, С.І. Вировий, Н.Л. Гавкалова, В. Дік, М.І. Зінчук, Л.С. Любохинець, М.Ю. Максименюк, І.Й. Малий, А.В. Мейш, Х. Дж. Рейні, Ю.М. Рогачов, М.М. Тернушак, Н.В. Філіпова, Д. Шуман та інші). Узагальнення їхніх поглядів дає можливість зазначити, що публічне адміністрування охоплює всю систему адміністративних інститутів з ієрархією влади, за допомогою якої відповідальність за виконання державних рішень спускається зверху донизу [107, с. 7].

Інші розглядають публічне адміністрування в широкому і вузькому розумінні та зазначають, що у вузькому розумінні воно пов'язане з виконавчою гілкою влади та розглядається як професійна діяльність державних службовців та осіб, які працюють у соціальній сфері, у неурядових організаціях, в установах та організаціях, що мають бюджетне фінансування й існують на спонсорські кошти з метою забезпечення життєдіяльності країни на рівні державного, регіонального, місцевого управління, та здійснюють вивчення, розроблення й упровадження публічної політики. Публічне адміністрування в широкому розумінні пов'язане з функціонуванням усіх гілок влади: законодавчої, виконавчої, судової [13, с. 12] (О.Ю. Амосов, К.О. Колесникова Г.Л. Купріяшин, Н.М. Мельтюхова, О.В. Митяй, О.М. Світовий та інші).

Треті наголошують про значно ширшу залученість громадян до управління державними справами за умов переходу до моделі публічного адміністрування та про його спрямованість переважно на виконання сервісних державних і муніципальних функцій, спрямованість на надання публічних послуг населенню (Ю. Габермас, С.О. Гайдученко, О.М. Гоголев, П. Друкер, В.П. Козуб, О.В. Кузьменко, Ю.О. Легеза, Ю.Й. Любаров, Т.Б. Семенчук, А. Турен, С.І. Чернов, С.О. Шуляк та інші).

У довідковій літературі визначається, що публічне адміністрування є теорією і практикою державного управління, які характеризуються реалізацією

адміністративних процедур шляхом публічної діяльності, застосування інструментів демократичного урядування, упорядкування суспільної діяльності та надання адміністративних послуг як засобу реалізації прав та свобод громадян [236, с. 605]. Публічне адміністрування розглядається також як різновид управлінської діяльності інституцій публічної влади, завдяки якій держава та громадянське суспільство забезпечують самокерованість усієї суспільної системи та її розвиток у визначеному напрямі [33, с. 489]. Воно передбачає функціонування універсального організаційно-правового механізму виявлення, узгодження й реалізації суспільних потреб та інтересів, формування прав і обов'язків учасників суспільних процесів та їхні взаємовідносини в правовому полі [125]. Також публічне адміністрування розглядається як складник публічного управління (врядування), метою якого постає розвиток держави на засадах демократії з використанням ефективних новітніх методів і технологій управління, спрямованих на забезпечення громадян на рівні світових стандартів [92, с. 115].

Визначаючи адміністративний аспект публічного адміністрування, слід зауважити, що: по-перше, публічне адміністрування – це систематично здійснювана діяльність органів державної влади, спрямована на впорядкування суспільних відносин із метою запобігання небезпечним явищам, забезпечення стабільного стану і розвиток суспільних процесів в інтересах оптимального функціонування й розвитку суспільства та держави; по-друге, цілі і функції публічного адміністрування адекватні окремим цілям, завданням і функціям держави, сформованим управлінською системою з урахуванням соціально-економічного стану держави; по-третє, цілі публічного адміністрування реалізуються механізмом держави; по-четверте, органи державної влади як суб'єкти публічного адміністрування діють у межах компетенції, визначеної для них у відповідних нормативних актах [146, с. 71].

Отже, підходи до визначення суті публічного адміністрування є різними, вони сходять від його тлумачення як діяльності органів виконавчої влади держави до значно більш широкого його визначення як загальнодержавного

керуючого впливу за допомогою всіх наявних у держави інструментів. Але при цьому лише в деяких розробках згадується про можливість ще ширшого підходу до публічного адміністрування за рахунок додавання до кола суб'єктів керуючих впливів також міжнародних, наднаціональних інституцій. Як зазначає І.П. Яковлев, публічне адміністрування має сприйматися в обсязі всіх регульованих адміністративним правом суспільних відносин, не обмежуючись управлінням, адже теоретичне опрацювання саме неуправлінських сфер (першочергово, сприяючого урядування) стало приводом до утвердження поняття «публічне адміністрування». При цьому його слід доповнити позитивними властивостями, виведеними в межах інших позицій: якісної специфіки, констатованої в межах бачень про ототожнення об'ємної сторони адміністрування та управління; процедурності; професійності та правореалізаційної направленості, на яких наголошується в інструментальних трактуваннях адміністрування [275, с. 122]. Дослідник також зауважує, що сам термін «публічний» здатний характеризувати не лише внутрішньодержавний апарат організації суспільства, але й позначати управлінські впливи публічної влади наддержавного та міжнародного рівнів [275, с. 120].

Б.А. Кормич визначає, що національні держави фактично вже пройшли ту межу, коли вони можуть відмовитися від безумовного використання значної кількості міжнародно-правових режимів та встановлених ними спільних правил і стандартів для здійснення внутрішнього публічного адміністрування. Зокрема, це стосується того аспекту, що розвиток економіки та технологій зумовлюють фактичну обов'язковість цілої низки міжнародних або регіональних правил і стандартів незалежно від волі окремих держав [102, с. 24].

Наведене є особливо характерним для публічного адміністрування діяльності в морських просторах та в морських портах. Так Т.В. Аверочкина зазначає, що публічне (державне) адміністрування в прибережних водах є значним складником управлінської (адмініструючої) діяльності будь-якої держави, береги якої омивають моря, океани, ріки, що сполучають різні континенти і країни. Воно має прояв на всіх рівнях: від загальнодержавного до

місцевого і навіть локального – у межах, наприклад, окремого порту. Історично склалося так, що держава через свої органи, їхніх посадових осіб і виконання ними своїх посадових обов'язків справляє управлінський (адмініструючий) вплив на всі відносини, що відбуваються в прибережних водах, на діяльність, що в них провадиться [4, с. 15]. І стандарти такого адміністрування визначені не внутрішнім законодавством, а міжнародними угодами, у першу чергу UNCLOS'82. Це стосується також підтримання (та встановлення – *С.А.*) режиму прибережних вод, зокрема визначення порядку провадження в них певних видів діяльності, здійснення контрольних і сервісних процедур тощо [3, с. 280]. А оскільки до складу прибережних вод належать також і води морських портів, а останні є достатньо специфічними об'єктами, де сполучаються вимоги значного кола правових режимів, то їх правовий режим також потрапляє під дію норм міжнародних угод та є об'єктом публічного адміністрування не лише національного, а й наднаціонального рівня [21, с. 12].

Основним суб'єктом адміністрування є публічна адміністрація, що визначається як сукупність органів та установ (організацій), підпорядкованих політичній владі, що забезпечують виконання закону, діють у публічних інтересах і наділені прерогативами публічної влади [49]. Публічна адміністрація також розглядається як сукупність державних і недержавних структур та уповноважених осіб, які здійснюють публічне урядування та адміністрування. До складу публічної адміністрації належать органи виконавчої влади, адміністративний апарат та виконавчі органи місцевого самоврядування [58, с. 21]. Цей класичний підхід до визначення суб'єктного складу публічного адміністрування запозичений із підходів до тлумачення категорії «державне управління». Він також потребує певного оновлення за рахунок додання міжнародних, наднаціональних інституцій, що справляють значний вплив на визначення режимних правил морських портів. Це підтверджує Б.А. Кормич та зазначає, що важливим елементом концепції глобального адміністративного права є поняття «глобальної адміністрації», тобто певної сукупності акторів, які діють у межах «глобального адміністративного простору» та здійснюють певні

адміністративні функції на транснаціональному рівні [102, с. 25]. До її складу належать: міжурядові міжнародні організації, транснаціональні мережі або інші утворення регуляторних органів або посадових осіб, гібридні публічно-приватні органи, цілком приватні органи з регуляторними функціями, національні регуляторні органи та посадові особи, що діють відповідно до міжнародних договорів, або під егідою міжнародних організацій, міжнародних мереж чи неформальних домовленостей про співробітництво [294]. До системи таких акторів у сфері визначення й удосконалення правового режиму морських портів належать: ООН, ІМО та її Комітет з безпеки на морі, Паризький меморандум, Чорноморський меморандум, а також міжнародні неурядові організації, якими узагальнюються кращі практики адміністрування режимів морських портів світу з метою вироблення найбільш ефективних протоколів їхньої роботи, що отримало особливий прояв у період протидії поширенню пандемії COVID-19 [16, с. 29] (Міжнародна асоціація портів та гаваней (IAPH), Американська асоціація портових влад (AAPA), Європейська організація морських портів (ESPO), Міжнародна асоціація міст та портів (AIVP), Всесвітня асоціація інфраструктури водного транспорту (PIANC) тощо).

При цьому режими, які виробляються за участі цих суб'єктів, є досить складним явищем. Р. Стюарт пропонує виділяти в глобальному адміністративному праві такі їх типи:

1) режими, що базуються на міжнародних договорах і безпосередньо регулюють діяльність неурядових акторів;

2) режими, засновані на міжнародних договорах, які регулюють через забезпечення відповідності або імплементацію державами-учасницями (причому держава або її публічна адміністрація може виступати як регульований суб'єкт, так як суб'єкт адміністрування, відповідальний за застосування глобальних норм у регулюванні діяльності недержавних акторів);

3) складні режими, які включають субсидіарні норми, прийняті державами-членами (часто більшістю голосів) або адміністративними органами, утвореними у межах правового режиму, та регулюють як поведінку окремих держав, так і

застосовуються державами з метою регулювання діяльності суб'єктів приватного сектору [312].

Таким чином публічне адміністрування правового режиму морських портів України здійснюється на декількох рівнях:

міжнародному (глобальному, регіональному), що отримує прояв у приєднанні до міжнародних угод у сфері портової або пов'язаної з нею діяльності, належній імплементації норм цих угод або забезпеченні виконання тих із них, що таких процедур не потребують;

національному, що полягає у: 1) нормотворчій діяльності [формуванні внутрішнього галузевого законодавства (програмних документів (стратегій), законів, підзаконних актів, актів локального регулювання]; 2) правозастосовній діяльності [повсякденному керуючому (адмініструючому) впливі на всі відносини, що складаються в портовій сфері (забезпечення режиму зони митного контролю, режиму пункту пропуску через державний кордон, пропускового режиму на територію порту, безпекового режиму в порту, режиму охорони портових засобів та інших, що складають режим конкретного морського порту)]; 3) судовому захистові порушених прав.

Метою такого адміністрування є забезпечення: 1) безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян; 2) порядку в морському порту; 3) безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури в межах території та акваторії морського порту; 4) комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів; 5) належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності; 6) створення рівних умов для провадження господарської діяльності в морському порту; 7) рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту; 8) недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту (ст. 13 Закону «Про морські порти України»).

Повноваження Кабінету Міністрів України у сфері публічного

адміністрування режиму морських портів полягають у: 1) забезпеченні провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямуванні та координації діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади; 2) відведенні акваторії та визначенні меж територій морських портів; 3) визначенні морських портів, відкритих для заходу іноземних суден; 4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України; а також у здійсненні інших передбачених законодавством повноважень.

Щодо довгострокового планування портової діяльності слід зазначити, що впродовж періоду незалежності в Україні було прийнято дві Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 [232] та до 2038 року [остання оновлено наприкінці 2020 р. шляхом викладення в новій редакції]. Перша з них, схвалена у 2008 р., стала важливою віхою національного морського портового законодавства, визначила перспективи його розвитку, окреслила вектори реформування системи управління морськими торговельними портами та передбачила створення на їхній базі державних морських адміністрацій портів із віднесенням зазначених адміністрацій до сфери управління Мінтрансзв'язку (на той час, сьогодні – Мінінфраструктури) для забезпечення запобігання дублюванню дозвільних і контрольних функцій, зменшення їх кількості. Фактично саме цей документ став тією базою, на якій було нарешті розроблено та згодом прийнято ЗУ «Про морські порти України». А закладені першою Стратегією принципи публічного (державного) адміністрування діяльності в морських портах, хоча і дещо модернізовані, діють до теперішнього часу вже в нормах законів та підзаконних актів [27, с. 459].

Наступну Стратегію (до 2038 р.) було затверджено у 2013 р., уже після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України». Новою Стратегією актуалізовано кластеризацію морських портів, оновлення існуючої та створення нової інноваційної інфраструктури, визначено спеціалізацію морських портів України та перелічено ті сфери державного адмініструючого впливу, які потребують особливої уваги. Норм про побудову системи державного адміністрування портовою сферою нова Стратегія не містить, проте передбачає

«необхідність удосконалення системи державного управління портовою галуззю», не розкриваючи її суті, шляхів [27, с. 459] та механізмів.

Згодом, після подій 2014 р., що зумовили певні зміни в роботі портів України, стали причиною закриття портів Криму, а також закінчення короткострокового періоду (до 2018 р.) функціонування і розвитку морських портів на порядок денний постало питання оновлення чинної Стратегії, зокрема визначення концептуальних основ формування державної політики планування та розвитку портової галузі; підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських портах і збалансований розвиток нових із достатньою пропускною здатністю наземної інфраструктури; поліпшення сервісу в морських портах і забезпечення оптимальної логістики вантажів.

Для досягнення вказаних цілей сформовані такі пріоритетні напрями: пріоритетний напрям 1. «Збалансований розвиток і ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі»; пріоритетний напрям 2. «Забезпечення конкурентоспроможної логістики та покращення сервісу в морських портах»; пріоритетний напрям 3. «Оптимізація системи управління галузі морських портів» [213]. Останній пріоритетний напрям, що є найбільш цікавим із точки зору цього дослідження, досі не розкривається ані Мінінфраструктури, ані ДП «АМПУ», та має, на наше переконання, на основі аналізу позитивного і негативного досвіду роботи ДП «АМПУ», урахувати те, що на теперішній час робота морських портів України гальмується недостатнім розвитком та оновленням потужностей із перевалювання вантажів, незацікавленістю робітників у покращенні результатів роботи через низький рівень заробітної платні, зазвичай шкідливими та небезпечними (через зношеність обладнання) умовами праці, а також інституційними проблемами, які мали місце в організації функціонування капітанів морських торговельних портів України та очолюваних ними служб. Саме ці проблемні напрями організації теперішньої роботи морських портів України мають бути провідними під час створення/оновлення/оптимізації системи управління (адміністрування) вітчизняної морської портової галузі [27, с. 460]. Нова редакція Стратегії, як

зазначалося, є прогресивнішою, але все ж зберігає необхідність удосконалення.

Основними повноваженнями Мінінфраструктури щодо визначення режимів морських портів є: 1) формування та забезпечення реалізації державної політики, визначення пріоритетів розвитку й забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності; 2) управління об'єктами портової інфраструктури державної власності; 3) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; 4) призначення капітанів морських портів; 5) розроблення Стратегії розвитку морських портів України.

Морська адміністрація як центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті (п. 1 Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6.09.2017 № 1095 [153]), здійснює: 1) реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському транспорті; 2) державний нагляд (контроль) за безпекою на морському транспорті та в морських портах; 3) внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті; 4) надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту, перелік яких установлюється Кабінетом Міністрів України.

Згадана в Законі «Про морські порти України» національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, досі очікує на законодавче врегулювання. Із метою визначення її статусу було розроблено декілька законопроектів. Ними, зокрема, визначалося, що Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, є

постійним центральним органом виконавчої влади зі спеціальним статусом, метою діяльності якого є державне регулювання, моніторинг та контроль у сфері транспорту (проекти Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» від 28.12.2019 № 2699 [199], від 22.07.2020 № 3927 [200]);

органом державного регулювання діяльності суб'єктів природних

монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту (ст. 3 проєкту Закону «Про державне регулювання у сфері транспорту» від 11.05.2016 №4640 [188]).

Проте тут постають закономірні запитання: чи спростить існуючу систему публічного адміністрування галузі та чи надасть користі ринку транспортних перевезень створення ще одного державного органу? На наше переконання, існуюча надмірна нормативна зарегульованість та розширення кола державних керуючих структур навряд чи сприятиме створенню ефективної моделі адміністрування транспортної сфери, зокрема й розвитку морського транспорту і морських портів. Про надмірну зарегульованість морської галузі в Україні було відзначено в Аудиті економіки України [30], який було представлено наприкінці 2020 р. Крім того, було зауважено, що регулювання у сфері морського транспорту в Україні є неефективним, нецільове використання портових зборів призводить до того, що українські порти є одночасно найбільш дорогими у світі та найбільш неефективними. На жаль, триваюча констатація системної кризи морської галузі не призводить до реальних кроків, спрямованих на модернізацію інфраструктури морських портів, підвищення зацікавленості робітників у високих результатах праці та матиме своїм наслідком повне зношення потужностей та припинення роботи. Для запобігання розгортанню таких сценаріїв у портах України необхідно вже зараз розпочинати їх оновлення та модернізацію за рахунок портових зборів. А збільшити останні можна лише підвищивши кількість суднозаходжень завдяки системі спрощеного оформлення та електронного документообігу [235, с. 72].

Систему органів публічного адміністрування режиму морського порту доповнює створене відповідно до Закону «Про морські порти України» ДП «АМПУ». Саме це державне підприємство на теперішній час справляє вагомий вплив на формування режиму морських портів України, забезпечуючи їх функціонування, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському

порту [280, р. 54–55]. Тут треба зазначити, що на теперішній час система органів публічного (державного) адміністрування діяльності в морських портах України продовжує оновлюватися та перебуває на «зламі» усталеної і нової практики. При цьому, на жаль, ці перетворення здебільшого спричинені не об'єктивно складеними обставинами та поступовим удосконаленням, а викликані порушеннями та перевищенням наданих повноважень [311].

Від створення (у 2017 р.) та початку роботи (у 2018 р.) Морської адміністрації очікувалося поступове наближення України до світових стандартів морської справи та підвищення потенціалу морегосподарського комплексу; створення умов для побудови сучасної моделі організації та ведення бізнесу, пов'язаного з розвитком морського судноплавства та портової діяльності тощо [211]. Нова Морська адміністрація мала доповнити існуючий організаційний механізм державного управління морськими портами, спільно з ДА «АМПУ» мала би сприяти їх розбудові та поступовому відновленню технічного оснащення і виходу на передові позиції серед портів Чорноморського регіону. Для цього потрібно зробити ще багато, проте здійснювані намагання з відновлення славетних традицій потужної морської держави в Україні наявні, наявні й необхідні виробничі потужності та висококваліфікований людський потенціал. Необхідна лише підтримка держави, пільги та сприяння, здійснення відчутних кроків до залучення вантажопотоків до вітчизняних портів [18, с. 69]. Цьому певним чином посприяло зниження ставок портових зборів, нарешті погоджене Кабінетом Міністрів України 11 січня 2018 р. [82]. Але їх розміри та широка номенклатура досі не дозволяють українським портам конкурувати з іншими портами Чорноморського регіону [16, с. 28]. При цьому підвищена увага до морської портової галузі України свідчить про її надзвичайну важливість для держави, але вона досі потребує значних капіталовкладень, зваженої фінансової політики та спрощення вимог до суден під іноземним прапором у частині виконання режимних правил [18, с. 69–70].

До кола суб'єктів публічного адміністрування режимів морських портів належать капітани морських портів та очолювані ними служби. Відповідно до

Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.03.2013 № 190 (у редакції наказу Мінінфраструктури від 18.04.2019 р. № 266) [192], до адмініструючих режим порту функцій капітана порту належать: 1) державний нагляд за дотриманням: законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства; вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту; вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським транспортом; нагляд за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту; криговим проведенням суден на підходах до морського порту й у межах його акваторії; 2) перевірка судових документів, дипломів, кваліфікаційних свідоцтв командного складу та членів екіпажів суден; 3) видача: дозволу на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту; 4) оформлення приходу суден до морського порту і виходу з нього; 5) облік та розслідування аварійних морських подій у встановленому порядку; 6) розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень.

Крім того, капітан морського порту здійснює: 1) контроль за: укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом; забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах; станом функціонування навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства в морському порту, на підходах до нього, у територіальному морі, внутрішніх морських водах; функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, у тому числі Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки; проведенням аварійно-рятувальних робіт, пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України; 2) державний нагляд за: станом морських шляхів; дотриманням правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках;

забезпеченням функціонування системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням суден під прапором України; організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом; 3) перевірку відповідності системи охорони портових засобів вимогам Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів; 4) огляд суден (крім суден флоту рибної промисловості) в установленому порядку; 5) видачу розпоряджень у межах своїх повноважень.

Виконання наведених та інших, передбачених чинним законодавством, функцій капітаном порту формує основу правового режиму морського порту України, його доповнює також здійснення контролю держави порту щодо суден під іноземним прапором відповідно до Правил контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545 [172]. Цей вид контролю здійснюється інспекторами контролю державою порту – державними інспекторами Морської адміністрації, яких атестовано в установленому порядку для здійснення контролю за дотриманням на іноземних суднах міжнародних конвенцій України.

Відповідно до ст. 10 ЗУ «Про морські порти України», контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Загони охорони морського порту, служби морської безпеки можуть створюватися в установленому законом порядку ДП «АМПУ», власниками морських терміналів та портовими операторами і діють на підставі положень про них, типові форми яких затверджуються в установленому порядку. Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює ДА «АМПУ». Підтримання режиму перебування в морському порту із залученням сторонніх охоронних послуг здійснюється на договірних засадах відповідно до вимог законодавства.

Особливості дії цієї норми Закону та спроба ДП «АМПУ» замінити

відомчу охорону морських портів «Великої Одеси» на приватну охоронну компанію у 2018 р. викликали широке обговорення в спеціалізованій літературі та вжиття заходів із метою недопущення звільнення робітників портів та усунення від цієї діяльності органу охорони державного кордону [86]. Адже розташування в морських портах України пунктів пропуску через державний кордон та дія відповідного правового режиму зумовлюють обов'язкову наявність серед посадових осіб, якими забезпечується дія режиму морського порту, представників ДПС України. Більше того, відповідно до ч. 2 ст. 27¹ ЗУ «Про державний кордон України», розпорядження спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади в справах охорони державного кордону України з питань додержання режимів на державному кордоні є обов'язковими для всіх державних органів, залучених до такої охорони.

Типовим положенням про службу морської безпеки порту, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 25.08.2011 р. № 339 [245], передбачено, що основними завданнями таких служб є: здійснення комплексу організаційних, адміністративних, режимних і технічних заходів для запобігання, виявлення і припинення актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання в діяльність порту або портового засобу; організація, контроль та забезпечення підтримання відповідного пропускового та внутрішньооб'єктового режиму; вжиття превентивних заходів для запобігання виникненню загроз портам, портовим засобам та суднам, що в них обслуговуються; забезпечення охорони і захисту інфраструктури порту або портового засобу, суден, які в них обслуговуються, їхніх екіпажів і пасажирів, а також вантажів, що обробляються, здійснення заходів з охорони і контролю, зокрема щодо: в'їзду, стоянки, завантаження і вивантаження транспортних засобів; переміщення і складування вантажів і суднових запасів; несупроводжуваного багажу або особистих речей; районів посадки і висадки, зон очікування і перевірки пасажирів та суднового персоналу, включаючи місця огляду; ділянок завантаження, вивантаження або складування вантажу або запасів; місць зберігання конфіденційної інформації з питань охорони, включаючи вантажні документи; районів зберігання

небезпечних вантажів і шкідливих речовин; диспетчерських центрів системи управління рухом суден, засобів навігаційної огорожі та будівлі управління порту, включаючи приміщення управління охороною і спостереженням; районів зберігання або розташування устаткування з охорони і спостереження; важливих електричних установок, устаткування радіозв'язку та інших видів зв'язку, системи водопостачання; операцій з оброблення вантажу; операцій з оброблення суднових запасів; вантажу і вантажно-розвантажувального устаткування.

