

Міністерство освіти і науки України
Національний університет кораблебудування імені адмірала
Макарова
Факультет морського права
Кафедра морського та господарського права

МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему:

**«Компетенція центральних органів виконавчої влади України та
Сполученого Королівства у морській галузі»**

Виконав: студент 6 курсу, групи 6511м напряму підготовки

Напряму підготовки (спеціальності): 081 Право

Маргарян В.В.

Керівник: Сандюк Г.О. канд. юр. наук, доцент, доцент
кафедри морського та господарського права

Рецензент: Ломакіна О.А. канд. юр. наук, доцент, завідувач
кафедри конституційного та адміністративного права

Миколаїв – 2020 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
Розділ 1. Система та компетенція центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі	
1.1. Система центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі.....	6
1.2. Компетенція Департаменту транспорту.....	9
1.3. Компетенція Агентства морської та берегової охорони	16
1.4. Компетенція Організації з питань морського управління	30
Розділ 2. Система та компетенція центральних органів виконавчої влади України у морській галузі	
2.1. Система центральних органів виконавчої влади України у морській галузі.....	43
2.2. Компетенція Мінінфраструктури.....	46
2.3. Компетенція Морської адміністрації.....	58
2.4. Компетенція Мінекоенерго.....	65
2.5. Компетенція Держрибагентства.....	68
Розділ 3. Спільні та відмінні риси центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства та України у морській галузі.....	75
ВИСНОВКИ.....	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	91
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність роботи. У сучасному світі, державне регулювання у морській галузі відіграє особливу роль, так як 2/3 міжнародної торгівлі припадає саме на морські перевезення. Таким чином, належне правове регулювання, як у світовому масштабі, так і в межах окремих країн є економічно необхідним.

Важливе місце у ефективному розвитку морського законодавства в певній країні залежить не тільки від розробки та привнесення інноваційних підходів до оптимізації національної правової системи, але і від дослідження та належного впровадження зарубіжного досвіду.

Однією із найбільш розвинених морських держав, у тому числі на законодавчому рівні є Велика Британія (офіційна назва – Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії) (далі – Сполучене Королівство). Вважається, що саме у Британській імперії було створено перше класифікаційне товариство – Регістр Ллойда (1760), правовий статус якого закріпили шляхом прийняття у 1871 році Закону Ллойда (the Lloyd's Act, 1871). Окрім того, саме у столиці Сполученого Королівства, Лондоні розташована штаб-квартира Міжнародної морської організації, основними завданнями якої є забезпечення розробки проектів конвенцій, угод або інших відповідних документів, що торкаються міжнародного торговельного судноплавства, надання рекомендацій щодо них урядам і міжурядовим організаціям, а також скликання нарад, які можуть бути необхідними, а також виконання інших завдань передбачених міжнародними договорами. Наразі, Міжнародна морська організація (ІМО) налічує 174 держави-члени та 3 асоційовані члени (Фарерські острови, Гонконг та Макао) [47], [50], [18], [46].

Таким чином, у даній роботі ми розглянемо органи виконавчої влади у морській галузі таких країн як Великобританія та Україна, проаналізуємо законодавство на підставі і у межах якого діють зазначені державні органи та спробуємо порівняти системи цих органів, виділити їх позитивні та негативні

риси з метою встановлення можливостей удосконалення законодавства і оптимізації функціонування державного апарату в Україні.

Мета і завдання дослідження. Дослідити систему центральних органів виконавчої влади Великобританії та України у морській галузі, проаналізувати компетенцію, порівняти дані державні органи у вищезазначених країнах, а також дати пропозиції щодо вдосконалення функціонування системи центральних органів виконавчої влади України у морській галузі.

Відповідно до мети дослідження в роботі сформульовані наступні завдання:

- розглянути систему центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі;
- проаналізувати компетенцію центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі;
- розглянути систему центральних органів виконавчої влади України у морській галузі;
- проаналізувати компетенцію центральних органів виконавчої влади України у морській галузі;
- порівняти центральні органи виконавчої влади Сполученого Королівства та України у морській галузі і визначити їх спільні та відмінні риси;
- визначити напрямки оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади України у морській галузі.

Об’єктом дослідження є понятійний апарат правових систем Великобританії та України, повноваження, законодавче регулювання та система центральних органів виконавчої влади даних країн у морській галузі.

Предметом дослідження є компетенція центральних органів виконавчої влади Великобританії та України у морській галузі.

Дослідження теми. Вивченням фундаментальних проблем державного управління та адміністративного права займалися такі вчені як: Ю. Битяк, В. Галуцько, В. Авер’янов, Р. Ігонін, В. Баштанник та І. Шумляєва. Окремі

питання даного дослідження висвітлюється в роботах таких дослідників як: Т.М. Плачкова, И. Барнетт, О. Джеймс, Е. Ватт та багато інших.

Методи. При виконанні даної роботи використовувалися наступні методи наукового дослідження: порівняльно-правовий, логічний, системний та історико-правовий.

Порівняльно-правовий метод використовувався з метою порівняння аналогічних за своєю компетенцією центральних органів виконавчої влади України та Сполученого Королівства у морській галузі.

Логічний метод (аналіз, синтез, дедукція, індукція) використовувався з метою поступового переходу від характеристики системи центральних органів виконавчої влади відповідної держави у морській галузі загалом до характеристики кожного з цих центральних органів виконавчої влади окремо, а також подальшого узагальнення та аналізу ефективності виконання цілей державного управління у морській галузі вищезазначеними державними органами у даних системах.