Діяльність служб морської безпеки безпосередньо пов'язана з гарантуванням безпеки морських портів, що є одним з основних чинників їхньої ефективної й стабільної роботи в усьому світі, а також належного функціонування установлених у них режимів. Невипадково її правові аспекти відображено в низці міжнародних договорів всесвітнього та регіонального характеру [22, с. 14]. До їх кола належить Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів 2002 р. (International code for the security of ships and of port facilities, ISPS Code) [292]. Цим Кодексом сформовано міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту. Кодекс застосовується до таких типів суден, що здійснюють міжнародні рейси: пасажирських, включаючи високошвидкісні пасажирські судна; вантажних, включаючи високошвидкісні судна, валовою місткістю 500 і більше; морських пересувних бурових установок; до портових засобів, що обслуговують судна, які здійснюють міжнародні рейси (п. 3 ч. А). Для гарантування безпеки та охорони портових засобів, відповідно до Кодексу, здійснюються: контроль доступу на портовий засіб; спостереження за портовим засобом, включаючи райони якірної стоянки і швартування; спостереження за районами обмеженого доступу з метою забезпечити, щоб доступ до них мали тільки особи, які мають на те дозвіл; нагляд за операціями з оброблення вантажу та суднових запасів; забезпечення того, щоб засоби охоронного зв'язку перебували під рукою в постійній готовності до використання (п. 4.2).

Крім ISPS Code, заходам безпеки портів присвячено окрему главу

(«Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі») Додатку до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS'74) [216], відповідно до Правила 3 «Обов'язки Договірних урядів щодо охорони» якої Договірні уряди повинні встановлювати рівні охорони і забезпечувати надання інформації про рівні охорони портовим засобам, що знаходяться на їхній території, а також суднам до заходу до порту або під час перебування в порту, що розташований на їхній території. Правилем 9 цієї глави визначено заходи, пов'язані з контролем суден у порту на предмет наявності на судні дійсного Міжнародного свідоцтва про охорону судна або дійсного Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна. Якщо таке свідоцтво не надане або є інші вагомі підстави, то можуть бути здійснені: перевірка судна, відстрочка відходу судна, затримання судна, обмеження операцій, включаючи переміщення в межах порту, або видворення судна з порту. Такі заходи контролю можуть додатково або альтернативно включати інші менш суворі заходи адміністративного характеру або з виправлення становища. Також передбачено вимоги до забезпечення охорони портових засобів Договірних сторін відповідно до Кодексу.

У ЄС на теперішній час прийняті та діють: Директива 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26.10.2005 р. про посилення безпеки портів [284] та Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31.03.2004 р. про посилення безпеки суден та портових споруд [308]. Основною метою Директиви 2005/65/ЄС є впровадження заходів із метою посилення охорони портів в умовах загрози порушення безпеки. Ця Директива повинна також забезпечити підтримання заходів з охорони, ужитих відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, шляхом посилення охорони портів. Ці заходи повинні містити: (а) спільні основні правила щодо заходів з охорони портів; (b) механізм імплементації таких правил; (c) доцільні механізми контролю відповідності. Стаття 5 цієї Директиви передбачає, що Держави-члени повинні призначити орган охорони порту для кожного порту, на який поширюється дія цієї Директиви. Один орган охорони порту може бути призначений для декількох портів. Цей орган охорони порту відповідає за підготування та здійснення планів

охорони порту на основі результатів оцінювання захищеності порту. Держави-члени можуть призначати «компетентний орган із морської безпеки», передбачений Регламентом (ЄС) № 725/2004, як орган охорони порту.

Для кожного порту відповідна держава-член затверджує відповідального за охорону порту. За можливості кожен порт повинен мати окремого відповідального за охорону порту, але може, у разі необхідності, мати спільного з іншими портами відповідального за охорону. Відповідальний за охорону порту, повинен виконувати функції контактної пункту щодо всіх питань, пов'язаних із безпекою порту. Якщо відповідальний за охорону порту не є одночасно відповідальним за охорону портової споруди (споруд) відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004, необхідно забезпечити тісну співпрацю між ними (ст. 9 Директиви 2005/65/ЄС).

Основною метою Регламенту (ЄС) № 725/2004 є впровадження та імплементація заходів Співтовариства, спрямованих на посилення безпеки суден, які використовуються у сфері міжнародної торгівлі та внутрішнього судноплавства, та асоційованих портів з огляду на загрозу вчинення міжнародних протизаконних дій. Посилення безпеки поширюється не лише на судна, які використовуються в міжнародному судноплавстві, та порти, які їх обслуговують, проте і на судна, які експлуатуються на внутрішніх рейсах у межах території Співтовариства, та їхні порти, зокрема пасажирські судна з огляду на кількість людських життів, які така діяльність наражає на ризик.

З урахуванням вимог зазначених документів наказом Мінінфраструктури від 27.03.2013 р. № 198 затверджено Порядок організації охорони морських та річкових портів [167], яким встановлено процедуру з організації захисту і охорони морських та річкових портів, методи виявлення потенційних недоліків у забезпеченні охорони портів, портових засобів, заходи щодо виявлення перешкод охороні і відповідні дії щодо запобігання та протидії інцидентам, пов'язаним з охороною, зокрема актам тероризму, актам незаконного втручання та піратства на території (акваторії) портів, у яких обслуговуються судна, що виконують міжнародні рейси. Служба морської безпеки є структурним

підрозділом адміністрації морських портів України, морського термінала або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, їхніх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій (п. 1.4 Типового положення про службу морської безпеки порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339).

Відповідно до Стратегії імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»), схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р [210], з метою їх імплементації в українське законодавство передбачається: розроблення та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту законодавчого акта або забезпечення супроводження відповідного законопроекту під час розгляду у Верховній Раді України стосовно загальних вимог до охорони суден і портових засобів, а також внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині порушень із боку судновласників, капітанів суден, операторів портових засобів та адміністрацій портів заходів щодо безпеки суден і портових засобів; розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури, що впливають із положень законодавчого акта (п. 39 плану заходів), Директиви 2005/65/ЄС і Регламенту (ЄС) № 725/2004, зокрема внесення змін до наказу Мінінфраструктури від 27.03.2013 р. № 198 «Про затвердження Порядку організації охорони морських та річкових портів» з метою поширення його дії на морські рибні порти, унормування питань функціонування координаційного центру у сфері морської безпеки (охорони). Також передбачається проведення навчання та підвищення кваліфікації персоналу визнаних організацій, служб морської безпеки, інспекторів із перевірки відповідності системи охорони портів та портових засобів, координаційного центру у сфері морської безпеки, також і в закладах освіти країн – членів ЄС.

Таким чином на теперішній час процес імплементації європейських норм у

сфері безпеки портів та портових споруд перебуває в Україні на стадії активного перебігу, проте подекуди європейський досвід, зокрема залучення до охорони портів виключно приватних охоронних структур, прямо суперечить чинному українському законодавству і не може бути застосований. На противагу цьому необхідно запозичувати досвід розбудови портів, їх новітнього оснащення та можливих податкових підтримок заради їх подальшого розвитку [22, с. 16]. Також слід підтримати думку дослідників про те, що важливо убезпечити відповідні охоронні підрозділи від дублювання функцій та повноважень, адже запобігання в портах терористичним загрозам і «стандартним» правопорушенням (крадіжкам тощо) є дуже схожими видами діяльності і вони мають здійснюватися комплексно та відповідно до існуючих загроз, на основі системи управління ризиками [278, р. 19–20].

Адміністрація ДПС України організовує в установленому законодавством порядку здійснення прикордонного контролю та пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів і вантажів; приймає рішення щодо надання відповідно до законодавства дозволу на заходження іноземних військових кораблів у внутрішні води, на рейди та в порти України (п. 4 Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16.10.2014 р. № 533).

Державна митна служба України забезпечує та здійснює контроль за дотриманням підприємствами і громадянами установленного законодавством порядку переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон України; здійснює, зокрема, разом з іншими державними органами та митними органами іноземних держав заходи щодо інтегрованого управління кордоном, удосконалення процедури пропуску через державний кордон товарів і транспортних засобів, виконання митних формальностей відповідно до вимог законодавства з питань митної справи (п. 4 Положення про Державну митну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 р. № 227).

Методи та форми публічного адміністрування правового режиму морських

портів України хоча і мають певну специфіку, але в цілому наслідують класичні погляди на ці категорії адміністративного права. Як відомо, метод розуміють як спосіб або засіб досягнення певної мети. Відповідно до цього адміністративно-правовими методами є способи і прийоми безпосередньої цілеспрямованої дії уповноважених органів (посадових осіб) згідно із закріпленою за ними компетенцією, у встановлених межах і в певній формі на підпорядковані їм органи і громадян [54, с. 206–207]. Методами публічного адміністрування є певні способи практичного виконання суб'єктами публічної адміністрації своїх адміністративних зобов'язань, що відповідають характеру й обсягу наданої їм компетенції. Метод публічного адміністрування, будучи способом безпосереднього владного впливу з боку публічної адміністрації на певний об'єкт, несе у своєму змісті юридично владні повноваження, сукупність яких безпосередньо обумовлена змістом адміністративно-правового регулювання [10, с. 175]. Методи публічного адміністрування застосовуються владними суб'єктами – публічною адміністрацією – та обов'язково знаходять своє вираження у формах публічного адміністрування [120]. Як зазначає Ю.П. Битяк, методи виявляються у формах управління, через взаємодію суб'єктів і об'єктів управління у зв'язках, що склалися між ними [9, с. 163]. Таким чином методи та форми публічного адміністрування (управління) є тісно взаємопов'язаними та не існують окремо.

Особливостями методів публічного адміністрування є такі: у них знаходить своє вираження публічний інтерес; вони реалізуються в процесі публічного адміністрування, виражають упорядковувачий вплив публічної адміністрації на поведінку суб'єктів суспільства та становлять зміст цього впливу; у методах публічного адміністрування завжди міститься керівна воля, 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 прямо залежить не тільки від особливостей організаційно-правового статусу суб'єктів публічної адміністрації, а насамперед від особливостей об'єкта впливу (індивідуальний чи колективний, форма власності тощо) [268, с. 8–9]. Основною класифікацією методів у діяльності публічної адміністрації є їх поділ на методи переконання, заохочення та примусу, що втілюються в установлених нормами права формах. Зважаючи на специфіку об'єкта адміністрування – режим морського порту, - основною метою застосування таких методів є гарантування безпеки мореплавства та надійної і безпечної роботи портів, а також захист держави порту від неправомірних (злочинних) впливів, тобто захист публічних інтересів.

Формами управлінського (адмініструючого) впливу є зовнішнє вираження змісту управління, межі конкретних управлінських дій, що здійснюються безпосередньо органами управління (адміністрування). Це певна частина управлінської діяльності органу, його структурних підрозділів та посадових осіб. Кожна форма управління містить учинення конкретними суб'єктами певних дій, які специфічним чином розкривають зміст управлінської діяльності, самого управлінського впливу. Форма управління може мати юридичний (правовий) зміст (правова форма), або не встановлюватися нормативно (організаційна форма). Правова форма управління (адміністрування) – це зовні виражена і юридично оформлена дія органу адміністрування (або його посадової особи), що здійснюється в межах його компетенції і викликає певні правові наслідки. Формою адміністрування є зовнішнє вираження практичної реалізації його функцій та методів, самого керуючого впливу, конкретних дій, до яких вдаються для справляння керуючого впливу на певну сферу [33, с. 362]. Як зазначає І.П. Яковлев, через освоєння форм публічного адміністрування відкривається доступ до усвідомлення змісту цієї владної активності. Поза конкретними способами зовнішнього вираження публічне адміністрування залишається доволі абстрактним явищем для посадових осіб. Спрямованість на задоволення

публічного інтересу, гласність, готовність до координації та інші якісні сторони сучасного урядування доносяться до приватних осіб через зміну співвідношення наявних та впровадження нових форм. Дотримання вимог кожної з форм, їх адекватне застосування дозволяє також розрізнити реальний (практичний, прикладний) та декларований зміст публічного адміністрування [276, с. 80].

Таким чином, форми публічного адміністрування правового режиму морських портів можна визначити як установлені нормами національного та міжнародного права способи реалізації імперативного керуючого впливу, що здійснюється спеціально уповноваженими органами для впорядкування роботи морських портів. До їх кола належать як правові, так і організаційні форми діяльності публічної адміністрації:

нормотворчість (суб'єктний склад: ООН, ІМО, органи регіональних меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю держави порту, Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Мінінфраструктури, Морська адміністрація, Державна митна служба України, Адміністрація ДПС України, ДП «АМПУ»): прийняття міжнародних угод (глобальних, регіональних, двосторонніх), рекомендаційних та імперативних настанов, інструктивних листів міжнародних організацій та їх органів, внутрішньонаціональних програмних документів галузі (стратегій, доктрин) та іншого поточного галузевого законодавства (законів, постанов, розпоряджень, наказів тощо);

застосування норм права (суб'єктний склад: органи регіональних меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю держави порту, Морська адміністрація, Державна митна служба України, Адміністрація ДПС України, капітани морських портів України та очолювані ними служби, ДП «АМПУ», адміністрації морських портів України, служби морської безпеки та загони охорони морських портів): видання ненормативних (індивідуальних) актів, складання актів, видання обов'язкових для виконання приписів щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних із порушенням правил безпеки, контроль за виконанням актів;

здійснення юридично значущих дій (суб'єктний склад: Морська

адміністрація, Державна митна служба України, Адміністрація ДПС України, капітани морських портів України та очолювані ними служби, ДП «АМПУ»): здійснення контролю, нагляду, оглядів, перевірок та оформлення документів, надання адміністративних послуг, визначення районів обов'язкового використання буксирів, стягнення портових зборів, перевірка відповідності системи охорони портових засобів вимогам міжнародних угод;

здійснення організаційних заходів (суб'єктний склад: ДП «АМПУ», власники морських терміналів, капітан морського порту та очолювана ним служба, Морська адміністрація): надання в користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон України; координація діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії; забезпечення здійснення в установленому порядку огляду суден).

Публічне адміністрування режиму морських портів має бути спрямоване на вдосконалення процедур оформлення суден, яка, на жаль, в Україні є далекою від загальносвітових стандартів та тенденцій прискорення і спрощення. Тут на порядку денному стоїть і зниження портових зборів, і велика кількість перевірок (сумнозвісний екологічний контроль [143] тощо), і тривалість оформлення суден на прихід/відхід [257], і робота державного підприємства «Сервісний центр морського та річкового транспорту» («Моррічсервіс») [205], і необхідність належної організації роботи «морського єдиного вікна» [130; 160]. І хоча у 2015 р. кількість судових документів, які подаються капітаном судна (або агентом) після приходу судна до порту капітану порту, було скорочено з 18 до 4 [193], усе ж застарілість практик та неефективність запроваджуваних інновацій зумовлюють необхідність розроблення дійсно якісних змін та, можливо, повного «перезавантаження» системи публічного адміністрування галузі. Адже створення та початок роботи Морської адміністрації, на жаль, не дали очікуваного позитивного ефекту для галузі. Лише наприкінці 2020 р. з метою спрощення

роботи портів Морська адміністрація запровадила сервіс цілодобового оформлення суднозаходів через електронну пошту, що скоротить, як передбачається, строки оформлення суден до 8–9 годин. У подальшому планується скорочення цього часу до 4 годин [126].

Зазначений крок є складовою запроваджуваного в Україні «морського єдиного вікна», організація роботи якого наразі триває. Відомо, що Україна взяла на себе зобов'язання гармонізувати внутрішні правила та вимоги з європейськими. Завдяки проєкту AnNA – т.зв. «морське єдине вікно» (SafeSeaNet), асоційованим членом якого стала Україна – всі морські порти ЄС об'єднані до єдиної електронної системи [130]. Морське єдине вікно – це фактично національний фрагмент Safe Sea Net, європейської системи моніторингу суден, створена з метою обміну між державами-членами всією важливою інформацією про рух морських суден і точного характеру вантажу, що перевозиться [127]. «Морське єдине вікно» успішно функціонує в усіх морських портах ЄС, його робота регламентується Директивами 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС [130].

При цьому запровадження «єдиного вікна» через діяльність сформованого Морською адміністрацією державного підприємства «Сервісний центр морського та річкового транспорту» було визнано Тимчасовою адміністративною колегією Антимонопольного комітету України таким, що не відповідає вимогам чинного законодавства. Морській адміністрації було рекомендовано забезпечити можливість для морських агентів самостійно звертатись безпосередньо до Державної служби морського та річкового транспорту України для оформлення приходу та виходу суден із морського порту. Крім того запроваджений механізм оформлення суден через сервісний центр став тривалим і незручним. Таким чином, на жаль, запроваджена інновація не сприяла вдосконаленню та спрощенню оформлення суден у портах України, а скоріше – навпаки (як і ряд інших ініціатив Морської адміністрації). Слід пригадати, що забезпечення функціонування «єдиного вікна» визнано в Морській доктрині України на період до 2035 року одним із напрямів розвитку

портової діяльності. І тут на порядку денному стоїть побудова такого механізму оформлення суден у портах України, який урахував би кращі іноземні практики, виключив корупційну складову, максимально спростив і здешевив відвідання морських портів України, інтегрував у єдину систему всі державні інституції, згода яких є потрібною для вільної практики судна в порту. Адже діючий у портах України правовий режим, який охоплює, власне, усі портові формальності, є одним із найскладніших у Чорноморському регіоні. І тут також стоїть на порядку денному прийняття такого підзаконного нормативно-правового акта, яким були б чітко визначені механізми дій уповноважених органів та організацій у кризових ситуаціях у прибережних водах України (аварії суден, поширення інфекційних захворювань тощо) [16, с. 27–28].

Крім того, в умовах пандемії нової гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, морська галузь однією з перших зазнала руйнівних впливів пандемії. Швидко поширюване захворювання та встановлювані в країнах карантини призвели до затримання та невиконання контрактів, віднесення карантину до форс-мажорних обставин (в Україні – Закон від 17.03.2020 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» [186]). Негативні наслідки пандемії скували галузь через затримки в логістиці та спричинили швидкі зміни режимів найбільших портів світу. При цьому, санітарний контроль завжди був однією з портових формальностей, але агресивність нового коронавірусу зажадала оновлення звичних протиепідемічних протоколів, часткового або повного закриття морських портів [81].

У цілому практика портів світу виявилася достатньо ефективною, адже не була цілковито новою, а лише вдосконаленою залежно від умов нового захворювання. Найкращі практики портів було узагальнено в керівництві «WPSP COVID-19 Guidance document for ports» [319]. У документі опрацьовано заходи, що стали найбільш ефективними в роботі портів, представлено методологію та низку кращих практик щодо: 1) негайних заходів, які стосуються портових

операцій, управління та зв'язку, 2) заходів захисту ділової та фінансової активності, 3) заходів щодо підтримки клієнтів, зацікавлених сторін та громади, та 4) заходів щодо повернення портів до роботи. У Керівництві відзначено особливу роль та значення для ефективної роботи портів таких кроків: створення можливостей для віддаленої роботи, забезпечення соціального дистанціювання, використання масок та необхідної санітарної обробки портової техніки; розподіл змін із метою зменшення соціальних контактів; зменшення обсягів факультативних послуг та концентрація на основному виді діяльності; створення «швидкісних ліній» для оброблення контейнерів із медичною продукцією; визначення окремих причалів для оброблення суден, де наявні особи з підозрою на зараження COVID-19; планування ефективного використання якірних стоянок портів через збільшення кількості суден, що не вийшли в рейс, та забезпечення безпеки таких стоянок із метою зменшення впливів екстремальних погодних умов та пов'язаних із ними ризиками посадки на мілину та зіткнення.

В Україні відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 березня 2020 р. № 290-р «Про внесення зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 березня 2020 р. № 287» [187] було тимчасово закрито з 17 березня 2020 р. до 3 квітня 2020 р. пункти пропуску (пункти контролю) через державний кордон для міжнародного пасажирського залізничного, повітряного, автомобільного (для автобусів) сполучення, крім здійснення перевезень осіб із метою забезпечення захисту національних інтересів або у зв'язку з виконанням міжнародних зобов'язань, а також представників дипломатичних установ та гуманітарних місій. Згодом строк закриття був продовжений. На виконання цього розпорядження ДПС України запровадила додаткові обмеження для членів екіпажів морських суден, які обслуговуються в українських морських портах. Зокрема, ДА «АМПУ» було доручено забезпечити недопущення випадків виходу за межі пунктів пропуску через державний кордон членів екіпажу, окрім громадян України, які повертаються додому (репатріація) [48]. У всіх морських портах України було посилено спеціальні протиепідемічні заходи, налагоджено взаємодію з лабораторіями МОЗ та іншими

контрольними службами з метою ефективної перевірки осіб, які прибувають із-за кордону, та визначено конкретні профілактичні заходи, які виконуються філіями ДП «АМПУ». Дії виконуються відповідно до вимог Міжнародних медико-санітарних правил та наказу Міністерства охорони здоров'я від 24.01.2020 № 185 [249]. У цілому заходи, запроваджені в портах України, є типовими для інших портів світу, що свідчить про відповідність української практики сучасним тенденціям протидії COVID-19, проте зручності, що їх надає електронний віддалений документообіг досі не є досяжними для української практики [16, с. 29].

РОЗДІЛ 3

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

3.1. Юрисдикція прибережної держави в морських портах

Питання, пов'язані зі здійсненням юрисдикції держав у морських просторах, незважаючи на детальну регламентацію у UNCLOS'82, досі залишаються актуальними. Цією Конвенцією було сформульовано міжнародні стандарти здійснення суверенітету, суверенних прав та заснованої на них юрисдикції держав в усіх відомих та остаточно визначених під час III Конференції з морського права (1973–1982 рр.) морських просторах. Але щодо вод морських портів, то, як зазначалося, UNCLOS'82 практично не містить норм, присвячених регламентації діючих у них юрисдикції та режимних правил. Це відбувається через належність цих просторів до складу внутрішніх вод держави та перебування під її суверенітетом [105, с. 85], виключною владою [93, с. 131], які здійснюються тут без застережень, що, наприклад, є характерними для територіального моря: відповідно до ст.ст. 2, 17 UNCLOS'82, суверенітет прибережної держави над територіальним морем здійснюється з дотриманням цієї Конвенції та інших норм міжнародного права, а іноземним суднам тут гарантується право мирного проходження. Порти є частиною території прибережних держав, на них поширюється суверенітет останніх, а отже, держава порту може здійснювати в портах таку ж юрисдикцію, яку вона здійснює в будь-якій частині її території [299, р. 210]. Отже, і режим внутрішніх вод установлюється прибережними державами на власний розсуд [229, с. 63] та виключно національним законодавством [270, с. 36–37].

Загальносвітовою практикою підтверджується, що при перебуванні в портах морські судна повинні неухильно додержувати законів, постанов, розпоряджень та інших правил, що встановлені прибережною державою. Поширення суверенітету на внутрішні води, якими є акваторії морських портів, зумовлює підпорядкування морських суден під будь-якими прапорами

(національним або іноземними) кримінальній, цивільній та адміністративній юрисдикції держави цього порту [16, с. 25]. На теперішній час відсутні загальнообов'язкові міжнародно-правові норми, якими юрисдикцію прибережних держав щодо іноземних торговельних суден у період перебування в їх портах було б обмежено. Таке обмеження юрисдикції може мати місце лише у випадках, що прямо передбачені національним законодавством прибережної держави або відповідно до міжнародної угоди, укладеної з державою, під прапором якої ходить судно [229, с. 69].

Слід підтримати позицію Т.В. Аверочкиної, що встановлений у портах правовий режим є проявом, формою реалізації адміністративної юрисдикції держави в прибережних водах [3, с. 153]. Дійсно, за підходу до розуміння такого виду юрисдикції не лише у т.зв. «негативному», але й у «позитивному» сенсі, комплекс правил, які діють у морських портах України, цілком обґрунтовано слід уважати проявом дії адміністративної юрисдикції держави порту. Так, нормами саме національного адміністративного права встановлюється режим внутрішніх вод, що полягає в установленні правил перебування та використання цих водних просторів, зокрема порядку посадки й висадки пасажирів, вантажно-розвантажувальних робіт, стягнення податків і мита, оформлення необхідної документації [62, с. 40-41], а також власне порядку заходження суден до внутрішніх вод і виходу з них, гарантування безпеки судноплавства, дотримання правил радіозв'язку, навігації, охорони цих вод тощо [28, с. 493]. До кола таких правил належать також санітарні та протиепідемічні, які є одними з найстаріших у системі правового забезпечення режимів морських портів, і які на теперішній час в умовах пандемії COVID-19 набули найзначнішої актуалізації із часів середньовіччя. І у цьому сенсі адміністративна юрисдикція отримує тут всеосяжний характер, поширюється на всі без винятку судна, що підтверджується і на нормативному (також і локальному), і на доктринальному рівні. При цьому такий «позитивний» зміст юрисдикції не виключає наявності встановленого внутрішнім законодавством механізму примусових заходів, що можуть бути застосовані державою стосовно суден-порушників у її портах. Адже

«юрисдикція ... є сферою суверенної влади держави по законодавству, управлінню та суду» [110, с. 58].

Норми про цивільну та кримінальну юрисдикцію прибережної держави, які на теперішній час набули ознак стандартів, наявні в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в UNCLOS'82 у проєкції на правопорушення в територіальному морі. Так, відповідно до ст. 27 UNCLOS'82, «кримінальна юрисдикція прибережної держави не здійснюється на борту іноземного судна, яке проходить через територіальне море, для арешту будь-якої особи або провадження розслідування у зв'язку з будь-яким злочином, скоєним на борту судна під час його проходу, за винятком таких випадків: а) якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу; б) якщо злочин має такий характер, що ним порушується спокій у країні або добрий порядок у територіальному морі; с) якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернеться до місцевої влади з проханням про надання допомоги; або d) якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами».

А згідно зі ст. 28 UNCLOS'82, «прибережна держава не повинна зупиняти судно, що проходить через територіальне море, або змінювати його курс з метою здійснення цивільної юрисдикції щодо особи, яка перебуває на борту судна. Ця держава може застосовувати щодо такого судна заходи стягнення або арешт у будь-якій цивільній справі лише за зобов'язаннями або внаслідок відповідальності, взятої або викликаної на себе цим судном під час або для проходу його через води прибережної держави. Зазначене не зачіпає права прибережної держави здійснювати відповідно до своїх законів заходів стягнення або арешт у цивільній справі щодо іноземного судна, яке знаходиться на стоянці в територіальному морі або яке проходить через територіальне море після виходу з внутрішніх вод». Ці норми UNCLOS'82 з незначними змінами відтворено у двосторонніх угодах України про торговельне судноплавство як щодо правопорушень у територіальному морі, так і в портах договірних держав.

Крім того порушення національного законодавства, що мають місце у внутрішніх водах і портах, *ipso facto* покриваються юрисдикцією держави порту. Статтею 220 UNCLOS'82 передбачено розширену юрисдикцію держави порту стосовно порушень, учинених у морських зонах, де така держава має суверенітет (територіальне море) та чітко визначені суверенні права (виключна економічна зона) [295, р. 10–11]. А ст. 218 UNCLOS'82 дає можливість прибережній державі розпочати розслідування і порушити розгляд стосовно будь-якого скиду із судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони цієї держави. Таким чином, юрисдикція держави порту у UNCLOS'82 набула нового «прочитання» в сенсі набуття державою порту права застосовувати примусові заходи проти судна відповідно до власної юрисдикції, навіть якщо порушення було вчинено у відкритому морі або морських просторах [302, р. 6–7], де діє лише обмежена юрисдикція прибережної держави.

Таку юрисдикцію Б.В. Кутелія та М.І. Копилов відносять до «визнаної міжнародним правом». Також вони обґрунтовано зазначають, що юрисдикція держави прапора та прибережної держави має подвійний характер: регулятивний і виконавчий. А згодом виокремлена зі структури юрисдикції прибережної держави юрисдикція держави порту – лише виконавчий. При цьому регулятивна юрисдикція полягає в установленні разом з іншими державами міжнародних норм і стандартів, а також у прийнятті національних законів і правил. Виконавча юрисдикція покликана вирішити головні завдання із запобігання забрудненню, і в цьому сенсі вона є превентивною виконавчою юрисдикцією. Водночас у випадку порушення судном міжнародних норм і стандартів, національних законів та правил з охорони морського середовища і юрисдикція держави прапора, і юрисдикція прибережної держави, і юрисдикція держави порту передбачають застосування заходів правового примусу [108, с. 173].

В UNCLOS'82 як на умови застосування примусових заходів до порушників вказується на «поширення наслідків на територію прибережної держави» та «порушення спокою в порту (країні)». У зв'язку з відсутністю в національних законодавствах та міжнародних угодах конкретних вказівок щодо

змісту цих понять, місцева влада в кожному конкретному випадку самостійно вирішує питання про застосування своєї юрисдикції [229, с. 72].

Стосовно ж можливостей держави порту поширювати кримінальну юрисдикцію на судна під іноземними прапорами, то історично усталеними вважаються дві системи (концепції) – англійська та французька, які були згадані в підрозділі 1.2 цієї роботи. Але на теперішній час вони мають лише історичне значення, оскільки ще за часів дотримання в практиці держав їх основних принципів (XIX – початок XX ст.ст.) вони вже почали засвідчувати запозичення рис одна одної та відсутність сталої одноманітності застосування, а з прийняттям Женевських конвенцій 1958 р., а згодом й UNCLOS'82 остаточно втратили імперативний характер.

У цьому відношенні цікавою є думка М. Хаяші про принципи, якими керуються сучасні держави при вирішенні питань кримінальної юрисдикції щодо суден під іноземними прапорами: 1) іноземні судна, що заходять до порту, є об'єктом суверенітету прибережної держави, яка має кримінальну юрисдикцію над ними; 2) однак прибережна держава не здійснює таку юрисдикцію в справах, пов'язаних виключно з внутрішньою дисципліною на судні; 3) у такому випадку виникає паралельна, конкуруюча юрисдикція (*concurrent jurisdiction*), яка може бути здійснена державою прапора судна і прибережною державою, коли злочин або заворушення, що виникли на борту судна: (i) завдають шкоди або можливо завдадуть її миру, порядку або спокою порту; (ii) скоєні громадянином прибережної держави або проти нього або особи іншого громадянства, ніж капітан або члени екіпажу; або (iii) мають серйозний характер і, як правило, заслуговують на покарання у вигляді позбавлення волі на строк більше ніж на кілька років; 4) виключно прибережна держава може встановлювати наявність або відсутність ситуації, яка підпадає під п. 3 [300, р. 168]; 5) влада прибережної держави також самостійно може цікавитися справами, які відбуваються на борту судна, із метою збереження миру і порядку чи інтересів громадського здоров'я або безпеки, звичаїв і правил імміграції; 6) прибережна держава може втрутитися в будь-який інцидент на борту, якщо надійшло прохання про це від капітана

судна, держави прапора або консула держави прапора судна [290, р. 505].

Ці принципи можуть бути покладені в основу майбутньої міжнародної угоди, присвяченої визначенню основних засад здійснення юрисдикції держав у портах. Але тут, на наше переконання, необхідно врахувати також принцип збереження балансу прав держави порту та держави прапора, забезпечити розумність заходів, яких може бути вжито державою порту. Саме від належної адаптації таких заходів, їх пристосовності до повсякденного застосування і ненав'язливості залежить їх сумлінне дотримання та виконання.

Норми міжнародних (багатосторонніх чи двосторонніх) угод свідчать, що спеціальним чином (поряд із кримінальною та цивільною) про адміністративну юрисдикцію у них не згадується. При цьому про наявність саме адміністративно-правових за своєю суттю вимог свідчать норми багатьох із них. Такими нормами визначено права та обов'язки прибережних держав, стандарти публічного адміністрування діяльності в морських просторах тощо. Саме адміністративна юрисдикція прибережної держави в повному обсязі поширюється на іноземні судна як під час стоянки в портах, так і під час заходження та виходу з внутрішніх вод, а також окремих районів територіального моря. Її відмінною рисою є те, що вона застосовується до всіх без винятку суден, як державних, включаючи судна, що призначені виключно для публічної служби (охорона промислів, санітарна та карантинна служба, захист моря від забруднення тощо), так і приватних, тобто діє принцип повної компетенції прибережної держави [270, с. 46].

Тривалий час зусилля держав було спрямовано на вироблення міжнародно-правової регламентації питань саме адміністративної юрисдикції (поряд із кримінальною). Це пояснювалося різноманіттям формальностей, застосовних до суден у різних портах світу [72, с. 51]. Результатом такої роботи стало укладання у 1965 р. FAL. Крім того норми, що визначають особливості дії саме адміністративної юрисдикції, втілено у внутрішньому українському законодавстві (Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та

Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655 [174], тощо) та локальних актах морських портів. Такі норми зазвичай розраховано на застосування до торговельних суден, а військові кораблі та державні судна, які експлуатуються в некомерційних цілях, виокремлюються в спеціальну категорію, але також потрапляють під дію адміністративного законодавства держави порту, яким визначається порядок отримання дозволу на їх заходження до територіального моря та внутрішніх вод держави.

Дійсно, іноземний військовий корабель, який заходить до прибережних акваторій, є значною загрозою державі, він користується особливими правами та має особливі обов'язки поряд із тими, що характерні для торговельних суден. За загальним правилом, яке закріплене в національних законодавствах, іноземні військові кораблі, що перебувають у порту іншої держави, мають повний імунітет від кримінальної та цивільної юрисдикції держави порту, а адміністративна юрисдикція щодо них здійснюється в повному обсязі через необхідність дотримання специфічних (установлених прибережною державою) режимних правил. Так вони зобов'язані дотримуватися законів та правил прибережної держави, що стосуються безпеки мореплавства, радіозв'язку, дослідницької або гідрографічної діяльності, посадки та висадки людей, навантаження та розвантаження будь-якого вантажу або апаратури, а також будь-якої діяльності, що регламентована законами та правилами прибережної держави. Зокрема щодо військових кораблів під іноземним прапором діє особливий порядок отримання дозволу на заходження до порту, перебування в ньому, установлюється перелік обов'язкових для виконання правил. В Україні їх визначено в ЗУ «Про державний кордон України» та конкретизовано в Правилах плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529. Військовий корабель також зобов'язаний не допускати загрози силою та її застосування проти держави порту та утримуватися від будь-яких актів втручання у внутрішні справи держави.

Питання, пов'язані зі здійсненням юрисдикції прибережної держави (адміністративної, цивільної, кримінальної), за умов відсутності багатосторонньої конвенції, регламентуються у двосторонніх угодах про торговельне мореплавство (судноплавство). Їх тексти мають незначні відмінності та містять три групи норм: 1) питання судноплавної політики договірних сторін; 2) режим суден та їхніх екіпажів (як прояв юрисдикції договірної держави); 3) співробітництво двох країни у сфері мореплавства [63, с. 6]. Так, наприклад, в Угоді між Кабінетом Міністрів України та урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство від 2009 р. [253] передбачено національний режим для суден сторін у їхніх портах (ч. 1 ст. 6), а з-під дії норм Угоди виключені: військові кораблі й інші державні судна, що збудовані і використовуються за некомерційним призначенням; судна для гідрографічних, океанографічних і наукових досліджень; рибальські судна; ядерні судна; судна, які не відповідають міжнародним конвенціям із безпеки, охорони та захисту навколишнього середовища, сторонами яких є договірні (ст. 2). З-під дії Угоди також виключені види діяльності, що зарезервовані кожною зі сторін для своїх суден: каботажні перевезення, операції пов'язані з рятуванням та буксирування (ч. 2 ст. 6).

У статті 10 відтворено стандарт застосування кримінальної юрисдикції держави порту та підтверджено її застосовність у чітко визначених випадках: а) скоєний злочин, кваліфікується за законодавством держави цієї Договірної Сторони як тяжкий; б) наслідки правопорушення поширюються на територію держави, у якій перебуває судно; в) порушується громадський порядок і безпека в цій державі; г) правопорушення скоєне проти будь-якої особи, що не є членом екіпажу цього судна; д) правопорушення скоєне проти члена екіпажу судна, що є громадянином держави перебування або іноземним громадянином, що постійно проживає на території цієї держави; е) переслідування є необхідною умовою для запобігання незаконному транспортуванню і торгівлі зброєю, наркотичними засобами або психотропними речовинами. Адміністративна юрисдикція отримує прояв у ст.ст. 4 (щодо розвитку торговельного судноплавства), 6 (щодо режиму

суден договірних держав та заходів щодо скорочення часу перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних та інших формальностей), 7 – 9 (щодо взаємного визнання судових документів, посвідчень особи моряків та в'їзду, виїзду, перебування та транзитного проїзду членів екіпажу), 11 (щодо режиму надзвичайних морських подій, надання допомоги та режиму вантажу і майна пошкоджених суден), 12 (щодо технічного співробітництва). Норми про цивільну юрисдикцію держави порту в цій Угоді відсутні. Прикладом її регламентації можна вважати ст. 11 Угоди про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії 2003 р. [256], де визначено, що «судна і майно на борту судна, що належить одній із Договірних Сторін, не підлягає арешту чи затриманню на території іншої Договірної Сторони з метою забезпечення майнової претензії або морської вимоги, за умови, що це не суперечить зобов'язанням Договірних Сторін, які виникають із міжнародних договорів».

Також при укладанні угод, у яких передбачаються певні винятки з кримінальної та цивільної юрисдикції, спеціально обумовлюється, що вони не стосуються прав місцевої влади щодо застосування митного і санітарного законодавства та правил, а також заходів контролю безпеки суден, охорони людського життя, допуску іноземців – саме адміністративних правил держави порту. Таким чином, адміністративна юрисдикція здійснюється з метою санітарної охорони кордонів, захисту економічних і політичних інтересів прибережної держави, а також безпеки мореплавства. Усі морські держави для цього мають спеціальне адміністративне законодавство, і будь-яке розумне застосування влади до іноземних суден і осіб, які перебувають на них, відповідає принципам міжнародного права [63, с. 23]. Тут необхідно пригадати, що ще Отфейль зазначав, що «заборонні та митні закони не завдають удару принципу свободи торгівлі; вони, навпаки, є результатом користування цією свободою. Вони дійсно утворюють ті умови, за яких одна з договірних сторін дає свою згоду на комерційну дію; інша сторона є вільною відмовитися, і отже везти

витвори своєї землі або промисловості до іншого місця; але якщо вона погодилася на ці умови, то, очевидно, повинна точно виконувати всі встановлені і прийняті умови» [140, с. 31–32].

3.2. Правовий режим іноземних суден у морських портах України

Правовий режим суден під іноземними прапорами в морських портах зазвичай піддавався найбільшому вивченню та обговоренню як на рівні окремих держав, так і на рівні міжнародних конференцій. Питання поширення юрисдикції держави порту, її «конкуренція» з юрисдикцією держави прапора, вироблення найбільш сприятливого режиму для суден та їхніх екіпажів, уніфікація застосовних до них портових формальностей обумовлювали вироблення проєктів та прийняття нових міжнародних угод. Наслідуючи усталені звичаї портової діяльності, принципи сприяння міжнародній торгівлі, відповідно до норм національного законодавства і чинних міжнародних договорів, судна під іноземними прапорами мають вільний доступ до відкритих для заходження іноземних суден морських портів України. Для відвідування торговельними суднами відкритих портів не потрібно запитувати попереднього спеціального дозволу на заходження або повідомляти про нього дипломатичними каналами. Для іноземних військових кораблів передбачається особливий порядок заходження до внутрішніх вод, зокрема акваторій морських портів України, що визначений Правилами плавання і перебування.

Зазвичай, прибережна держава, оголошуючи власні порти та, як наслідок, відповідні райони внутрішніх морських вод відкритими для заходження іноземних суден, на свій розсуд із метою гарантування безпеки та з іншими цілями може в будь-який час закрити ці води та порти для заходження. Але якщо порт є відкритим, то не повинна допускатися дискримінація щодо суден будь-якого прапора, а запроваджені обмеження для суден тієї чи іншої країни можуть викликати застосування аналогічних заходів у відповідь. Ці та деякі інші загальні

принципи режиму морських портів відтворено в нормах ЗУ «Про державний кордон України», де спеціально регламентовано правила, застосовні до іноземних невійськових суден та військових кораблів, під час їх перебування у внутрішніх водах України (ст.ст. 14–18). Додатково, але досить узагальнено режимні правила, зокрема питання допуску торговельних суден під іноземними прапорами до портів України та їх режим, визначаються у двосторонніх угодах про торговельне судноплавство. А детальну регламентацію такі правила отримують у спеціальному законодавстві, присвяченому різним видам портових формальностей, та в актах локального регулювання. Останні містять переважно технічну інформацію, обмежуючись загальною нормою про обов'язковість до виконання всіма юридичними і фізичними особами, а також поширення на судна, кораблі й інші плавзасоби всіх прапорів, що знаходяться в акваторії порту, незалежно від їхньої відомчої належності та форм власності.

Зважаючи на значні особливості, що характерні для правового режиму невійськових суден та військових кораблів під іноземними прапорами в морських портах України, подальший розгляд буде спрямовано за двома відповідними напрямками.

Правовий режим невійськових суден під іноземними прапорами в морських портах України визначено рядом документів, якими встановлено необхідність здійснення щодо таких суден контрольних та сервісних портових формальностей. Завдяки застосуванню до судна цих формальностей формуються відповідні класичні режими суден у портах: санітарний, прикордонний та митний. Їх доповнюють режими сплати портових зборів, тарифів за надані послуги, гарантування безпеки (до нього належать, крім іншого, режим лоцманського та криголамного проведення, режим регулювання руху суден), а залежно від характеристик судна – режим науково-дослідницьких, рибальських та інших суден. Поєднанням цих режимів утворюється, як зазначалося вище, режим того чи іншого морського порту. У науковій літературі та міжнародних угодах виокремлюється також режим ядерних суден, проте через практичну відсутність невійськових суден, обладнаних ядерними двигунами, особливості їх

режиму в портах України навряд чи є актуальними для розгляду. Крім того щодо торговельних суден під іноземними прапорами діють: Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 р. № 430 [168], та відповідні регіональні правила плавання і лоцманського проведення суден (наприклад, Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655).

Санітарний режим. Цей вид режиму є одним із найдавніших, що пов'язано з тим, що епідемії чуми, холери та віспи поширювалися переважно морськими шляхами. Тривалий час кожна країна на свій розсуд застосовувала до суден санітарні правила, закривала кордони та порти, що ставало причиною економічних труднощів та іноді паралізувало всю торгівлю і транспорт країни. Поступово склалися дві моделі застосування карантинних обмежень. Перша полягала в ізоляції всіх суден та людей біля кордонів та в портах до того часу, поки санітарна влада держави порту не переконувалася в їх безпечності [72, с. 53]. Відомо, що у 1374 р. у Венеції було видано прокламацію, згідно з якою всі кораблі та пасажери повинні знаходитись на сусідньому острові Сан-Лаццаро, поки спеціальна рада охорони здоров'я не дозволить їм увійти до міста. Перші ж згадки про запроваджувані Венецією карантинні обмеження датуються 1127 р. [298, р. 22]. Власне слово «карантин» має італійське походження: намагаючись захистити прибережні міста від чуми, яка спустошувала Європу у XIV ст., кораблі, що прибували до Венеції із заражених портів, повинні були стояти на якорі упродовж 40 днів (*quaranta giorni*) перед висадкою людей та розвантаженням. Ця практика із часом стала відомою як «карантин» («*quarantino*» – італійське слово, що позначає 40-денний період) [317]. Першою від цієї системи відмовилася Англія, адже карантинні обмеження не запобігли епідемії холери, яку було завезено до країни в 1832 р. [72, с. 53].

Друга система полягала в здійсненні перевірок суден, організації в портах спеціальних шпиталів та знятті із суден усіх інфікованих осіб, дезінфекції суден та вдосконаленні санітарії у країні. Таким чином ізолювалися лише дійсно інфіковані особи, а ті, у кого були підозри на інфікування, зобов'язувалися повідомити свої адреси медичним органам [289, р. 256; 315]. При цьому ефективність такої системи залежала від отримання попереднього повідомлення про інфіковані райони за кордоном, з яких судна можуть прийти до портів приймаючої країни. Тому на певному етапі розвитку санітарних правил з'явилася потреба у виробленні міжнародних норм, якими була б передбачена система повідомлень про уражені райони, обрані наукові методи боротьби з інфекціями, встановлено одноманітні вимоги та документацію для відвідання суднами портів різних країн [289, с. 251, 255].

На теперішній час основні методи протидії поширенню хвороб морським транспортом втілено в нормах Міжнародних медико-санітарних правил 2005 р. [118] (International Health Regulations, IHR) та FAL, а також у законодавствах держав. Крім того з метою надання рекомендацій санітарним службам портів, судновим операторам та іншим уповноваженим органам, які відповідають за забезпечення санітарно-епідеміологічного благополуччя на суднах, ВОЗ було схвалено Керівництво з інспектування суден та видання судових санітарних свідоцтв [220]. Воно містить основні принципи підготовки та проведення інспекцій суден, заповнення санітарних свідоцтв та здійснення медико-санітарних заходів, передбачених IHR 2005 р.

У морських портах санітарні формальності полягають у здійсненні санітарного контролю та оформленні відповідної документації. Усі судна, що прибувають з-за кордону, піддаються в порту насамперед санітарному контролю, а потім прикордонному й митному оформленню. Санітарному контролю підлягають усі без винятку іноземні судна (судна закордонного плавання – *C.A.*), капітани яких до прибуття до порту мають подати компетентному органу країни порту Морську медико-санітарну декларацію та повідомити за його вимогою будь-яку інформацію про медико-санітарний стан на борту під час міжнародного

рейсу. При цьому держава може вирішити звільнити всі судна, що прибувають, від надання такої декларації або вимагати її надання: 1) на підставі відповідної рекомендації, що стосується суден, які прибувають із заражених районів, 2) від суден, які в інший спосіб можуть переносити інфекцію або контамінацію (ст. 37 IHR). Відповідно до ст. 39 IHR, максимальний строк дії Свідоцтва про звільнення судна від санітарного контролю та Свідоцтва про проходження судном санітарного контролю становить шість місяців.

Згідно зі стандартами FAL, морська санітарна декларація є основним документом, що містить відомості про благополуччя на борту під час рейсу і після прибуття судна до порту, які вимагаються портовою санітарною владою (2.9); вона є обов'язковим документом (2.1, 2.20), що подається портовій владі в одному примірнику (2.10). Влада держави порту має забезпечити негайність здійснення санітарних заходів та формальностей, їх реалізацію без затримок і недискримінаційне застосування (4.7). Крім того державам рекомендується мати в якомога більшій кількості портів належне обладнання і служби для вжиття ефективних санітарних заходів (4.8).

У тих випадках, коли від осіб, які перебувають на борту, вимагаються докази щеплення від холери, жовтої лихоманки або віспи, державна влада приймає Міжнародне свідоцтво про вакцинацію або ревакцинацію за формою, яка передбачена IHR (3.7). FAL рекомендовано, щоб медичний огляд осіб, які знаходяться на судні або висаджуються із судна, здебільшого обмежувався оглядом лише тих осіб, які прибувають з території, інфікованої однією з карантинних хвороб, упродовж інкубаційного періоду відповідної хвороби (як вказано в IHR) (3.8). Також передбачений стандарт безоплатності санітарного контролю в морських портах (5.4.2).

Механізм здійснення санітарних заходів, спрямованих на запобігання занесенню та поширенню на територію України особливо небезпечних, інфекційних хвороб та ввезенню на територію України товарів, хімічних, біологічних і радіоактивних речовин, відходів та інших вантажів, небезпечних для життя та здоров'я людини, визначений Правилами санітарної охорони

території України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 22.08.2011 р. № 893 [176]. Цими Правилами передбачене створення та функціонування санітарно-карантинних підрозділів у портах, якими проводяться медичні (санітарні) огляди пасажирів та членів екіпажів транспортних засобів, плаваючого складу морських (річкових) суден тощо (п.п. 17, 33), організовується знезараження транспортних засобів (п. 30). Також закріплено обов'язок капітана морського судна повідомляти власника порту, фірму-агента або уповноважену ним особу та санітарно-карантинний підрозділ порту про епідемічну ситуацію на транспортному засобі за 6 годин до прибуття до пункту призначення на території України (п. 39).

Медичний (санітарний) огляд проводиться працівниками санітарно-карантинного підрозділу перед здійсненням інших видів контролю в пунктах пропуску через державний кордон та передбачає: медичне обстеження екіпажів (бригад) та пасажирів; проведення перевірки морської медико-санітарної декларації, свідоцтва про звільнення судна від санітарного контролю або ж свідоцтва про проходження судном санітарного контролю; проведення перевірки паспортів або документів, що їх замінюють, а також міжнародного свідоцтва про вакцинацію або профілактику (п. 43). Згідно з п. 45 зазначених Правил, працівники санітарно-карантинних підрозділів, які проводять медичний (санітарний) огляд, мають право вільного доступу до транспортних засобів, а також до всіх приміщень, де можуть перебувати члени екіпажів (бригад), пасажирів та вантажі. Огляд проводиться у випадку надходження від служб, капітанів морських суден на адресу адміністрації (чергового диспетчера) портів, до відповідних закладів та установ санітарно-епідеміологічної служби інформації про наявність серед членів екіпажів (бригад), пасажирів, хворих осіб та/або осіб, стосовно яких є підозра на інфекційну хворобу, що має міжнародне значення, або про наявність переносників хвороб (п. 46 Правил). Свідоцтво про звільнення судна від санітарного контролю/свідоцтво про проходження судном санітарного контролю, строк дії яких становить шість місяців, видаються санітарно-карантинними підрозділами після відповідного огляду судна за встановленою

формою (п. 70).

Відповідно до Державних санітарних правил для морських суден України, затверджених постановою Головного державного санітарного лікаря України від 20.12.2000 № 57 [59], карантинні огляди, відповідно до вимог IHR 2005, проводяться в портах, відкритих для міжнародного сполучення: при заходах до порту суден, які здійснюють міжнародні рейси, незалежно від державної та відомчої належності, прапора, і вперше зайшли після іноземного порту; усі судна, незалежно від їх належності, за інформацією санітарної влади попереднього порту заходу судна; усі вітчизняні судна, які відходять у міжнародні рейси, незалежно від їх належності, для видачі дозволу на право виходу в море (п. 10.6.3). Незважаючи на те, що чинність цих Державних правил поширюється на судна України (згідно з назвою та п. 1.1.2), усе ж у них містяться норми й стосовно суден під іноземними прапорами та суден під прапором України, які здійснюють міжнародні рейси.

Відповідно до Положення про санітарно-карантинний відділ у пункті пропуску через державний кордон України в морському (річковому) порту, відкритому для міжнародного сполучення, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я України від 23.02.2000 р. № 31 [157], основним завданням такого відділу є запобігання занесенню і поширенню на території України інфекційних хвороб. На теперішній час ці відділи належать до структури обласних лабораторних центрів Міністерства охорони здоров'я України. Так, відповідно до Статуту Державної установи «Одеський обласний лабораторний центр МОЗ України» [231], Центр утворений з метою реалізації державної політики у сфері санітарного та епідемічного благополуччя населення, що передбачає, зокрема, здійснення заходів, спрямованих на санітарну охорону державного кордону України (п. 1) і саме ним здійснюються санітарні заходи стосовно суден у портах «Великої Одеси».

Прикордонний режим. Визначенню правил прикордонного режиму іноземних суден присвячено розділ III ЗУ «Про державний кордон України» (ст.ст. 22–26). Нормами Закону встановлюються територіальні межі

контрольованого прикордонного району, до якого, крім іншого, включаються територіальне море України, внутрішні води України і частина вод прикордонних річок, озер та інших водойм України і розташовані в цих водах острови (ст. 22). Прикордонний режим регламентує правила в'їзду, перебування, проживання, пересування громадян України та інших осіб, провадження робіт, обліку та тримання на пристанях, причалах і в пунктах базування самохідних та несамохідних суден, їх плавання та пересування у внутрішніх водах України (ст. 23). Частина внутрішніх вод України і розташовані в ній острови перебувають під контролем органів ДПС України (ст. 25).

Згідно зі ст. 9 ЗУ «Про державний кордон України», морське сполучення через державний кордон України здійснюється в пунктах пропуску, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України, а також поза пунктами пропуску через державний кордон України у випадках, визначених законодавством. Відповідно до п. 2 Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 р. № 751 [156], пункт пропуску через державний кордон – це спеціально виділена територія в морських і річкових портах із комплексом будівель, споруд і технічних засобів, а також спеціально виділена акваторія в морських і річкових портах, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна. У всіх 13 морських портах України на теперішній час відкрито пункти пропуску через державний кордон [182–185; 206; 272]. Характерною рисою розпоряджень Кабінету Міністрів України про відкриття морських пунктів пропуску є те, що поряд із нормою про таке відкриття тут наводиться також норма про відкриття порту для міжнародного морського сполучення з правом заходження до них іноземних невійськових суден. На наш погляд, це відбувалося через тривалу відсутність узагальненого переліку портів, відкритих для міжнародного сполучення. Але вимога про формування такого переліку містилася в ст. 73 КТМ України з моменту його прийняття (1995 р.), а

повний їх перелік було затверджено лише у 2013 р. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р, тобто через 18 років.

Відповідно до ст. 26 ЗУ «Про державний кордон України» у пунктах пропуску встановлюється відповідний режим та ДПС України можуть установлюватися додаткові режимні правила в приміщеннях і місцях, де здійснюється прикордонний контроль. А згідно зі ст. 2 Закону України від 05.11.2009 р. «Про прикордонний контроль» [203], він забезпечується, зокрема, шляхом установлення режиму в пунктах пропуску через державний кордон та здійснення контролю за його додержанням. Прикордонний контроль здійснюється щодо: 1) осіб, які перетинають державний кордон; 2) транспортних засобів, що перевозять через державний кордон осіб та вантажі; 3) вантажів, що переміщуються через державний кордон. Порядок здійснення прикордонного контролю в морських пунктах пропуску, а також його особливості для круїзних, риболовних суден, яхт та поромів закордонного сполучення визначено в ст.ст. 18 – 22 цього Закону. Суб'єктом здійснення цього виду контролю є уповноважена посадова або службова особа підрозділу охорони державного кордону ДПС України. Більш детально механізм пропуску через державний кордон осіб та водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, визначено в Типовій технологічній схемі, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451.

Законом України «Про державний кордон» (ст. 28) закріплено комплекс прав органів ДПС України щодо іноземних невійськових суден із метою підтримання встановленого режиму морських просторів держави. До їх кола належать: 1) пропонування судну показати національний прапор, якщо його не піднято, проведення опитування про цілі заходження судна у води України; 2) пропонування судну змінити курс, якщо він веде до закритого для плавання району; 3) право зупинення судна і проведення його огляду; 4) право поміщення на судно в необхідних випадках прикордонного наряду для супроводження судна до порту або з порту до державного кордону України; 5) право зняття із судна і затримання осіб, які вчинили кримінальне правопорушення і підлягають

кримінальній відповідальності за законодавством України, передання цих осіб органам досудового розслідування, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; 6) право переслідування «по гарячих слідах». Доповнює та певним чином «підсилює» ці норми Інструкція про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затверджена наказом Адміністрації ДПС від 21.10.2003 р. № 200 [80]. Інструкцією визначено порядок та випадки застосування зброї кораблів (катерів) Морської охорони ДПС України, зокрема, у територіальному морі та внутрішніх водах України

Митний режим. Митним формальностям на морському та річковому транспорті присвячено главу 30 Митного кодексу України [122] (далі – МКУ). Відповідно до ст. 207 МКУ, судно закордонного плавання протягом усього часу стоянки в порту перебуває під митним контролем. Митний контроль на морському та річковому транспорті здійснюється митними органами в зонах митного контролю на територіях морських та річкових портів, а також в акваторіях портів, відкритих для міжнародних перевезень (ст. 209 МКУ). Кількість статей МКУ, присвячених митним формальностям на водному транспорті, є обмеженою – лише вісім статей, суть яких «розвинуто» в Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308, та Типовій технологічній схемі здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 [243]. Їх доповнює Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 2.04.2009 р. № 320 [169]. Чинним законодавством також встановлено часові

нормативи здійснення різних видів контролю в пунктах пропуску для морського (річкового) сполучення. Так, відповідно до Часових нормативів виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України, затверджених спільним наказом від 28.11.2005 р. № 1167/886/824/643/655/424/858/900 [263], норми часу для проведення контрольних заходів є такими (таблиця 1).

Види контролю	Часові нормативи		
	Особа	Транспортний засіб	Товар
Прикордонний	до 2 хв.	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)
Митний	до 3 хв.	до 1 год. (до 2 год. з урахуванням часу на проведення поглибленого огляду)	до 6 год.
Санітарно-епідеміологічний	при потребі – до 30 хв.	при потребі – до 30 хв.	при потребі – до 30 хв.
Фітосанітарний	—	при потребі – до 2 год.	при потребі – до 2 год.
Ветеринарний	—	при потребі – до 2 год.	при потребі – до 2 год.
Екологічний (радіологічний)	—	до 30 хв. (спільно з митними органами та органами охорони державного кордону)	при потребі – до 30 хв.

Таблиця 1. Норми часу для проведення контрольних заходів у пунктах пропуску для морського (річкового) сполучення.

Ще одним важливим питанням порядку виконання процедур, пов'язаних з організацією митного контролю в пунктах пропуску для водного сполучення, є питання вибіркової митного контролю шляхом застосування системи управління ризиками під час митного контролю та митного оформлення [20, с. 162]. Установлення єдиного підходу до здійснення митними органами (їх структурними підрозділами) аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю передбачено Порядком здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та

обсягів митного контролю, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 р. №684 [164].

Необхідно зауважити, що ключове місце в здійсненні митного контролю займають відомості, що містяться в митній декларації. Відповідний комплекс питань регулюється Порядком заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа, затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 р. № 615 [163]. Слід зазначити, що функція митної декларації в митній справі визначається тим, що без такого єдиного адміністративного документа, який у заповненому декларантом вигляді має значення юридичного факту, неможливе виникнення або зміна митних правовідносин із приводу переміщення товарів через митний кордон України. Оформлення митними органами митної декларації на бланку єдиного адміністративного документа свідчить про надання декларантові права на розміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення у певний митний режим і підтверджує права й обов'язки зазначених у митній декларації сторін зовнішньоекономічної угоди щодо здійснення ними відповідних правових, фінансових, господарських та інших операцій [20, с. 164].

Проведений аналіз положень чинного законодавства України з питань митної справи дозволяє зробити висновок, що його положеннями охоплено всі особливості організації митного контролю в пунктах пропуску для водного сполучення та досить детально визначено порядок виконання процедур, пов'язаних з організацією митного контролю у пунктах пропуску для водного сполучення. Поряд із цим, на жаль, саме наявність такого масштабного та громіздкого масиву нормативно-правих актів відносно одного питання не сприяє виробленню єдиного збалансованого підходу до організації митного контролю в пунктах пропуску для водного сполучення [20, с. 166].

Режим сплати портових зборів і тарифів. Однією з умов користування портами для стоянки суден, здійснення вантажних операцій тощо є обов'язкова сплата установлених портових зборів та оплата наданих послуг. Установлення зборів і тарифів належить до виключної компетенції держави порту [229, с. 68].

Відповідно до Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 р. № 316 [170], портові збори (корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під прапором України та іноземними прапорами, за встановленими групами (групи А – Е). Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту. Ставки корабельного, канального, санітарного зборів залежать від перебування судна в закордонному або каботажному плаванні. Порядком передбачені знижки до ставок усіх видів портових зборів для окремих морських портів України (Одеса, Південний тощо). При цьому діючі в Україні портові збори досі є вищими за портові збори інших країн Чорноморського басейну, що є одним із факторів зниження вантажообігу в українських портах [88, с. 15]. З 2018 р. розпочалося їх поступове зниження: відповідно до наказу Мінінфраструктури від 27.12.2017 р. № 474 «Про зниження ставок портових зборів» [196], до ставок усіх видів портових зборів, крім маякового, застосовується коефіцієнт 0,8. Фахівці вважають, що більш висока вартість логістики (зокрема і витрати, пов'язані зі сплатою високих портових зборів [26, с. 70]) зменшує конкурентоспроможність українського експорту, привабливість українських портів для транзитних вантажів. Тому зниження портових зборів досі залишається актуальним, а зі здійсненням 20%-вим зниженням, вони все ще будуть вищими за ті, що діють у Причорноморському регіоні, тоді як вартість заходу судна повинна бути як мінімум на рівні сусідніх країн [70].

Також, зважаючи на те, що в Україні передбачено стягнення семи видів портових зборів (за кордоном – лише 3-4), слід підтримати думку С.В. Ківалова [88, с. 19] про те, що сьогодні, в умовах важкої економічної кризи та з метою залучення до вітчизняних портів якомога більшої кількості іноземних перевізників, є нагальна необхідність всебічного правничого та економічного дослідження можливості внесення змін до наказу Мінінфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» з метою запровадження більш

конкурентоспроможної структури та ставок портових зборів в Україні [26, с. 71].

Відповідно до ст. 21 ЗУ «Про морські порти України», тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються в складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (її досі не створено, як зазначалося в підрозділі 2.3 цього дослідження). Перелік спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України (забезпечення лоцманського проведення, регулювання руху суден, забезпечення проведення криголамних робіт, забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває в господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства [145]). Тарифи на інші послуги є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

У морських портах також установлюються тарифи на деякі види послуг. Так наказом Адміністрації Одеського морського порту від 18.12.2020 р. № 697/19 «Про затвердження та введення в дію вільних цін (тарифів) на послуги служби транспортування та супроводження вантажів ОФ ДП «АМПУ» [195] було затверджено тарифи на обслуговування автотранспорту, розміщення металопродукції на стоянці, зберігання вантажів. Окремими наказами визначено також вартість інформаційних послуг, організації вантажопереробки, використання площ причалів тощо. Із відповідними документами можна ознайомитися на сайті Адміністрації Одеського морського порту (<http://www.port.odessa.ua/ru/o-porte/portovye-sbory-i-tarify>).

Режим забезпечення безпеки. Безпека морських портів, що охоплює безпеку суходільних територій та акваторії, а також безпеку мореплавства в портах, є провідним фактором їх надійної роботи. Зважаючи на те, що організаційно-правові аспекти забезпечення безпеки морських портів України

можуть бути темою окремого комплексного наукового дослідження, зупинимося лише на деяких із них, що безпосередньо стосуються безпекового режиму невійськових суден під іноземними прапорами в портах України. Державний нагляд за безпекою мореплавства в морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту (ст. 75 КТМ України). Відповідно до нової редакції Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 18.04.2019 р. № 266, капітан морського порту керує службою капітана морського порту, яка входить до складу Державної служби морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація).

До функцій капітана морського порту щодо забезпечення безпекового режиму порту віднесено державний нагляд за: дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних угод у цій сфері, вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту, щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським транспортом; підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту; криговим проведенням суден на підходах до морського порту й у межах його акваторії; оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту в порядку, установленому законодавством; облік та розслідування аварійних морських подій у порядку, установленому законодавством (розділ II Положення).

Крім того, Правилами контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545, встановлено, що контроль за дотриманням на суднах, які заходять до морських портів України, правил мореплавства та вимог міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та визначення готовності суден до виходу в море здійснюють посадова особа Морської адміністрації, Держрибагентства України або служби капітана морського порту України, яка має відповідну кваліфікацію. Державними інспекторами є: інспектор контролю державою порту; інспектор служби капітана морського

порту; інспектор держави прапора (п. 1.4). 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 (п. 1.5). При цьому окремі обов'язки з оформлення суден покладені безпосередньо на працівників Служби (також і чергових працівників, що може забезпечувати оформлення суден у будь-який час доби).

Таким чином, капітан морського порту є посадовою особою, на яку покладено значні функції із забезпечення безпекового режиму портів України як щодо суден під українським, так і під іноземними прапорами. Його повноваження, крім національного законодавства, визначено також і міжнародними угодами, адже на теперішній час одним із головних індикаторів безпеки (екологічної, технічної, експлуатаційної тощо) того чи іншого судна є його відповідність стандартам, що закріплені на міжнародному рівні, зокрема у SOLAS'74. Систему контролю безпеки суден під іноземними прапорами в портах було запроваджено на початку 80-х років минулого століття підписанням регіонального (європейського) Паризького меморандуму щодо взаєморозуміння стосовно контролю держави порту. Широкомасштабні перевірки в портах, запроваджені відповідно до цього й інших регіональних меморандумів, стали якісною практикою, що надала можливість додаткового контролю безпечності суден та сформували емпіричний базис списків країн, судна під прапорами яких різною мірою відповідають міжнародним стандартам безпеки («білий», «сірий», «чорний» списки). Вибірковість такого контролю та вірогідність потрапляння судна під його процедури визначається перебуванням країни його прапора у тому чи іншому списку та нормами відповідного меморандуму (зазвичай перевірки охоплюється не менше 15% суден, які відвідують порт країни – учасниці меморандуму).

Складниками безпекового режиму порту є також режими лоцманського та криголамного проведення, а також режим регулювання руху суден, якими забезпечується навігаційна безпека в порту. Відповідно до ст. 92 КТМ України, з

метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно морськими лоцманами. Лоцманське проведення може бути обов'язковим і необов'язковим, при цьому в районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна в разі необхідності має право взяти на судно морського лоцмана (ст. 94 КТМ України). Перелік районів обов'язкового лоцманського проведення та категорій суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, затверджено наказом Мінінфраструктури від 04.09.2013 р. № 662 [144]. До таких районів належать порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Південний, Скадовськ, Бердянськ, а також інші райони обов'язкового лоцманського проведення, визначені відповідними Правилами плавання, затвердженими в установленому порядку Міністерством інфраструктури України. Зокрема, відповідно до Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655, порядок лоцманського обслуговування на акваторіях портів визначається обов'язковими постановами по портах (п. 1.8). Згідно з Обов'язковими постановами по морському порту Одеса, відомості про райони обов'язкового лоцманського проведення суден визначено в додатку 4 та наголошено, що для плавання в районі обов'язкового лоцманського проведення, на борту суден повинні бути посібники для плавання, обов'язкові постанови по відповідних портах, карти та плани для даного району та належне навігаційне обладнання.

Криголамне (льодове) проведення здійснюється відповідно до Правил льодового проведення суден, затверджених наказом Мінінфраструктури від 12.03.2011 р. № 14 [173] та обов'язкових постанов по портах (наприклад, в Обов'язкових постановках по морському порту Одеса окремий розділ (9) присвячено регламентації правил плавання суден у льодових умовах).

Відповідно до ст. 110 КТМ України, у районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден. Зона дії і порядок руху суден у зоні встановлюються відповідними Правилами плавання в цій зоні. Порядок надання послуг із регулювання руху суден затверджено наказом Мінінфраструктури від 08.05.2013 р. № 291 [166]. Послуги з регулювання руху суден надаються суднам шляхом: планування безпечного руху суден на підставі отриманих від морських агентів або капітанів суден заявок на рух, установлення режиму руху суден, надання суднам вказівок, що стосуються черговості руху, часу початку руху, маршруту, швидкості та інтервалів руху, місця якірної стоянки; надання попереджень суднам щодо порушення ними правил плавання у відповідній зоні; надання попереджень суднам у разі виникнення (розвитку) ситуації небезпечного зближення з іншими суднами та надання рекомендацій щодо уникнення небезпеки зіткнення; надання попереджень суднам у разі їх відхилення від безпечного маршруту плавання та надання рекомендацій щодо повернення до зазначеного маршруту.

Лоцманське та криголамне проведення, а також послуги з регулювання руху суден є оплатними та сплачуються в доларах США відповідно до затверджених Мінінфраструктури тарифів [238; 239].

Ще одним аспектом безпекового режиму морських портів України є безпека суден, що перебувають у них, та портових засобів. Його міжнародно-правовим базисом є ISPS Code. Причиною його розроблення та прийняття стали терористичні акти 11 вересня 2001 р. у США. ISPS Code застосовується до пасажирських, вантажних суден валовою місткістю 500 та більше, до морських рухомих бурових установок та портових засобів, які обслуговують такі судна. Для забезпечення безпеки та охорони портових засобів, відповідно до ISPS Code, здійснюються: контроль доступу на судна та портові засоби; спостереження за ними, включаючи райони якірної стоянки і швартування; спостереження за

районами обмеженого доступу з метою забезпечити, щоб доступ до них мали лише особи, які мають дозвіл; нагляд за операціями з оброблення вантажу та суднових запасів; і забезпечення того, щоб засоби охоронного зв'язку перебували в постійній готовності до використання. Крім ISPS Code, взаємодії судно-порт присвячено окрему главу («Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі») Додатка до SOLAS'74.

Безпосередні обов'язки з впровадження заходів з організації охорони порту покладаються на офіцера охорони порту, яким є начальник служби морської безпеки (п.п. 3.2, 3.3 Порядку організації охорони морських та річкових портів, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 27.03.2013 р. № 198), власне служби морської безпеки та на загони охорони морського порту, що діють відповідно до положень про них, які розробляються на основі Типового положення про загін охорони морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 15.04.2013 р. № 220 [244].

Отже, правовий режим іноземних невійськових суден у морських портах України визначається широким колом нормативних актів, якими встановлено застосовні до них правила. Ці правила є проявом дії адміністративної юрисдикції держави порту, яка не має винятків чи обмежень, як цивільна або кримінальна. Сумлінне виконання встановлених державою порту правил є підставою для отримання судном вільної практики в порту. При цьому спеціального нормативного акта, присвяченого визначенню режиму відвідання морських портів України іноземними невійськовими суднами (за прикладом військових) не розроблено. На це зверталася увага Т.В. Аверочкиною у 2018 р. [3, с. 204–205], але, на наше переконання, це навряд чи є необхідним, адже правовий режим суден в акваторіях морських портів України є достатньо урегульованим як на загальнонаціональному, так і на локальному рівні. Актуальним на теперішній час є лише розроблення міжнародної угоди про режим морських портів та дію в них юрисдикції держави порту, проте, зважаючи на намагання її розробити упродовж усього ХХ ст., навряд чи це стане можливим і в майбутньому.

На відміну від іноземних торговельних суден, у законодавстві більшості

сучасних держав, зокрема України, встановлено дозвільний порядок заходження іноземних військових кораблів до їхніх внутрішніх вод та морських портів. Відповідно до загальних принципів цього порядку, заінтересована держава дипломатичними каналами в установленій строк повинна направити запит державі, до торговельних портів якої передбачається заходження її військових кораблів, і одержати на це відповідний дозвіл. Причому в запиті повинні бути зазначені цілі заходження, чисельність екіпажу і час перебування в порту. Що стосується військових портів, то вони, як правило, є закритими для відвідання іноземними військовими кораблями.

Загальна характеристика військового корабля міститься в ст. 29 UNCLOS'82, відповідно до якої «військовий корабель» означає судно, яке належить до військових сил будь-якої держави, має зовнішні ознаки, що відрізняють такі судна її національності, та перебуває під командуванням офіцера, який прийнятий на службу уряду даної держави і прізвище якого занесено до відповідного списку військовослужбовців або до еквівалентного йому документа, і має екіпаж, підпорядкований регулярній військовій дисципліні». За відсутності хоча б однієї з указаних ознак «військовий корабель» втрачає свої особливості та стає «судном». Важлива ознака такого корабля – це те, що ним командує та керує командир, на відміну від судна, зайнятого у торговельному мореплаванні, яким керує капітан [225, с. 45]. Озброєння військового корабля, тип або вид його енергетичної установки, характер виконуваних ним завдань не є необхідними ознаками та не впливають на його статус [149, с. 411].

Іноземні військові кораблі на підставі складених звичаїв та базованих на них національних законодавств і міжнародних угод, мають імунітет від кримінальної та цивільної юрисдикції держави порту. При цьому її адміністративна юрисдикція поширюється на них у повному обсязі, а отже – щодо них встановлюється специфічний режим у морських портах із метою забезпечення публічного здоров'я, захисту економічних та політичних інтересів держави порту, а також безпеки мореплавства та необхідного порядку в порту та

портовому місті [72, с. 50]. Як зазначають укладачі навчального посібника «Митний контроль у морських пунктах пропуску» (2009), імунітет військових кораблів має прояв у трьох формах: 1) імунітет від юрисдикції, тобто непоширення дії законів та правил будь-якої держави, крім держави прапора, у відкритому морі та непоширення дії кримінальної, цивільної та адміністративної юрисдикції держави порту); 2) імунітет від примусових заходів, який полягає в забороні застосування до військових кораблів заходів примусу (затримання, арешт, штраф, реквізиція, конфіскація, обшук), які можуть бути розцінені як акт агресії; 3) наявність особливих пільг та привілеїв, що передбачає звільнення від митного огляду, від сплати портових зборів, дію особливих правил морського церемоніалу [149, с. 411–417]. При цьому іноземні військові кораблі зобов'язані виконувати встановлені в порту режимні правила, які стосуються безпеки мореплавства, митного, прикордонного, санітарного режимів тощо. На це вказувалося, зокрема, при розробленні міжнародної угоди щодо режиму суден у морських портах. Так у проєктах Інституту міжнародного права 1898 та 1928 рр. визначалося, що військовий корабель зобов'язаний поважати та дотримуватися законів та правил, зокрема тих, що стосуються судноплавства, якірної стоянки та санітарних заходів. Уже тоді вважалося загальновизнаним, що, за умови невиконання військовим кораблем установлених правил або їх систематичного порушення, прибережна держава може запропонувати йому залишити порт та вийти в море (ст. 13 проєкту 1898 р. [305, р. 276] та ст. 10 проєкту 1928 р. [306, р. 543]).

В Україні порядок заходження і перебування іноземних військових кораблів та підводних транспортних засобів у внутрішніх водах, на рейдах та в портах України регламентовано Правилами плавання і перебування. Норми Правил із метою їх наукового дослідження та характеристики можна класифікувати таким чином.

Перша група – приписи – охоплює вимоги щодо зовнішнього вигляду, положення на воді та дії юрисдикції держави порту (несення свого військово-морського або державного прапора; перебування в надводному положенні – для

підводних засобів; додержання правил радіозв'язку, навігаційних портових, митних, санітарних та інших правил; негайне повідомлення адміністрації найближчого порту України командиром іноземного військового корабля про вимушене недодержання Правил; користування послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим; звільнення на берег особового складу за погодженням зі старшим морським начальником; перебування в місці, визначеному старшим морським начальником порту; виконання вимог міжнародних медико-санітарних правил і вжиття заходів до запобігання занесенню заразних хвороб) [19, с. 436].

Друга – заборони [у внутрішніх водах України іноземні військові кораблі не повинні заходити до тих районів, у яких забороняється їх плавання і перебування; їм забороняється здійснювати (крім заборон, що діють при мирному проходженні територіальним морем): використання радіотехнічних і гідроакустичних засобів під час стоянки в порту; фотографування та іншого виду зйомки військових кораблів і військових об'єктів на березі; самовільну зміну місця стоянки, використання портових споруд або систем; спуск на воду осіб або предметів, а також будь-яку діяльність під водою; будь-яку іншу діяльність, що суперечить законодавству України].

Третя – санкції (у разі недодержання іноземним військовим кораблем, його плавзасобами, літальними апаратами або особовим складом під час плавання і перебування у межах внутрішніх вод, на рейдах та у портах України законів і правил України командирі іноземного військового корабля (загону) ставляться вимоги щодо необхідності їх додержання, а в разі ігнорування зверненої до нього вимоги – запропоновано негайно залишити порт та межі територіального моря України у встановлений термін).

Четверта – дозволи (використання своїх радіоустановок за попередньою домовленістю з компетентними органами України і на раніше обумовлених частотах; проведення підводних робіт, пов'язаних з обстеженням або ремонтом підводної частини корпусу корабля; сходження на берег команд зі зброєю для участі в парадах або траурних церемоніях) [19, с. 436–437].

Отже, кількість приписів, заборон та санкцій значно відрізняється від кількості дозволів, що є природним, адже перебування в морських портах будь-якої держави військового корабля під іноземним прапором – це завжди небезпека порушення миру, спокою та безпеки держави порту. При цьому, маємо зауважити, що юрисдикція прибережної держави (України), зокрема адміністративна, що має прояв як у встановленні відповідних режимних правил заходження та перебування таких кораблів у внутрішніх водах та територіальному морі, так і в наданні дозволу конкретному військовому кораблю, поширюється на територію іноземної держави, якою є борт відповідного військового корабля, та його екіпаж – військовослужбовців. Це є характерною рисою дії юрисдикції прибережної держави в морських просторах, на що неодноразово зверталася увага у правничій літературі. А передбачена можливість вимагання від іноземного військового корабля додержання правил законів і правил України, а також можливість застосування до нього примусових заходів визначено нормами Інструкції про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затверджена наказом Адміністрації ДПС від 21.10.2003 р. № 200 [19, с. 437–438].

Також Правила містять докладну характеристику процедури отримання дозволу на заходження іноземними військовими кораблями у внутрішні води, на рейди та в порти України, яких розподілено на: офіційні і неофіційні візити, ділові заходження та заходження з метою виконання судноремонтних робіт. Для отримання дозволу органи влади іноземної держави дипломатичними каналами надсилають не пізніше ніж за 30 діб до передбачуваного заходження, якщо міжнародним договором України не передбачено інший порядок, до Міністерства закордонних справ України (далі – МЗС) звернення, яке містить інформацію про: державну належність, кількість, клас кораблів (суден); мету і характер заходження; назву порту, до якого передбачається заходження; його орієнтовну дату і заплановану тривалість перебування; назву та основні розміри

кораблів; звання та прізвище командира загону кораблів і командира кожного корабля; загальну чисельність офіцерів, старшинського і рядового складу (окремо), список пасажирів на кожному кораблі; радіочастоти, якими кораблі користуватимуться під час відвідування, а також дані про потужність радіопередавача. МЗС надсилає копії звернення Адміністрації ДПС України, Міноборони, Мінінфраструктури та СБУ, та інформує про наявність або відсутність заперечень зі свого боку. Ці органи письмово повідомляють Адміністрації ДПС України протягом 10 робочих днів після отримання копії звернення від МЗС про свою позицію щодо заходження іноземного військового корабля у внутрішні води, на рейди та в порти України. Якщо в зазначений строк до Адміністрації ДПС України не надійшов лист від заінтересованого органу, вважається, що він не має заперечень проти такого заходження. У разі відсутності заперечень Адміністрація ДПС України приймає протягом трьох робочих днів рішення про видачу дозволу на заходження іноземного військового корабля у внутрішні води, на рейди й у порти України та письмово інформує про це заінтересовані органи та Кабінет Міністрів України. Ці умови не поширюються: на іноземні військові кораблі, на борту яких перебувають глави держав або урядів, і на військові кораблі, що їх супроводжують; на іноземні військові кораблі, що здійснюють вимушене заходження. Стосовно таких кораблів повинне бути зроблено попереднє повідомлення по дипломатичних каналах, як правило, не пізніше ніж за 2 доби до передбачуваного заходження, якщо інше не обумовлено міжнародними договорами України.

Кількість іноземних військових кораблів однієї держави, одночасне перебування яких допускається в одному порту України, якщо інше не обумовлено міжнародними договорами України, не повинна перевищувати трьох одиниць. Найбільший строк перебування кожного іноземного військового корабля в порту України, якщо одержаний дозвіл не передбачає іншого, не повинен перевищувати 7 діб. За виняткових обставин іноземному військовому кораблю може бути запропоновано до закінчення строку перебування залишити порт і межі територіального моря України в установлений термін. Для зустрічі

іноземних військових кораблів висилається, як правило, за межі територіального моря України військовий корабель України. Місце зустрічі погоджується попередньо. У Правилах плавання і перебування (додатково до норм ЗУ «Про державний кордон України») підкреслюється, що іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані дотримуватися правил радіозв'язку, навігаційних портових, митних, санітарних та інших правил (п. 4), користуватися послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим (п. 5). Отже, на них поширюються вимоги правового режиму порту заходження (санітарного, митного тощо).

Санітарний режим. Згідно з п. 29 Правил, іноземні військові кораблі у порту України повинні виконувати вимоги міжнародних медико-санітарних правил і вживати заходів до запобігання занесенню заразних хвороб. Відомості про санітарний стан корабля повідомляються представнику санітарного нагляду, який прибуває на корабель, за формою Морської санітарної декларації. Відповідно до п. 32 Правил санітарної охорони території України, протиепідемічні заходи на транспортних засобах іноземних військ здійснюють установи, заклади, частини, підрозділи центральних органів виконавчої влади в галузі оборони.

На теперішній час із метою запобігання та протидії поширенню інфекційних хвороб, захворюванням у системі Міністерства оборони України діє санітарно-епідеміологічна служба. Вона складається з 5 регіональних санітарно-епідеміологічних управлінь (розташовані у містах Київ, Вінниця, Львів, Одеса та Харків) із відділами у Житомирі, Мукачеві, Миколаєві та Дніпрі, які безпосередньо підпорядковуються санітарно-епідеміологічному управлінню командування Медичних сил Збройних сил України. Чисельність особового складу близько 250 осіб [46]. Крім того діє державна санітарно-епідеміологічна служба ДПС України, яка, відповідно до Положення, затвердженого наказом Адміністрації ДПС України від 17.04.2012 р. № 255 [152], взаємодіє з МОЗ України з питань проведення санітарних заходів щодо охорони території України

від занесення та поширення особливо небезпечних (також і карантинних) і небезпечних інфекційних хвороб (п. 4). Санітарно-епідеміологічні загони (розташовані в містах Одеса, Київ, Львів) виконують заходи із санітарної охорони території України від занесення та поширення особливо небезпечних (також і карантинних) і небезпечних інфекційних хвороб; взаємодіють з установами, закладами та організаціями з питань забезпечення санітарної охорони території України.

Таким чином, відповідно до чинного законодавства України в системі органів оборони та прикордонної служби діють спеціально уповноважені підрозділи, основним завданням яких є забезпечення санітарно-епідеміологічного благополуччя та протидії занесенню на територію України небезпечних хвороб. Проте відомості про здійснення цими підрозділами санітарних заходів на іноземних військових кораблях у відкритих джерелах інформації відсутні, що не дало можливості ознайомитися з ними та визначити результативність їхньої роботи та відповідного організаційного забезпечення. Крім того, відповідно до Правил санітарної охорони території України, санітарно-карантинні підрозділи (відділи, пункти) у пунктах пропуску через державний кордон працюють у взаємодії з іншими контрольними службами, які здійснюють прикордонний, митний, ветеринарний, фітосанітарний та екологічний контроль (п. 17). Отже, обов'язковість санітарного контролю іноземних військових кораблів передбачена чинним законодавством України, він є напрямом здійснення її адміністративної юрисдикції та дає можливість уникнути негативних наслідків поширення інфекційних хвороб. Так улітку 2020 р. в умовах поширення пандемії COVID-19 з міркувань епідеміологічної безпеки були заборонені традиційні екскурсійні відвідування громадянами іноземних військових кораблів, що брали участь у військово-морських навчаннях «Сі Бриз» та перебували в порту Одеси [83].

Прикордонний режим для іноземних військових кораблів має особливості. Доповненням норм ЗУ «Про державний кордон України» є відповідні норми Правил плавання та перебування. Так, відповідно до п. 19

Правил, зустріч і забезпечення перебування іноземних військових кораблів у портах України організується старшим морським начальником – офіційним представником Українського військово-морського командування в порту (за його відсутності – начальником гарнізону або старшим місцевим начальником ДПС України).

Для зустрічі іноземних військових кораблів висилається, як правило, за межі територіального моря України військовий корабель України. Місце зустрічі погоджується попередньо. Для зв'язку старшого морського начальника з командиром іноземного військового корабля (загону) призначається офіцер зв'язку, який є офіційним представником старшого морського начальника. Офіцер зв'язку, лоцман, перекладачі, зв'язківці із засобами зв'язку, сигнальники та інші зустрічаючі особи, якщо дозволяють умови, доставляються на борт іноземного військового корабля військовим кораблем України, виділеним для зустрічі, або лоцманським судном. Офіцер зв'язку повідомляє командирі іноземного військового корабля (загону) ті правила і вказівки, що спеціально стосуються іноземних військових кораблів, якими повинен керуватися командир іноземного військового корабля (загону) під час перебування в порту України. Командир іноземного військового корабля (загону) інформує офіцера зв'язку про всі зміни у відомостях, що надійшли раніше. Під час перебування у внутрішніх водах, на рейдах і в портах України іноземним військовим кораблям може бути дозволено використання своїх радіоустановок за попередньою домовленістю з компетентними органами України і на раніше обумовлених частотах. Місце стоянки іноземного військового корабля (загону) визначається старшим морським начальником і повідомляється офіцером зв'язку командирі іноземного військового корабля (загону). Передбачено можливість: звільнення на берег особового складу іноземних військових кораблів; допуску на борт іноземного військового корабля і з корабля на берег осіб, що не належать до складу його екіпажу; проведення підводних робіт, пов'язаних з обстеженням або ремонтом підводної частини корпусу корабля; сходження на берег команд зі зброєю для участі в парадах або траурних церемоніях.

Митний режим. Відповідно до п. 28 Правил плавання і перебування, іноземні військові кораблі в портах України звільняються від митного огляду. Виняток становлять: особи, які не є членами екіпажів, у разі їх сходження на берег; товари і вантажі, що вивантажуються з корабля на берег (якщо інше не передбачено міжнародними договорами України). Статтею 10 Закону України від 22.02.2000 р. «Про порядок допуску та умови перебування підрозділів збройних сил інших держав на території України» [201] передбачено таку ж норму: «іноземні військові кораблі (судна), а також військова техніка, що прибувають до України чи вибувають за її межі, митному огляду не підлягають». Але вони підлягають митному оформленню: згідно з нормами МКУ, митне оформлення військової техніки (бойові та військово-транспортні повітряні судна, військові кораблі та судна забезпечення) іноземних держав здійснюється митним органом за участю представників Міністерства оборони України, а в разі якщо заходи, у рамках яких переміщуються такі товари, належать до повноважень іншого центрального органу виконавчої влади, – представників цього центрального органу виконавчої влади. Товари, що переміщуються через борти іноземних військових кораблів та повітряних суден на митну територію України або у зворотному напрямку, підлягають митному оформленню в порядку, визначеному МКУ (ст. 252).

Відповідно до Порядку митного оформлення військової техніки, в тому числі військових транспортних засобів, які перетинають митний кордон України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2003 р. № 63 [165], для митного оформлення військової техніки уповноважена особа подає митному органу митну декларацію; особисті речі членів військової команди підлягають митному оформленню в загальному порядку; податки і збори під час митного оформлення військової техніки справляються у порядку, визначеному законодавством. (п.п. 9, 10, 14). Відповідно до Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 [161], митне оформлення військової техніки іноземних держав здійснюється митницею за

участю представників Міністерства оборони України, а в разі якщо заходи, у рамках яких переміщуються такі товари, належать до повноважень іншого центрального органу виконавчої влади, – за участю представників цього центрального органу виконавчої влади.

Режим сплати портових зборів і тарифів. Відповідно до Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, військові кораблі під іноземними прапорами належать до групи Д та звільняються від сплати корабельного (п. 2.3), канального (п. 3.7), маякового (п. 4.2), якірного (п. 6.3), адміністративного (п. 7.5), санітарного (п. 8.3) зборів. У випадку вантажних операцій з них стягується причальний збір (п. 5.2).

Безпековий режим. Регламентація широкого кола заборон та обмежень для іноземних військових кораблів у Правилах плавання та відвідання забезпечує режим їх безпеки для держави порту, а також в акваторії та на суходільній території порту. Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, зважаючи на п. 1.1, поширюється також і на військові кораблі. Також діючими стосовно іноземних військових кораблів є норми: Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах (п. 1.9); Правила плавання та лоцманського проведення суден у зоні дії поста регулювання руху суден «Маріуполь» (п. 1.7). Регулювання їхнього руху відбувається на заздалегідь погоджених частотах (п. 22 Правил плавання та перебування).

Зважаючи на норми Порядку організації охорони морських та річкових портів, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 27.03.2013 р. № 198, та Типового положення про загін охорони морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 15.04.2013 р. № 220, загальний режим підтримання безпеки порту поширюється й на іноземні військові кораблі, зважаючи на факт їх перебування біля причалів або на рейдах порту. Процедури контролю держави порту відповідно до Правил контролю суден з метою

забезпечення безпеки мореплавства (п. 1.2), Правил льодового проведення суден (п. 1.1) та ISPS Code (п. 3.3) на іноземні військові кораблі не поширюються.

Отже, правовий режим іноземних військових кораблів у морських портах України характеризується суттєвими відмінностями від режиму, передбаченого для торговельних (невійськових) суден. Його вимоги зумовлені значною небезпекою таких кораблів для держав портів, потребою убезпечити власну територію від воєнних загроз та ґрунтуються на загальновизнаних стандартах для суден, що перебувають на урядовій службі та не використовуються з торговельною метою.

У цілому режим для суден під іноземним прапором у морських портах України є складником загального (комплексного) режиму морського порту. Він також поєднує декілька видів режимів, що діють одночасно стосовно судна і завдяки такій дії забезпечують необхідний порядок у морському порту. До їх кола належать: санітарний, прикордонний, митний режими, режим сплати портових зборів тарифів, безпековий режим, що поєднує режими лоцманського та криголамного проведення, процедури PSC, регулювання руху суден та режим забезпечення безпеки суден від терористичних загроз відповідно до ISPS Code.

3.3. Правовий режим суден під національним прапором у морських портах України

Судна під національним прапором у портах своєї держави користуються правовим режимом, який залежить від того, чи здійснювало таке судно закордонні рейси. Якщо судно під прапором України здійснює міжнародні перевезення, то його правовий режим не відрізняється від режиму судна під іноземним прапором стосовно здійснюваних контрольних та сервісних формальностей (при наданні останньому національного режиму). Це підтверджується визначенням, наданим у ст. 4 МКУ: «судно закордонного плавання – українське або іноземне судно, яке здійснює міжнародні перевезення

товарів та/або пасажирів та прибуває на митну територію України або вибуває за її межі». Але це не стосується здійснення юрисдикції держави порту у випадку учинення правопорушень, від здійснення якої держави порту утримуються щодо суден під іноземними прапорами. У випадку роботи судна під національним прапором у каботажі обсяг формальностей стосовно нього буде іншим (меншим), адже перетин державного кордону та заходження до іноземних портів не відбувається. Таким чином розгляд правового режиму судна під національним (українським) прапором буде зосереджено на означенні його характерних рис при плаванні в каботажі.

Відповідно до двосторонніх угод про торговельне судноплавство, каботаж зазвичай резервується за суднами під національними прапорами договірних сторін (ст. 6 Угоди України з Грецією, ст. 6 Угоди з Болгарією тощо). Відповідно до МКУ, під каботажем розуміється перевезення українських та іноземних товарів шляхом завантаження їх на морське (річкове) судно в одному пункті на митній території України і транспортування до іншого пункту на території України, де здійснюватиметься їх вивантаження. При цьому товари, ввезені на митну територію України морським (річковим) судном, допускаються до каботажного перевезення між митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу після їх перевантаження на інше морське (річкове) судно, що ходить під прапором України, або, за умови отримання на це дозволу Мінінфраструктури, на іноземне судно (ст. 97). Відповідно до ст. 131 «Каботажні перевезення» КТМ України, перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. Закон України від 08.07.2011 р. «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [209] визначає каботажне плавання як плавання суден флоту рибної промисловості для здійснення рибогосподарської діяльності у межах Азово-Чорноморського басейну між портами України без заходу до портів інших держав (ст. 1).

Відповідно до МКУ, митний режим товарів, які перевозяться в каботажі, має особливості. Так навантаження на судна товарів, що перевозяться каботажом, та їх вивантаження із цих суден здійснюються в морських (річкових) портах за місцем розташування митних органів. Дозволи на навантаження/вивантаження товарів надаються митними органами невідкладно після отримання відповідного звернення. У разі відмови в наданні дозволу митні органи зобов'язані невідкладно письмово або в електронній формі повідомити особі, яка звернулася за отриманням дозволу, про причини та підстави такої відмови. У разі одночасного каботажного перевезення іноземних та українських товарів митний орган дозволяє навантаження або вивантаження українських товарів у найкоротший строк після прибуття судна в місце завантаження або розвантаження. За письмовим зверненням власника таких товарів митний орган може дозволити здійснити під контролем посадових осіб цього органу навантаження та/або вивантаження зазначених товарів в іншому пункті, ніж це було спочатку заплановано, також і поза місцем розташування митних органів, а також поза робочим часом, установленим для митних органів, зі справлянням відповідної плати. Якщо судно, що здійснює каботажне перевезення товарів, унаслідок аварії, стихійного лиха або інших обставин, що мають характер непереборної сили, не в змозі досягти одного з місць здійснення митного контролю на митній території України, вивантаження з нього товарів допускається в місцях, де немає митних органів. У таких випадках капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення зберігання цих товарів та інформування митних органів. При цьому товари продовжують перебувати в каботажі (ст. 99).

Згідно зі ст. 100 МКУ, для каботажного перевезення товарів митному органу подається документ, що містить перелік товарів, призначених для такого перевезення, відомості про судно, що здійснюватиме таке перевезення, а також назву українського порту або портів, де повинно здійснюватися вивантаження зазначених товарів. Цей документ після виконання митних формальностей є підставою для здійснення одного каботажного перевезення зазначених у ньому

товарів. Митний орган, що виконав митні формальності, повідомляє про це митні органи призначення. При вивантаженні товарів у пункті призначення митному органу подається перелік товарів, що підлягають вивантаженню в цьому пункті. Якщо судно регулярно здійснює каботажні перевезення ідентичних товарів між одними й тими ж пунктами, документ, зазначений вище, є підставою для здійснення перевезень протягом визначеного перевізником та погодженого митним органом строку. Митний орган, що виконав митні формальності, повідомляє про це митні органи призначення. У такому випадку перед навантаженням товарів на судно митному органу подається лише перелік цих товарів, а при вивантаженні – лише перелік товарів, що вивантажуються. Слід відзначити, що дію спеціальної глави 30 МКУ «Митні формальності на морському і річковому транспорті» поширено лише на судна закордонного плавання.

На судна під національним прапором при плаванні в каботажі, відповідно до ЗУ «Про державний кордон України» (ст.ст. 8, 17, 23, 28, 29), поширюються також режим державного кордону та прикордонний режим. Таким суднам, як і іноземним, органами ДПС України може бути запропоновано показати національний прапор; змінити курс, якщо він веде до закритого для плавання району; зупинити його і провести огляд тощо (ст. 28 ЗУ «Про державний кордон України»). Крім того таке судно може бути затримано та відконвойовано до найближчого порту або іншого відповідного пункту у випадках, коли 1) перебуває в районі, оголошеному компетентними органами України в установленому порядку тимчасово закритим для плавання; 2) судно незаконно займається будь-якою промисловою, дослідницькою або пошуковою діяльністю, скиданням і захороненням речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів вод, чи інших відходів і матеріалів тощо (ст. 29). Але прикордонний контроль щодо них не здійснюється.

Відповідно до п. 11 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними,

затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451, контроль судна каботажного плавання здійснюється службою капітана морського порту після виконання митних формальностей. Про результати контролю судна каботажного плавання служба капітана морського порту інформує орган охорони державного кордону. Відповідна інформація передається оперативно-черговою службою органу охорони державного кордону в пункт пропуску через державний кордон, до якого прямує судно.

Згідно з п. 6 Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308, судна, які здійснюють каботажне плавання, перебувають під митним контролем протягом усього часу каботажу. Митні формальності стосовно судна каботажного плавання, що плаває під прапором України, закінчуються після завершення ним каботажного перевезення та за відсутності на ньому товарів і транспортних засобів, що перебувають під митним контролем, та/або судових приміщень чи інших спеціально обладнаних місць із накладеним митним забезпеченням. Крім цього в розділі IV «Особливості здійснення митних формальностей стосовно суден і товарів, що переміщуються ними» зазначеного Порядку визначено митні формальності щодо суден каботажного плавання. Тут міститься відсилання на відповідні статті МКУ (97 – 100) та зазначається, що для здійснення митних формальностей відносно судна каботажного плавання під прапором України капітан судна або агентська організація (морський агент) подає: 1) два примірники генеральної (загальної) декларації, у якій, зокрема, зазначаються перелік товарів, призначених для каботажного перевезення, відомості про судно, що здійснюватиме таке перевезення, а також про назву українського порту (портів), де повинно здійснюватися вивантаження товарів. Генеральна (загальна) декларація повинна бути засвідчена підписом капітана судна каботажного плавання і скріплена відбитком судової печатки; 2) зобов'язання капітана судна в довільній формі про те, що цим рейсом не передбачається заходження до портів інших держав і причалування до суден закордонного плавання. Таке зобов'язання повинно бути засвідчено підписом

капітана судна каботажного плавання і скріплено відбитком суднової печатки. Допускається оформлення такого зобов'язання на зворотному боці генеральної (загальної) декларації; 3) документи, передбачені МКУ. Якщо до каботажного перевезення допущене судно під іноземним прапором, то на додаток до зазначених документів подається оформлена митна декларація на судно у відповідному митному режимі. Крім того спеціально зазначається, що митні формальності стосовно суден каботажного плавання, які під час рейсу з будь-якої причини заходили до іноземних портів або причалювали до суден закордонного плавання, здійснюються на загальних підставах.

Щодо суден під прапором України діють Державні санітарні правила для морських суден України, затверджені постановою Головного державного санітарного лікаря України від 20.12.2000 № 57. Відповідно до п. 1.2.7, на кожному судні повинні бути такі санітарні документи: а) санітарно-технічний паспорт судна (постійно, до списання судна з експлуатації); б) суднове санітарне свідоцтво на право плавання, що підлягає заміні: для суден I та II категорій (судна необмеженого району плавання, які здійснюють рейси тривалістю понад 5 діб; II категорія: судна обмеженого району плавання, які здійснюють рейси в одній кліматичній зоні тривалістю не більше 5 діб) – кожні 2 роки; – для суден III, IV категорій (III категорія: судна, які виконують рейси тривалістю не більше 24 годин; IV категорія: судна, які виконують рейси тривалістю до 8 годин) – щороку; в) рейсовий санітарний журнал (постійно); г) міжнародне свідоцтво про дератизацію чи свідоцтво про звільнення від дератизації, що підлягає заміні: для суден закордонного плавання – через 6 місяців; для суден, що виконують рейси в межах територіальних вод – через 1 рік. Відповідно до п. 10.3.2, «при виявленні на судні інфекційних хворих судновий медичний персонал або особа, яка відповідає за медико-санітарне забезпечення, повинен негайно повідомити про наявність на судні інфекційного хворого санепідемстанцію порту приписки, порту заходу і порту евакуації хворого (санепідемстанцію порту приписки – при виявленні першого хворого)». Відповідно до Правил, карантинні огляди, відповідно до вимог IHR 2005, проводяться в портах, які відкриті для

міжнародного сполучення, зокрема, на прохання адміністрації будь-якого судна, яке знаходиться в порту (на рейді), у разі появи на судні хворого, що підозрюється на захворювання інфекційною хворобою або інших епідеміологічних ускладнень (п. 10.6.3).

Відповідно до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, передбачено спрощений порядок оформлення приходу та виходу для суден, які здійснюють каботажні перевезення водами акваторій Миколаївського та Херсонського морських портів, Херсонського морського каналу, Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу, першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв і Спаського каналу, з відповідним оформленням один раз за календарний рік під час першого заходу судна в акваторію морського порту. Під час заходів цим судном до акваторій морських портів у подальшому протягом календарного року капітан судна безпосередньо або через морського агента завчасно (за 6 годин або в разі переходу менше ніж 6 годин негайно після виходу з попереднього порту) надає капітану морського порту електронною поштою інформацію, передбачену п.п. 6 п. 2 розділу II (назва і прапор судна, тип судна, номер ІМО та ін.) та в разі відсутності встановлених законодавством підстав для відмови у видачі дозволу на заходження до порту капітан морського порту підтверджує дозвіл на заходження цього судна засобами зв'язку.

Під час проходжень цими суднами акваторіями зазначених морських портів у подальшому протягом календарного року капітан судна безпосередньо або через морського агента завчасно (за 6 годин або в разі переходу менше ніж 6 годин негайно після виходу з попереднього морського або річкового терміналу) надає капітану морського порту електронною поштою таку інформацію: назва і прапор судна; тип судна, код ІМО; найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації судновласника; порт виходу (попередній порт заходження); очікуваний час приходу; найбільша довжина та ширина судна; висота борту судна; фактична осадка судна носом і кормою;

найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації морського агента; копії Загальної декларації, суднової ролі, кваліфікаційних документів членів екіпажу (у разі змін з моменту приходу); список пасажирів; копію виконавчого вантажного плану судна; схема розміщення вантажу, у разі завантаження вантажів, які потребують кріплення (можуть бути надані в електронному вигляді); розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна протягом усього рейсу (виключно для морських суден); розрахунок і схему кріплення палубних і великовагових вантажів).

Ставки портових зборів, що стягуються із суден і плавучих споруд, які плавають під прапором України в каботажі є значно меншими за стягувані із суден, задіяних у закордонному плаванні, або не стягуються взагалі (Додатки 2–6 до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316). Тарифи на портові послуги, зважаючи на ті з них, що розміщені на офіційному сайті Адміністрації морського порту Одеса, не мають особливостей залежно від закордонного чи каботажного плавання судна та вантажів, що ним перевозяться.

Відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545, українські судна згідно з Керівництвом щодо надання допомоги державам прапора в імплементації документів ІМО, затвердженим резолюцією А.847(20) [309], підлягають періодичному інспектуванню державними інспекторами Морської адміністрації (Держрибагентства України). Інспектування українських суден здійснюється для впевнення в тому, що ці судна відповідають вимогам чинного законодавства, правил мореплавства та міжнародних конвенцій України; суднові документи відповідають установленим вимогам та фактичному стану судна, його обладнання, постачання та системи управління безпекою. Морська адміністрація інспектує судна, що плавають під прапором України; за винятком суден флоту рибного господарства, які інспектує Держрибагентство України.

Інспектування українських суден здійснюється Морською адміністрацією

(Держрибагентством України) у таких випадках: 1) вибірково в плановому порядку за графіками, затвердженими начальником Морської адміністрації (начальником Держрибагентства України); 2) на підставі заяви судновласника; 3) якщо під час перевірки судноплавної компанії виявлені недоліки з питань управління безпечною експлуатацією суден; 4) на підставі інформації служби капітана морського порту про необхідність здійснення більш детальної перевірки; 5) при отриманні актів про затримання суден іноземними інспекторами контролю держави порту; 6) при отриманні інформації від членів екіпажу або від інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном довкілля або про порушення на ньому умов перевезення вантажів і пасажирів тощо (п. 2.3.3 Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства). При цьому якщо такі інспектування є періодичними, то контроль суден службами капітанів морських портів є обов'язковим для всіх суден. При цьому перевіряються: 1) суднові документи і свідоцтва й інші документи (залежно від типу судна, призначення, району плавання і прапора) за встановленим переліком; 2) відповідність технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства; 3) підготовленість екіпажу відповідно до методів особистого виживання, протипожежної безпеки та боротьби з пожежею, а також компетентність у питаннях особистої безпеки та громадських обов'язків (п. 2.1.1).

Ці типи контролю є різними, їх відповідним чином класифіковано в Правилах контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства: контроль суден службами капітанів морських портів – обов'язковий щодо всіх без винятку суден (п. 2.1); контроль державою порту (контроль іноземних суден) (п. 2.2) та контроль держави прапора (п. 2.3) – вибіркові. Також виокремлено спеціальний контроль за риболовними суднами під прапором України, які виходять у закордонне плавання або у виключну (морську) економічну зону України (п. 2.4).

Режим лоцманського, криголамного проведення та регулювання руху

суден поширюється рівною мірою також і на судна під прапором України при плаванні в каботажі. Це пояснюється необхідністю підтримання належного рівня безпеки мореплавства. Незначні особливості передбачені для суден каботажного плавання лише в Порядку надання послуг із регулювання руху суден, у якому визначається, що для таких суден та суден місцевого базування заявка на послуги з регулювання руху суден надається капітаном судна в зоні дії центру регулювання руху суден/посту регулювання руху суден через засоби радіозв'язку. Вихід капітана судна на радіозв'язок із відповідним пунктом регулювання руху суден вважається поданням заявки на надання послуг із регулювання руху суден (п. 3.2). Тарифи на відповідні послуги для суден каботажного плавання є нижчими (додаток 2 до Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден; додаток 2 до Тарифів на послуги з регулювання руху суден). Але для криголамного проведення суден знижка не передбачена (Додаток 2 до Тарифів на послуги із забезпечення проведення криголамних робіт).

Отже, обсяг режимних правил, що застосовуються до суден під національним (українським) прапором у морських портах України, які здійснюють плавання в каботажі, є меншим, ніж тих, що здійснюють закордонні рейси, що пояснюється відсутністю перетину державного кордону та відвідання іноземних портів. При цьому провідний для морської галузі режим забезпечення безпечного плавання діє для всіх без винятку суден та відповідний контроль капітана морського порту здійснюється щодо кожного судна, яке заходить до морського порту України.

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що виявляється у формулюванні науково обґрунтованих висновків щодо вдосконалення правового регулювання режиму морських портів.

У висновках викладено найбільш значні результати і підсумки роботи, яких було отримано у ході дослідження.

1. Формування концепції адміністративно-правових режимів у морському законодавстві України розпочалося з перших нормативних документів, якими було визначено режим територіального моря та внутрішніх вод України. Він простежується до теперішнього часу та отримує втілення в нових документах із питань, що стосуються морської діяльності, зі стабільністю їх базування на нормах чинних стосовно України міжнародних угод. Їх основною відзнакою є також набуття особливих рис завдяки поєднанню вимог міжнародних угод і внутрішнього законодавства.

2. Практика держав, теоретичні розробки та робота міжнародних інституцій щодо вироблення загальнопідтримуваних правових норм у сфері встановлення режимів морських портів, засвідчують проходження таких етапів: 1) первісний етап (І ст. до н.е. – XVI ст. н.е.), що знаменувався початковими розробками правил про морську торгівлю та становленням національних норм у цій сфері; 2) кодифікаційний етап (XVI – XIX ст.ст.), що став періодом складення норм національних законодавств про морську торгівлю, прийняття актів, присвячених торговельним відносинам із виокремленням окремих підрозділів, присвячених морській торгівлі; при цьому увага встановлюваним режимним правилам портів практично не приділялася, адже розрізнення прибережних морських просторів за видами (територіальне море, внутрішні води) тільки починало відбуватися, а їх головне призначення полягало в можливості підтримання нейтралітету прибережної держави та можливості надання притулку тим, хто зазнав лиха; 3) етап вироблення міжнародних норм про режим морських портів (XIX ст. – теперішній час), під час якого розроблено та

прийнято міжнародні угоди, які стосувалися режиму морських портів (1921, 1923 рр.) і якими узагальнено підходи до визначення прибережних морських просторів (1958 р.), упроваджено практику укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство з метою визначення режимів морських портів, актуалізовано питання вироблення спеціальної міжнародної угоди, присвяченої визначенню основоположних аспектів формування режиму морських портів та дії в них юрисдикції прибережної держави. Цей період охоплює час набуття чинності UNCLOS'82 та остаточного формування концепції правового режиму морських просторів, прийняття міжнародних угод, що стосуються застосовних у морських портах процедур, полегшення міжнародного судноплавства.

3. Систему сучасного міжнародного та національно-правового забезпечення режиму морського порту складає блок 1) міжнародних угод, що визначають окремі аспекти функціонування й режиму морських портів та поєднують як багатосторонні, так і двосторонні угоди; 2) національного законодавства, яке містить загальні засади встановлення та підтримання режимів морських портів; 3) актів локального регулювання, у яких конкретизовано відповідно до умов кожного морського порту України норми як міжнародних угод, так і національного законодавства, а їх головною метою визначено гарантування безпеки мореплавства як провідного принципу, яким визначено та скеровано всі правотворчі процеси в сучасному мореплавстві.

4. Необхідним є розроблення міжнародного договору, у нормах якого було б визначено загальні принципи побудови або змісту режимних правил морських портів, правил здійснення юрисдикції прибережної держави щодо суден під іноземними прапорами.

5. Незважаючи на те, що двосторонніми угодами про торговельне мореплавство України визначається один із найбільших складників комплексного режиму морських портів – режим суден під іноземними прапорами та режим їхніх екіпажів, – у чинному морському законодавстві не міститься норм, у яких було б зазначено про регламентованість та детермінованість режимних правил морських портів України цими угодами. Внесення відповідних

змін та доповнень до українського законодавства може сприяти його оновленню та закріпленню в ньому додаткових гарантій для іноземних судновласників. Вони також можуть отримати своє закріплення в майбутньому законі України про внутрішні морські води, територіальне море та континентальний шельф, проекти якого вже тривалий час періодично розглядаються Верховною Радою України, проте досі не були реалізовані.

6. Режим акваторії (вод) морського порту встановлюється нормами національного законодавства прибережної держави через її належність до внутрішніх вод та є складовою загального (комплексного) режиму морського порту. Внутрішнім законодавством визначено правила перебування в акваторії морського порту, режим її використання, зокрема з метою заходження суден, здійснення вантажних робіт, інших операцій, пов'язаних із торговельним мореплавством, забезпечення безпеки судноплавства, встановлено вимоги стосовно дотримання різноманітних правил, що мають імперативну дію стосовно всіх суб'єктів, які здійснюють діяльність у морському порту.

7. Режим суходільної території морського порту України є складником правового режиму морського порту, характеризується відкриттям у ньому пунктів пропуску через державний кордон України та дією відповідного режиму, що включає особливий порядок допуску на територію порту (пропускний режим), порядок сходження із суден членів екіпажів суден, знаходження та перебування працівники підприємств та організацій, які беруть участь в обслуговуванні пасажирів і суден закордонного плавання, навантаженні (розвантаженні) на причалах тощо. Підтримання встановлених режимних правил покладається служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону, що забезпечує необхідний контроль та надає можливість безпечного функціонування морських портів, налагодження їх ефективної роботи та стабільного наповнення бюджету країни.

8. Визначено систему органів публічного адміністрування правового режиму морських портів України. До їх складу віднесено як національні, так і міжнародні керуючі інституції. Виокремлено міжнародний (глобальний,

регіональний) та національний рівні публічного адміністрування правового режиму морських портів України. Процедури Port State Control віднесено до адміністративних, глобально (регіонально) визначених, та визнано складником правового режиму морських портів України, який базується на міжнародних стандартах, а забезпечується виконанням внутрішньонаціональних адміністративних механізмів. Визначення й установа процедури здійснення Port State Control є значним напрямом публічного адміністрування режиму морського порту як національними (Морська адміністрація), так і наднаціональними інституціями (ІМО, органи Чорноморського меморандуму).

9. Проаналізовано форми та методи публічного адміністрування режиму морських портів України. Форми публічного адміністрування правового режиму морських портів визначено як установлені нормами національного і міжнародного права способи реалізації імперативного керуючого впливу, що здійснюється спеціально уповноваженими органами для впорядкування роботи морських портів. Основною метою застосування класичних для адміністративно-правової науки методів публічного адміністрування режиму морських портів є забезпечення безпеки мореплавства та надійної і безпечної роботи портів, а також захист держави порту від неправомірних (злочинних) впливів.

10. Констатовано базування сучасної практики організаційно-правового забезпечення здійснення юрисдикції України як прибережної держави та держави порту на загальновизнаних міжнародних стандартах. Запропоновано додання до раніше розроблених принципів здійснення юрисдикції прибережної держави та держави порту принципу збереження балансу прав держави порту та держави прапора судна із забезпеченням розумності, належної адаптації, пристосовності до повсякденного застосування та ненав'язливості застосовних формальностей з метою їх сумлінного дотримання та виконання.

11. Режим для суден під іноземним прапором у морських портах України є складником загального (комплексного) режиму морського порту. Він поєднує декілька видів режимів, що діють одночасно стосовно судна і завдяки такій дії забезпечують необхідний порядок у морському порту. До їх кола належать:

санітарний, прикордонний, митний режими, режим сплати портових зборів тарифів, безпековий режим, що поєднує режими лоцманського та криголамного проведення, процедури Port State Control, регулювання руху суден та режим забезпечення безпеки суден від терористичних загроз відповідно до ISPS Code.

12. Обсяг режимних правил, що застосовуються до суден під українським прапором у морських портах України, які задіяні в закордонних рейсах є тотожним режиму для суден під іноземним прапором за винятком дії кримінальної та цивільної юрисдикції держави порту, яка щодо суден під прапором України здійснюється в повному обсязі без характерних для іноземних суден особливостей. Обсяг режимних правил стосовно українських суден, які здійснюють плавання в каботажі, є меншим, що пояснюється відсутністю перетину державного кордону та відвідання іноземних портів. При цьому провідний для морської галузі режим забезпечення безпечного плавання діє для всіх без винятку суден та відповідний контроль капітана морського порту здійснюється щодо кожного судна, яке заходить до морського порту України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкина Т.В. К вопросу о правовом режиме судна в морском порту. *Материалы докладов XVI Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов»* (г. Москва, 14-17 апр. 2009 г.). Москва: МАКС Пресс, 2009. С. 5–7. URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2009/30_9.pdf (дата звернення: 08.09.2019).
2. Аверочкина Т.В. Режим экипажей судов в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии. *Правове життя сучасної України*: тези доп. Міжнар. наук. конф. проф.-виклад. і аспірант. складу (м. Одеса, 5–6 черв. 2009 р.) / відп. ред. д-р юрид. наук проф. Ю.М. Оборотов; Одеська нац. юрид. академія. Одеса: Фенікс, 2009. С. 283–285.
3. Аверочкина Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
4. Аверочкина Т.В. Державне управління прибережними водами: міжнародно-правові засади. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права*: матеріали Кругл. столу (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.) / відп. за вип. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 15–19.
5. Аверочкина Т.В. Правове дослідження прецедентів встановлення статусу історичних вод в Арктиці. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 42. С. 159–165.
6. Аверочкина Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
7. Агабалаев М.И. Развитие теории и практики административно-правового режима обеспечения общественной безопасности Российской Федерации: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Люберцы, 2013. 48 с.
8. Административное право: учебник / под ред. Ю.М. Козлова, Л.Л. Попова. М., Юристъ, 2000. 728 с.
9. Адміністративне право України: підручник / за ред. Ю. П. Битяка.

К.: Юрінком Інтер, 2005. 544 с.

10. Адміністративне право України. Загальна частина: курс лекцій / за ред. В.В. Коваленка. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2011. 395 с.

11. Алексеев С.С. Общая теория права: учеб. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Проспект, 2009. 576 с.

12. Алексеев С.С. Собрание сочинений в 10 т. Т. 6: Восхождение к праву. М.: Статут, 2010. 558 с.

13. Амосов О.Ю., Гавкалова Н.Л. Публічне адміністрування: методологічний контекст. *Публічне управління XXI століття: від соціального діалогу до суспільного консенсусу*: зб. тез до XIV Міжнар. наук. конгресу. Х.: Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2014. С. 12–13.

14. АМПУ внедрит Морское единое окно – проект постановления Кабмина. URL: <https://cutt.ly/5WcurF9> (дата звернення: 10.10.2019).

15. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. № 2. С. 100–105.

16. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34.

17. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. У 3 т. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.

18. Андрущенко С.В. Морські порти України: новації адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 лют. 2018 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68–70.

19. Андрущенко С.В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1.

2018. С. 435-439.

20. Андрущенко С.В. Правові основи організації митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 154-171.

21. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.)*. 2021. С. 10–13.

22. Андрущенко С.В. Режим безпеки портів та портових споруд: міжнародно-правовий базис. *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. 13–16.

23. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>

24. Андрущенко С.В. Режим морського порту: на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. *Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16–17 лютого 2018 р.)*. Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2018. С. 13–16.

25. Андрущенко С.В. Режим суходільних територій морських портів України. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: зб. матеріалів XII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 р.)*. 2018. С. 70–74.

26. Андрущенко С.В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 63–84. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4>

27. Андрущенко С.В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. *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.) / відп. за вип.: Н.П. Матюхіна, Г.А. Гончаренко, М.С. Ковтун, С.А. Федчишин. Харків: Право, 2019. С. 458–461.

28. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. У 2 т. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. С. 492–494.

29. Арест судна «Katon» после захода в порт Севастополя. URL: <https://regnum.ru> (дата звернення: 20.11.2020).

30. Аудит економіки України. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf> (дата звернення: 6.02.2021).

31. Багатомовний юридичний словник-довідник / І.О. Голубовська, В.М. Шовковий, О.М. Лефтерова та ін. К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2012. 543 с.

32. Бахрах Д.Н. Административное право России: учеб. для вузов. М., НОРМА ИНФРА М, 2000. 640 с.

33. Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Старилов Ю.М. Административное право. М.: Норма, 2008. 816 с.

34. Беляева Г.С. Правовой режим: общетеоретическое исследование: автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук. Курск, 2013. 44 с.

35. Беляева Г.С. Правовой режим: общетеоретическое исследование: дисс. ... д-ра юрид. наук. Курск, 2013. 408 с. URL: <https://cutt.ly/YWscupJU> (дата звернення: 24.05.2018).

36. Белєвцева В. До питання класифікації адміністративно-правових режимів. *Вісник Академії правових наук України*. 2009. № 2. С. 103–111.

37. Біленець Д.А. Правовий режим зони митного контролю: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 198 с.

38. Бразовская Я.Е. Конвергенция в правовом регулировании приарктических государств: настоящее, возможное будущее. *Вопросы российского и международного права*. 2017. Т. 7. № 8А. С. 62–83.

39. Бразовская Я.Е. Правовое регулирование государственного портового контроля в Российской Федерации. *Пробелы в российском законодательстве*. 2011. № 5. С. 76–79.

40. Бразовская Я.Е. Правовое регулирование деятельности морских портов: учеб.-метод. пособие. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. 116 с.

41. Бразовская Я.Е., Желонкин С.С. Историко-правовой анализ унификации документального оформления прибытия торговых судов в иностранные порты. *Актуальные проблемы экономики и права*. 2019. Т. 13. № 4. С. 1637–1645. DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.13.2019.4.1637-1645>

42. Брильов О.А. Закриті порти: проблеми визначення статусів. *Українське право*. URL: <https://cutt.ly/TWcufcm> (дата звернення: 29.09.2020).

43. Валуєва Л.В. Адміністративно-правовий статус морських портів України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2013. 19 с.

44. Висновок відповідального комітету «Про проект Закону України про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах в межах акваторії морських портів (реєстр. № 2968)». URL: <https://cutt.ly/QWcuhlq> (дата звернення: 6.11.2020).

45. Відключення суднами системи AIS – це порушення міжнародного права та ризику для охорони людського життя на морі. URL: <https://cutt.ly/8WcuJNR> (дата звернення: 14.11.2019).

46. Військові медики – фахівці санітарно-епідеміологічної служби – на вістрі у боротьбі з пандемією COVID-19. URL: <https://cutt.ly/GWcuzlz> (дата звернення 11.11.2020).

47. Водний кодекс України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189.

48. Волков А. Как COVID-19 повлиял на морской бизнес. URL: <https://cutt.ly/wWcuxVz> (дата звернення: 20.05.2020).

49. Волков А.М. Публичное администрирование: вопросы надзора и контроля. *Административное и муниципальное право*. 2015. № 7. С. 738–743.

50. Вороний В. Деякі аспекти включення територій підприємств морського транспорту в межі морського порту. URL: <https://cutt.ly/kWcuvZL> (дата звернення: 10.05.2020).

51. Гаврилюк Е.Д. К вопросу о понятии «искусственные территории». *Научный аспект*. 2013. № 3. С. 30-35. URL: <https://na-journal.ru/arhiv/337-zhurnal-nauchnyj-aspekt-3-2013> (дата звернення: 15.11.2020).

52. Галушко Д.В. О суверенитете государства в международном праве. *Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право*. 2013. № 1. С. 366–374.

53. Госстивидор «Южный» досрочно выполнил годовой план перевалки. *Порты Украины*. URL: <https://cutt.ly/WWcumng> (дата звернення: 1.09.2020).

54. Грянка Г.В. Адміністративний примус у публічному адмініструванні. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2011. № 6. С. 206–214.

55. Гуцуляк В.Н. Правовой режим морских торговых судов в иностранных портах: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1992. 193 с.

56. Гуцуляк В.Н. Правовой режим морских торговых судов в иностранных портах: автореф. дис. .. канд. юрид. наук. М., 1992. 15 с.

57. Демина М.А. Категория «правовой режим»: теоретические подходы к понятию. *Проблемы экономики и юридической практики*. 2017. № 3. С. 77-81.

58. Демократичне урядування та публічне адміністрування: проблеми вимірювання та аудиту: наук.-метод. посіб. / авт. кол.: А.Ф. Колодій, М.З. Бунік, П.М. Петровський та ін. К.: НАДУ, 2011. 56 с.

59. Державні санітарні правила для морських суден України, затверджені Постановою Головного державного санітарного лікаря України від 20.12.2000 № 57. URL: <https://cutt.ly/AWcuEJB> (дата звернення: 20.11.2019).

60. Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1395-р. *Урядовий кур'єр*. 27.11.2009. № 221.

61. Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту: Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р. *Офіційний*

вісник України. 2014. № 51. Ст. 1347.

62. Джунусова Д.Н. Международное морское право: учеб. пособие. Астрахань: Астраханский государственный университет, Издат. дом «Астраханский университет», 2012. 328 с.

63. Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании. Львов: «Сполом», 2009. 380 с.

64. Драпайло Ю.З. Поняття території та акваторії морського порту та порядок визначення їх меж. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2012. Вип. 68. С. 306–313.

65. Дудар А.П. Право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод (Port State Control). *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. пр. 2011. Вип. 57. С. 412–418.

66. Ёдзи К. Создание Китаем искусственных островов на рифах в Южно-Китайском море и обеспечение национальной безопасности Японии. URL: <https://www.nippon.com/ru/currents/d00190/> (дата звернення: 1.11.2020).

67. Жакоб Я. Правовой режим морских портов, используемых для международного судоходства: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1986. 198 с.

68. Жудро А.К., Джавад Х.М. Морское право. М., Транспорт, 1974. 384 с.

69. Земельний кодекс України, 2001. *Офіційний вісник України*. 2001. № 46. Ст. 2038.

70. Зниження портових зборів збільшить експорт. *Eizvestia.com*. URL: <https://cutt.ly/wWcuUrH> (дата звернення: 11.09.2020).

71. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1968. 21 с.

72. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1971. 80 с.

73. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988. 125 с.

74. Иванов Г.Г. Соглашения о торговом судоходстве. *Словарь международного морского права* / отв. ред. Ю. Г. Барсегов. М., 1985. С. 220–221.

75. Искусственные острова в Дубае – огромное достижение в истории мировой архитектуры. URL: <https://cutt.ly/FWcuOor> (дата звернення: 20.11.2020).

76. Искусственные острова: технологии в союзе с природой. URL: <https://cutt.ly/YWcuPMS> (дата звернення: 19.11.2020).

77. Искусственные острова Японии. URL: <https://cutt.ly/eWcuS2Z> (дата звернення: 19.11.2020).

78. Ігнатенко І. Штучно створені земельні ділянки еколого-правові питання. *Еколого-правовий статус людини і громадянина: ретроспективний та перспективний погляди*: зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 31 трав. 2019 р.). Чернівці, 2019. С. 275–278.

79. Інструкція про встановлення та контроль за додержанням режиму в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського сполучення «Одеський морський торговельний порт», затверджена Наказом Одеського прикордонного загону від 19.11.2012 № 1074. URL: http://www.port.odessa.ua/images/about_port/instruction-2016.01.18.pdf (дата звернення: 1.11.2020).

80. Інструкція про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затверджена Наказом Адміністрації Держкордонслужби від 21.10.2003 № 200. *Офіційний вісник України*. 2003. № 43. Ст. 2287.

81. Інформація щодо заходів, які вживалися країнами світу для протидії пандемії COVID19 та для подолання негативних соціально-економічних наслідків у період з 23.05 по 29.05. URL: https://orcci.odessa.ua/media/filemanager/_по%20країнах.pdf (дата звернення: 1.11.2020).

82. Кабмін погодив зниження ставок портових зборів на 20%. URL: <http://ua.interfax.com.ua/news/economic/476094.html> (дата звернення: 15.06.2019).

83. Калашник П. Навчання «Сі Бриз»: до Одеси зайшли 5 військових

кораблів НАТО. URL: <https://cutt.ly/8WcuFMD> (дата звернення: 5.09.2020).

84. Кампо В.М. Державна територія України. *Енциклопедія сучасної України*. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=26142 (дата звернення: 15.07.2020).

85. Киселев В.А. Некоторые вопросы регулирования допуска иностранных судов в порты. *Морское право и международное судоходство*: сб. науч. трудов / под ред. А.Л. Колодкина. Москва, 1985. С. 3–17.

86. Ківалов С.В. До питання залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 5–18. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.1>

87. Ківалов С.В. Капітани та служби капітанів морських портів України: законодавча та інституційна криза? *Lex Portus*. 2019. № 2. С. 7–26.

88. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики. *Lex Portus*. 2017. № 1. С. 5–21.

89. Коваленко Н.В. Адміністративно-правові режими: дис. ... д.ю.н. Запоріжжя, 2017. 529 с.

90. Коваленко Н.В. Категории административно-правового и правового режимов. *Європейські перспективи*. 2015. № 7. С. 53–58.

91. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995 р. № 47. Ст. 349.

92. Колесникова К.О. Публічне адміністрування в Україні: огляд літературних джерел. *Теорія та практика державного управління*. 2013. Вип. 3. С. 112–119. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpdu_2013_3_18 (дата звернення: 9.09.2020).

93. Колодкин А.Л. Внутренние, или национальные воды. *Курс международного права*. В 6 т. Т. III. Основные институты и отрасли современного международного права. М.: Издательство «Наука», 1967. С. 129–136.

94. Колодкин А.Л. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах. *Морское право и практика. Информационный*

сборник. 1965. № 27. Вып. 135. С. 3–18.

95. Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. 637 с.

96. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, 1958. *Работа комиссии международного права*. Изд. IV. Нью-Йорк: ООН, 1988. С. 174–183.

97. Конвенция ООН по морскому праву, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата звернення: 15.02.2020).

98. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі, 1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text (дата звернення: 1.11.2019).

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

100. Конституционное (государственное) право зарубежных стран: учебник: в 4 т. / отв. ред. проф. Б.А.Страшун. 3-е изд., обновл. и дораб. М.: Изд-во БЕК, 2000. Т. 1-2: Часть общая. 784 с.

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

102. Кормич Б.А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 21–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.2>

103. Кузнецов С.О. Контроль держави порту – визначення та правова природа». *Юридичний вісник*. 2003. № 1. С. 82–88.

104. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплавании. *Митна справа*. 2009. № 1. С. 5–11.

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

106. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Протоки, що використовуються для

міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47.

107. Купряшин Г.Л. Государственный менеджмент: возможности и ограничения. *Государственное управление. Электронный вестник*. 2003. № 1. URL: <https://cutt.ly/SWcuXJR> (дата звернення: 11.09.2020).

108. Кутелия Б.В., Копылов М.Н. О правовом содержании понятия «Зона национальной юрисдикции». *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки*. 2020. № 2. С. 171–174.

109. Лисовский В.И. Договор гетмана Богдана Хмельницкого с султаном Турции о свободном плавании торговых судов по Черному морю. *Советский ежегодник международного права*, 1959. М.: Изд-во АН СССР, 1960. С. 401–405.

110. Лунц Л.А., Марышева Н.И. Курс международного частного права: Международный гражданский процесс. В 3-х т. Т. 3. М.: Юрид. лит., 1976. 264 с.

111. Ляковский И.И. Правовой режим как элемент правового регулирования. *Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D «Экономические и юридические науки. Административное право. Конституционное право»*. 2016. № 13. С. 138–146.

112. Маилян С.С. Административно-правовые режимы в теории административного права и практике государственного управления правоохранительной деятельностью. М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 214 с.

113. Малиновський В.Я. Державна територія як просторова основа здійснення публічної влади. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2008. № 4. С. 184–191. URL: <http://esnuir.eenu.edu.ua/bitstream/123456789/6911/3/15646.pdf> (дата звернення: 11.11.2020).

114. Матузов Н.И., Малько А.В. Правовые режимы: вопросы теории и практики. *Правоведение*. 1996. № 1. С. 16–29.

115. Международное право: учебник / отв. ред. С.А. Егоров. М.: Статут, 2016. 848 с.

116. Международное право: учебник /отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. М.: Норма, 2007. 944 с.
117. Международное право в современном мире / отв. ред. Ю.М. Колосов. М.: Междунар. отношения, 1991. 192 с.
118. Международные медико-санитарные правила, 2005. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/897_007/print (дата зверення: 11.10.2020).
119. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні, 2000. *Офіційний вісник України*. 2010. № 96. Ст. 3428.
120. Методи публічного адміністрування. *Курс адміністративного права України*. URL: <https://cutt.ly/bWcuNPq> (дата звернення: 11.02.2020).
121. Милехина Е. В. Открытие портов для захода иностранных торговых судов. *Общество и право*. 2011. № 1 (33). С. 223–226.
122. Митний кодекс України, 2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.
123. Мінінфраструктури і АМПУ запроваджують Морське єдине вікно. URL: <https://www.facebook.com/shippingwelcome/posts/1712674545417926> (дата звернення: 10.11.2019).
124. Моисеев А.А. Соотношение суверенитета и надгосударственности в современном международном праве: в контексте глобализации: автореф. ...д-ра юрид. наук. М., 2007. 43 с.
125. Молошна О.Л. Особливості формування державно-службових відносин в умовах становлення системи публічного адміністрування в Україні. URL: <https://cutt.ly/9Wcu1HR> (дата звернення: 25.02.2019).
126. Морская администрация начала оформлять судозаходы через интернет. URL: <https://cutt.ly/uWcu2Fb> (дата звернення: 15.11.2020).
127. Морское единое окно и система портовых сообществ должны стать национальными сегментами УНМЕО. *Судоходство*. URL: <https://cutt.ly/TWcu3kN> (дата звернення: 20.06.2019).
128. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1307 (у редакції

Постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п/print> (дата зверення: 11.03.2020).

129. Морський порт Херсон виконав понад 90% річного плану перевалки вантажу. *Судоходство*. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/morskiy-port-herson-vikonav-ponad-90-richnogo-planu-perevalki-vantazhu/> (дата звернення: 1.09.2020).

130. На суходолі і на морі: розбудова міжнародних морських сполучень з ЄС. URL: <https://cutt.ly/SWcu8Cp> (дата звернення: 5.09.2019).

131. Найда Д.І. Правовий режим штучно створених земельних ділянок на землях водного фонду в Україні: дис. ... к.ю.н. Київ, 2020. 225 с.

132. Намывные территории и искусственные острова. Мировая практика. URL: <https://cutt.ly/wWcu7FG> (дата звернення: 30.09.2020).

133. Настюк В.Я. Проблеми законодавчого регулювання адміністративно-правових режимів. *Проблеми законності*: зб. наук. праць. 2009. Вип. 100. С. 234–241.

134. Настюк В.Я., Бєлєвцева В.В. Адміністративно-правові режими в Україні: монографія. Харків: Право, 2009. 128 с.

135. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

136. Новиков И.М., Ширина Н.В. Создание искусственных земельных участков как один из способов эффективного использования территорий. *Инновации в науке и практике*: сб. статей по материалам VII Междунар. науч.-практ. конф. (г. Барнаул, 28 апр. 2018 г.). В 5 ч. Ч. 5. Уфа: Изд. Дендра, 2018. С. 153–159.

137. Ноздрачев А.Ф. Современное содержание понятия «административно-правовой режим». *Журнал российского права*. 2017. № 2. С. 98–110. DOI: 10.12737/24119

138. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/OD150409> (дата

звернення: 10.10.2020).

139. Ортолан Т. Морское международное право. СПб., 1865. 186 с.
140. Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права / пер. А Долгова. С.-Пб, 1887. 569 с.
141. Палау лишила флага судно, заходившее в закрытые порты Крыма. URL: <https://ports.ua/palau-lishila-flaga-sudno-zahodivshee-v-zakrytye-porty-kryma/?fbclid=IwAR2YfVPceLQcoxMKXaJCedW1se9Td5Y9xpV5wqKogDAsbSXDkrmx1lipmi4> (10/11/2020)/ (дата звернення: 25.12.2020).
142. Панчук А.О. Сучасні форми управління морськими портами та проблеми адміністрування морської галузі в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1. С. 50–67. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.4>
143. Парламент прийняв закон, яким скасовується екологічний контроль у портах. URL: <https://cutt.ly/EWciws3> (дата звернення: 15.05.2020).
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 № 662. *Офіційний вісник України*. 2013. № 71. Ст. 2622.
145. Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 3.06.2013 № 405. *Офіційний вісник України*. 2013. № 44. Ст. 1578.
146. Пилипишин В.П. Адміністративний аспект публічного адміністрування. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2015. № 6. С. 68–71.
147. Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... докт. філос. 081 «Право». Одеса, 2020. 216 с.
148. Поваляев Л.Ф. Правовой режим портов Японии, открытых для международного судоходства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1972. 21 с.
149. Полищук А.В., Пашко П.В., Ченцов В.В. Таможенный контроль в морских пунктах пропуска: учеб. пособие. О.: Пласке, 2009. 480 с.

150. Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 16.10.2014 № 533. *Офіційний вісник України*. 2014. № 85. Ст. 2390.

151. Положення про Державну митну службу України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 6.03.2019 № 227. *Офіційний вісник України*. 2019. № 26. Ст. 900.

152. Положення про державну санітарно-епідеміологічну службу Державної прикордонної служби України, затвердженого Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 17.04.2012 № 255. *Офіційний вісник України*. 2012. № 41. Ст. 1580.

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

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

155. Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.1996 № 642. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-96-п#Text> (дата звернення: 15.08.2020).

156. Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 № 751. *Офіційний вісник України*. 2010. № 65. Ст. 2265.

157. Положення про санітарно-карантинний відділ у пункті пропуску через державний кордон України у морському (річковому) порту, відкритому для міжнародних зв'язків, затверджене Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 23.02.2000 № 31. *Офіційний вісник України*. 2000. № 35. Ст. 1517.

158. Польша ищет частного партнера для строительства «внешнего» порта в Гдыне. URL: <https://cutt.ly/TWsciuyw8> (дата звернення: 13.11.2020).

159. Поляков К.И. Историко-правовой анализ развития международно-

правового режимa торгових портів. *Ученые записки Орловского государственного университета*. 2013. № 4 (54). С. 33–36.

160. Порядок взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму «єдиного вікна», затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 971. *Офіційний вісник України*. 2020. № 87. Ст. 2791.

161. Порядок виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затверджений Наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308. *Офіційний вісник України*. 2015. № 39. Ст. 1175.

162. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.

163. Порядок заповнення митних декларацій на бланку єдиного адміністративного документа, затверджений Наказом Міністерства фінансів України від 30.05.2012 № 651. *Офіційний вісник України*. 2012. № 64. Ст. 2629.

164. Порядок здійснення аналізу та оцінки ризиків, розроблення і реалізації заходів з управління ризиками для визначення форм та обсягів митного контролю, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 31.07.2015 № 684. (у редакції наказу Міністерства фінансів України від 22.01.2021 № 32). URL: <https://cutt.ly/VWcfYOG> (дата звернення: 2.02.2021).

165. Порядок митного оформлення військової техніки, у тому числі військових транспортних засобів, які перетинають митний кордон України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2003 № 63. *Офіційний вісник України*. 2003. № 4. Ст. 122.

166. Порядок надання послуг з регулювання руху суден, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 291. *Офіційний вісник України*. 2013. № 41. Ст. 1491.

167. Порядок організації охорони морських та річкових портів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 198. *Офіційний вісник України*. 2013. № 33. Ст. 1188.

168. Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430. *Офіційний вісник України*. 2013. № 76. Ст. 2857.

169. Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 2.04.2009 № 320. *Офіційний вісник України*. 2009. № 26. Ст. 870.

170. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316. *Офіційний вісник України*. 2013. № 44. Ст. 1586.

171. Правила безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, затверджені Наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 24.01.2007 № 13. *Офіційний вісник України*. 2007. № 10. Ст. 383.

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

173. Правила льодового проведення суден, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 12.03.2011 № 14. *Офіційний вісник України*. 2011. № 27. Ст. 1134.

174. Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655. *Офіційний вісник України*. 2007. № 77. Ст. 2859.

175. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 № 529. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text> (дата звернення: 15.07.2020).

176. Правила санітарної охорони території України, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 22.08.2011 р. № 893. *Офіційний вісник України*. 2011. № 65. Ст. 2538.

177. Правовое регулирование морского судоходства / А.О. Балобанов и др. М.: Астропринт, 2003. 255 с.

178. Правовые режимы: общетеоретические и отраслевые аспекты: монография / под ред. А.В. Малько, И.С. Бразиловой. М.: Юрлитинформ, 2012. 416 с.

179. Президент Дональд Дж. Трамп усиливает давление с целью прекращения финансирования Северной Кореи. 21.09.2017. URL: <https://cutt.ly/eWcijaG> (дата звернення: 15.09.2020).

180. Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства: Наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 25.02.2019 № 78. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-viznachennya-mezh-zon-naglyadu-za-bezpekoyu-moreplavstva> (дата звернення: 17.07.2020).

181. Про виключну (морську) економічну зону: Закон України від 16.05.1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.

182. Про відкриття акваторії Іллічівського морського торговельного порту для заходження іноземних невійськових суден і пункту пропуску через державний кордон України для міжнародного морського та поромного сполучення: Розпорядження Кабінету Міністрів від 27.05.1999 № 482-р. *Офіційний вісник України*. 1999. № 21. Ст. 973.

183. Про відкриття акваторії Маріупольського морського торговельного порту для міжнародного та поромного сполучення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5.06.2000 № 249-р. *Офіційний вісник України*. 2000. № 23. Ст. 968.

184. Про відкриття пунктів пропуску через державний кордон України: Розпорядження Кабінету Міністрів від 29.02.1996 № 143-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/143-96-p#Text> (дата звернення: 28.09.2020).

185. Про відкриття пункту пропуску через державний кордон України у морському порту Рені для міжнародного пасажирського сполучення: розпорядження Кабінету Міністрів України від 4.06.1992 № 324-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324-92-p#Text> (дата звернення: 28.09.2020).

186. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19): Закон України від 17.03.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2020. № 26. Ст. 955.

187. Про внесення зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 березня 2020 р. № 287: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.03.2020 № 290-р. *Офіційний вісник України*. 2020. № 26. Ст. 977 (утр. чин.).

188. Про державне регулювання у сфері транспорту: проект Закону України від 11.05.2016 № 4640. URL: <https://cutt.ly/ZWcixlg> (дата звернення: 7.8.2020).

189. Про державний кордон України: Закон України від 04.11.1991. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.

190. Про Державну прикордонну службу України: Закон України від 03.04.2003. *Офіційний вісник України*. 2003. № 17. Ст. 740.

191. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 № 255. *Офіційний вісник України*. 2014. № 54. Ст. 1461.

192. Про затвердження Змін до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.04.2019 № 266. *Офіційний вісник України*. 2019. № 36. Ст. 1295.

193. Про затвердження Змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.09.2015 № 387. *Офіційний вісник України*. 2015. № 88. Ст. 2959.

194. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 466-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 50. Ст. 1803.

195. Про затвердження та введення в дію вільних цін (тарифів) на послуги служби транспортування та супроводження вантажів ОФ ДП «АМПУ»: Наказ Адміністрації Одеського морського порту від 18.12.2020 № 697/19. URL: <https://cutt.ly/HWcibQf> (дата звернення: 8.01.2021).

196. Про зниження ставок портових зборів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.12.2017 № 474. *Офіційний вісник України*. 2018. № 9. Ст. 344.

197. Про межі акваторії морського порту Одеса: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.03.2009 № 223. *Офіційний вісник України*. 2009. № 20. Ст. 643.

198. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 45. Ст. 1729.

199. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту: проект Закону України від 28.12.2019 № 2699. URL: <https://cutt.ly/yWcimMe> (дата звернення: 20.12.2020).

200. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту: проект Закону України від 22.07.2020 № 3927. URL: <https://cutt.ly/FWciEJd> (дата звернення: 20.12.2020).

201. Про порядок допуску та умови перебування підрозділів збройних сил інших держав на території України: Закон України від 22.02.2000. *Офіційний вісник України*. 2000. № 11. Ст. 404.

202. Про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 № 775. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/775-93-п#Text> (дата звернення: 17.09.2019).

203. Про прикордонний контроль: Закон України від 05.11.2009. *Офіційний вісник України*. 2009. № 93. Ст. 3150.

204. Про прилеглу зону України: Закон України від 06.12.2018. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 3. Ст. 20.

205. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції: рішення тимчасової адміністративної колегії АМКУ від 4.11.2020 №2-рк/тк. URL: <https://cutt.ly/lWciTDT> (дата звернення: 5.01.2021).

206. Про пункт пропуску через державний кордон України у Скадовському морському торговельному порту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.09.1996 р. № 590-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/590-96-p#Text> (дата звернення: 15.11.2020).

207. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України від 03.06.1999. *Офіційний вісник України*. 1999. № 24. Ст. 1088.

208. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 18. Ст. 735.

209. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України від 08.07.2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 59. Ст. 2351.

210. 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 № 747-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 86. Ст. 2622.

211. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 1095. URL: <https://cutt.ly/RWciUDd> (дата звернення: 25.12.2020).

212. Про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах в межах акваторії морських портів: проект Закону України від 13.05.2013 № 2968. URL: <https://cutt.ly/rWchYN7> (дата звернення: 25.12.2020).

213. Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29415.html> (дата звернення: 21.12.2020).

214. Пронюк Н.В. Сучасне міжнародне право: навч. посіб. К.: КНТ, 2008. 344 с. URL: <https://cutt.ly/GWciOdE> (дата звернення: 12.09.2018).

215. Рассолов М.М. Проблемы теории государства и права. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2007. 431 с.

216. Резолюция 1 «Одобрение поправок к Приложению к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. URL: <https://cutt.ly/rWchOFU> (дата звернення: 15.01.2021).

217. Родионов О.С. Механизм установления правовых режимов российским законодательством: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2001. 17 с.

218. Розанов И.С. Административно-правовые режимы по законодательству Российской Федерации, их значение и структура. *Государство и право*. 1996. № 9. С. 84–91.

219. Российское законодательство X–XX вв. В 9 т. Т. 4: Законодательство периода становления абсолютизма / отв. ред. А.Г. Маньков. М.: Юридическая литература, 1986. 512 с.

220. Руководство по инспектированию судов и выдаче судовых санитарных свидетельств, 2011. URL: <https://cutt.ly/bWciPFZ> (дата звернення: 15.12.2020).

221. СБ ООН запретил четырем судам заходить во все порты мира. 10.10.2017. URL: <https://www.dw.com/ru> (дата звернення: 15.12.2020).

222. Серафимов В.В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 100–111.

223. Сергеева Ю.В. Административно-правовой режим противодействия экстремизму. *Вестник Нижегородской академии МВД России*. 2014. № 2 (26)

С. 282–284.

224. Сирия запретила заход в свои порты ряду торговых судов из различных стран. URL: <https://ria.ru> (дата звернення: 25.12.2020).

225. 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.

226. Словник морських термінів. URL: <http://www.korabel.ru/dictionary/detail/1827.html> (дата звернення: 13.12.2020).

227. Снігур В.М. Міграційний режим в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 16 с.

228. Советское морское право / под ред. В.Ф. Мешеры. М.: Транспорт, 1985. 277 с.

229. Современное морское право и практика его применения / Александрова К.И. и др.; отв. ред.: Барина И.И., Киселев В.А., Федоров Л.М. М.: Транспорт, 1985. 264 с.

230. Соколова І. Публічно-правовий режим як правова категорія: загальна характеристика, ознаки, види. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2015. № 4 (83). С. 29–39.

231. Статут Державної установи «Одеський обласний лабораторний центр МОЗ України», затверджений Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19.10.2020 № 2361. URL: <http://oolc.od.ua/wp-content/uploads/2020/10/Итор1.pdf> (дата звернення: 15.01.2021).

232. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 № 1051-р. *Офіційний вісник України*. 2008. № 58. Ст. 1946.

233. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.

234. Султыгов М.М. Конституционно-правовой режим ограничения государственной власти: диссд-ра юрид. наук. СПб., 2005. 389 с.

235. Сурілова А.О. Принцип «good governance» у реформуванні портових формальностей в Україні. *Правова держава*. 2021. № 41. С. 69–75.

236. Сурмін Ю.П., Трощинський В.П. Публічне адміністрування. *Енциклопедичний словник з державного управління* / уклад.: Ю.П. Сурмін та ін.; за ред. Ю.В. Ковбасюка та ін. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.

237. Сюзарева И.Ф. К вопросу о правовых режимах. *Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева*. 2014. № 4 (81). С. 31–38.

238. Тарифи на послуги з регулювання руху суден, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 № 966. *Офіційний вісник України*. 2014. № 1. Ст. 18.

239. Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 03.12.2013 № 965. *Офіційний вісник України*. 2014. № 1. Ст. 17.

240. Теория государства и права: учебник для вузов / под ред. В.М. Корельского и В.Д. Перевалова. 2-е изд., изм. и доп. М.: Изд-во НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА М), 2000. 616 с.

241. Терентьева Л.В. Концепция суверенитета государства в условиях глобализационных и информационно-коммуникационных процессов. *Право. Журнал Высшей школы экономики*. 2017. № 1. С. 187–200.

242. Терещенко Л.К. Правовой режим информации: дис. ... д-ра. юрид. наук. М., 2011. 415 с.

243. Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. Ст. 1546.

244. Типове положення про загін охорони морського порту, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 15.04.2013 № 220. *Офіційний вісник України*. 2013. № 46. Ст. 1638.

245. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене

Наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339. *Офіційний вісник України*. 2011. № 84. Ст. 3097.

246. Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс: полный курс. 2-е изд. М.: Изд-во Тихомиров М.Ю., 2005. 697 с.

247. Томаш Л.В. Правовой режим: понятие и признаки. *Науковий вісник Чернівецького університету*: зб. наук. праць. Вип. 282. Правознавство. 2005. С. 20–26. URL: <https://cutt.ly/TWciV9G> (дата звернення: 5.12.2019).

248. Триває збір інформації для включення територій до меж відповідного морського порту. URL: <https://mtu.gov.ua/news/28457.html?PrintVersion> (дата звернення: 14.03.2020).

249. У морських портах України запроваджено посилені протиепідемічні заходи. URL: <https://cutt.ly/cWciNkP> (дата звернення: 26.11.2020).

250. У портах окупованого Криму нарахували ще 20 суден-порушників. URL: <https://cutt.ly/1WciMQe> (дата звернення: 25.05.2020).

251. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство, 2000. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 133.

252. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство, 1997. *Офіційний вісник України*. 2007. № 2. Ст. 85.

253. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство, 2009. *Офіційний вісник України*. 2013. № 66. Ст. 2433.

254. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт, 2003. *Офіційний вісник України*. 2004. № 32. Ст. 2203.

255. Угода про заохочення та захист інвестицій між Україною та Фондом міжнародного розвитку ОПЕК, 2017. *Офіційний вісник України*. 2018. № 6. Ст. 243.

256. Угода про морське торговельне судноплавство між Кабінетом

Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії, 2003. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/434_007#Text (дата звернення: 25.12.2020).

257. Украина парадоксальная: чтобы оформить судно в порту, заставляют ехать за сотни километров. URL: <https://cutt.ly/RWci2WL> (дата звернення: 2.06.2020).

258. Україна арештувала 15 іноземних суден за входження до портів Криму. URL: <https://cutt.ly/YWci94w> (дата звернення: 12.12.2020).

259. Уряд затвердив межі території першого з 13 портів: робота триває з 2013 року. URL: <https://cutt.ly/fWci8mV> (дата звернення: 25.03.2019).

260. Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. Ч. 1. М.: Книга по требованию, 2012. 68 с.

261. Утяшов Э.К. Правовые режимы: понятие, признаки, структура, методы правового регулирования. *Право и политика*. 2014. № 2(170). С. 252–259. DOI: 10.7256/1811-9018.2014.2.7303

262. Хрипко А.Ю. Административно-правовое регулирование отношений в области таможенного дела в морских пространствах (по материалам Дальневосточного региона): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2005. 19 с.

263. Часові нормативи виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України, затверджені спільним наказом від 28.11.2005 № 1167/886/824/643/655/424/858/900. *Офіційний вісник України*. 2005. № 52. Ст. 3373.

264. Челлен Р. О политической науке, ее соотношении с другими отраслями знания и об изучении политического пространства (Предисловие М.В. Ильина). *Полис. Политические исследования*. 2005. № 2. С. 115–126. DOI: 10.17976/jpps/2005.02.11

265. Черепяхин Б.Б. К вопросу о частном и публичном праве. М., Изд-во «Де-юре», 1994. 34 с.

266. Черниченко С.В. Делим ли государственный суверенитет? *Евразийский юридический журнал*. 2010. № 12. С. 25–31.

267. Шамсумова Э.Ф. Правовые режимы (теоретический аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2001. 24 с. URL: <http://www.dissercat.com/content/pravovye-rezhimy-teoreticheskii-aspekt> (дата звернення: 15.07.2020).

268. Шатило О.А. Опорний конспект лекцій з дисципліни «Публічне адміністрування». Житомир: Кафедра менеджменту організацій і адміністрування ЖДТУ, 2014. 51 с.

269. Шахмаметьев А.А. Категория «режим» в правовом механизме налогообложения. *Право. Журнал Высшей школы экономики*. 2009. № 1. С. 63-78.

270. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры и содержания): монография. Одесса: Астропринт, 2004. 272 с.

271. Шергин А.П. Правовой режим контртеррористической операции и административно-правовые меры его обеспечения. *Труды ВНИИ МВД России*. М., 2007. С. 14–23.

272. Щодо впорядкування діяльності пунктів пропуску через державний кордон для морського сполучення в районі м. Миколаєва: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.05.1999 № 506-р. *Офіційний вісник України*. 1999. № 22. Ст. 1019.

273. Южная Корея запретила вход в свои порты судам российской компании «Гудзон». URL: <https://tass.ru/ekonomika/5637678> (дата звернення: 25.08.2020).

274. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / под ред. А.С. Кокина. Л.: Изд-во Межд. фонда истории науки, 1991. 600 с.

275. Яковлев І.П. Публічне адміністрування у сфері державної митної справи: термінологічний пошук. *Європейські перспективи*. 2015. Вип. 6. С. 119–125.

276. Яковлев І.П. Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі: дис. ... канд. юрид. наук: Одеса, 2016. 224 с.

277. Abdulrazaq A.O., Kader S.Z.S.A. Right of Ship Access to Port State Under International Law: All Bark with No Bite. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*. 2012. No. 6(11). P. 214–222. URL: http://irep.iium.edu.my/28408/1/AJBAS_2012.pdf (дата звернення: 15.12.2020).

278. Abliakimova E., Jianjun W. Legal Regime of Russian Seaports: Security Policy Updates. *Lex Portus*. 2020. No. 6. P. 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2020.1>

279. Andrushchenko S. Regime for ships in the maritime ports of Ukraine: current state of legal regulation, tendencies and innovations. *European Political and Law Discourse*. 2020. Vol. 7. Iss. 6. P. 109–115.

280. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. No. 3. P. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>

281. Colombos C.J. *The International Law of the Sea*. London, 1967. 886 p.

282. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921. *Treaty Series*. 1921. No. 171.

283. Convention on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December, 1923. *Treaty Series*. 1926–1927. No. 1379.

284. Directive 2005/65/EC of 26 October 2005 on enhancing port security. URL: <https://cutt.ly/ZWcowUw> (дата звернення: 15.01.2021).

285. Faqiang L., Abliakimova E. Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*. 2020. No. 4. P. 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>

286. Gidel G. *Le Droit International Public de la Mer. Le Temps de Paix. T. II: Les Eaux Interieures*. Paris, Edouard Duchemin, 1932–1934. 395 p.

287. Guidance on ports' response to the coronavirus pandemic. Version 1.0. URL: <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/Covid-19-Guidelines.pdf> (дата звернення: 15.01.2021).

288. Guidance on ports' response to the coronavirus pandemic. Version 2.0. URL: <https://cutt.ly/2Wcot9q> (дата звернення: 15.02.2021).

289. Hardy A. Cholera, quarantine and the English preventive system, 1850–1895. *Medical History*. 1993. No. 37. P. 250–269.

290. Hayashi M. Jurisdiction over Foreign Commercial Ships in Ports: A Gap in the Law of the Sea Codification. *Ocean Yearbook Online*. 2004. Vol. 18. Iss. 1. P. 488–511. DOI: <https://doi.org/10.1163/22116001-90000246>

291. IDI resolution on the “Règlement sur le regime des navires de mer et de leurs équipages dans les ports étrangers en temps de paix”, Stockholm Session, 1928. URL: <https://cutt.ly/IWcouvt> (дата звернення: 25.02.2021).

292. International code for the security of ships and of port facilities, 2002. URL: <http://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/ISPS-Code-2003-English.pdf> (дата звернення: 15.11.2020).

293. Kasoulides G.C. Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime. Martinus Nijhoff, 1993.

294. Kingsbury B., Donaldson M. Global Administrative Law. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford Public International Law. Oxford University Press, 2015. URL: <http://opil.ouplaw.com> (дата звернення: 15.12.2020).

295. Kopela S. Port-state Jurisdiction, Extraterritoriality and the Protection of Global Commons. *Ocean Development and International Law*. 2016. No. 47(2). P. 89–130. URL: <https://cutt.ly/rWcoopt> (дата звернення: 5.01.2021).

296. La Fayette de L. Access to ports in international law. *International Journal of Marine and Coastal Law*. 1996. No. 11. P. 1–22.

297. Lowe A.V. The right of entry into maritime ports in international law. *San Diego Law Review*. 1976-7. No. 14. P. 597–622.

298. McDonald J. C. The history of quarantine in britain during the 19th century. *Bulletin of the History of Medicine*. 1951. Vol. 25. No. 1. P. 22–44. URL: www.jstor.org/stable/44443588 (дата звернення: 6.01.2021).

299. McDorman T.L. Regional port state control agreements: some issues of international law. *Ocean and Coastal Law Journal*. 2000. Vol. 5. No. 2. P. 207–225.

300. McDougal M., Burke W. The public order of the oceans. A contemporary international law of the sea. Yale university press, 1962. 1226 p.

301. Mellor J.S.C. Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism. *American University International Law Review*. 2002. No. 18. P. 341–398.

302. Papastavridis E.D. Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective. 52 p. URL: <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/380717654.pdf> (дата звернення: 15.01.2021).

303. Paris memorandum of understanding on port state control, 1982. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1982-Paris-Memorandum-of-Understanding-on-Port-State-Control.pdf> (дата звернення: 3.12.2019).

304. Purpura G. La provincia romana d'Asia, i publicani e l'epigrafe di Efeso (Monumentum Ephesinum). In: *Iura, Rivista Internazionale di Diritto Romano e Antico*, 52, 2001 (in corso di stampa).

305. Regime des navires dans les ports etrangers. *Institut de droit international. Annuaire*. T. 17. 1898. 360 p. URL: <https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/05/4025-17-OCR-min.pdf> (дата звернення: 15.12.2020).

306. Regime des navires dans les ports etrangers. *Institut de droit international. Annuaire*. T. 34. 1928. 804 p. URL: <https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/05/4025-34-OCR-min-TBU.pdf> (дата звернення: 15.12.2020).

307. Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangères,” adopted by the Institute of International Law at its 1898 session at The Hague URL: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6_k57323161/f61.item.r=ports (дата звернення: 15.12.2020).

308. Regulation (EC) No 725/2004 of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security. URL: <https://cutt.ly/5WcopLH> (дата звернення: 15.12.2020).

309. Resolution A.847(20), adopted on 27 November 1997. Guidelines to assist flag states in the implementation of imo instruments. URL: <https://cutt.ly/HWcosrY> (дата звернення: 15.12.2020).

310. Saudi Arabia v. Arabian American Oil Company (Aramco): Commercial Arbitration, 1958. URL: <https://cutt.ly/IWcodOT> (дата звернення: 12.12.2020).

311. Serafimov V. Supervision (control) in the sphere of marine environment

protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*. 2020. No. 1. P. 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2020.2>

312. Stewart R. U.S. Administrative law: a model for global administrative law? *Law & Contemporary Problems*. 2005. Vol. 68:63. P. 63–108.

313. Tasikas V. The regime of maritime port access: a relook at contemporary international land US law. *Loyola Maritime Law Journal*. 2007. Vol. 7. URL: <https://cutt.ly/3WcogcJ> (дата звернення: 14.10.2020).

314. Thommen T.K. Jurisdiction Over Foreign Merchant Ships. In: *Legal Status of Government Merchant Ships in International Law*. Springer, Dordrecht. 1962. https://doi.org/10.1007/978-94-011-9269-9_3

315. Tognotti E. Lessons from the History of Quarantine, from Plague to Influenza A. *Emerg Infect Dis*. 2013 Feb; 19(2). P. 254–259. DOI: 10.3201/eid1902.120312

316. Verhoeven P. Economic Assessment of Management Reform in European Seaports. PhD thesis. 2015. 170 p. URL: <https://cutt.ly/HWcojVn> (дата звернення: 24.07.2020).

317. Vuković K. Dubrovnik: the medieval city designed around quarantine. *BBC Travel*. URL: <https://cutt.ly/mWcolSG> (дата звернення: 15.02.2021).

318. White, Grey and Black List. URL: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> (дата звернення: 2.12.2020).

319. WPSP COVID-19 guidance document for ports. URL: <https://cutt.ly/MWcoxmK> (дата звернення: 25.12.2020).

ДОДАТОК 1

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

1. Андрущенко С.В. Правові основи організації митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 154–171.
2. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>
3. Андрущенко С.В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 63–84. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4>
4. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. №2. С. 100–105.
5. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34.
6. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. № 3. P. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
7. Andrushchenko S. Regime for ships in the maritime ports of Ukraine: current state of legal regulation, tendencies and innovations. *Evropský politický a právní diskurz*. 2020. Vol. 7. Iss. 6. P. 109–115.
8. Андрущенко С.В. Морські порти України: новації адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16-17 лют. 2018 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68–70.

9. Андрущенко С.В. Режим морського порту: на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. *Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16-17 лют. 2018 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2018. С. 13–16.

10. Андрущенко С.В. Режим суходільних територій морських портів України. *XII Міжнародна науково-практична конференція «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»* (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 р.). 2018. С. 70–74.

11. Андрущенко С.В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1. 2018. С. 435–439.

12. Андрущенко С.В. Режим безпеки портів та портових споруд: міжнародно-правовий базис. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матер. XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18-19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 13–16.

13. Андрущенко С.В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. *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. 458–461.

14. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 492–494.

15. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.:

матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.

16. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021. С. 10–13.

Відомості про апробацію результатів дисертації

Положення і висновки дисертації доповідалися й 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, як-от: «Право як ефективний суспільний регулятор» (м. Львів, 16–17 лютого 2018 р.), «Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства» (м. Харків, 16–17 лютого 2018 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.), «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.), «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.), «Правові засади організації та здійснення публічної влади» (м. Хмельницький, 2–6 березня 2021 р.).

ДОДАТОК 2

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Ректор Національного університету
«Одеська юридична академія»

проф. В.Є. Загородній

2021 р.

АКТ

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження аспірантки кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія» Андрущенко Сергія Васильовича на тему: «Правовий режим морського порту» у навчальну та науково-дослідну діяльність Національного університету «Одеська юридична академія»

Комісія у складі: *голови* – першого проректора Національного університету «Одеська юридична академія», професора М.Р. Аракеляна, *членів комісії*: проректора з навчальної роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора Г.О. Ульянової, начальника навчально-методичного відділу Національного університету «Одеська юридична академія» Кузнецової Л.В., декана судово-адміністративного факультету Національного університету «Одеська юридична академія», доцента О.В. Тодощака, завідувача кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія», професора Б.А. Кормича, склала акт про те, що результати дисертаційного дослідження Андрущенко С.В. на тему «Правовий режим морського порту» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська юридична академія» при викладанні навчальних дисциплін «Морське право», «Міжнародне морське право», «Проблеми адміністративного права», а також у науково-дослідній роботі студентів, аспірантів, науковців.

Так, були враховані положення дисертації про необхідність розширити обсяг матеріалу, що викладається у рамках навчальних дисциплін «Морське право», «Міжнародне морське право», «Проблеми адміністративного права», зокрема, включити питання щодо публічного адміністрування правового режиму морського порту за участю внутрішньодержавних та наднаціональних суб'єктів, про форми та методи (інструменти) такого адміністрування, а також про комплексний характер режиму морського порту з виокремленням його структури, системи і функцій.

Результати дослідження Андрущенко С.В. відображені у науково-практичних і навчально-методичних матеріалах для слухачів магістратури та аспірантури, де в якості джерел рекомендовані до використання у навчальному процесі 16 наукових праць, основними з яких є наступні публікації:

1. Андрущенко С.В. Правові основи організації митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон України для водного сполучення. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 154–171.

2. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>
3. Андрущенко С.В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 63–84. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4>
4. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. №2. С. 100–105.
5. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34.
6. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. № 3. Р. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
7. Andrushchenko S. Regime for ships in the maritime ports of Ukraine: current state of legal regulation, tendencies and innovations. *Evropský politický a právní diskurz*. 2020. Vol. 7. Iss. 6. Р. 109–115.
8. Андрущенко С.В. Морські порти України: новації адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 лют. 2018 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68–70.
9. Андрущенко С.В. Режим морського порту: на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. *Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства*: матер. міжнар. науково-практ. конф. (м. Харків, 16–17 лют. 2018 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2018. С. 13–16.
10. Андрущенко С.В. Режим суходільних територій морських портів України. *XII Міжнародна науково-практична конференція «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»* (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 р.). 2018. С. 70–74.
11. Андрущенко С.В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1. 2018. С. 435–439.
12. Андрущенко С.В. Режим безпеки портів та портових споруд: міжнародно-правовий базис. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18–19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 13–16.
13. Андрущенко С.В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. *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. 458–461.
14. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 492–494.

15. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.

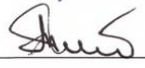
16. Андрущенко С.В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.)*. 2021. С. 10–13.

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 режимів морських портів України та світу, окреслити шляхи їх оновлення в умовах пандемії COVID-19, подальшого вдосконалення та приведення у відповідність до кращих світових та європейських практик. Висновки та пропозиції, висловлені в дисертаційному дослідженні С.В. Андрущенко 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 портової діяльності та правового регулювання режимів морських портів України.

Голова комісії:  М.Р. Аракелян

Члени комісії:  Г.О. Ульянова

 Л.В. Кузнецова

 О.В. Тодощак

 Б.А. Кормич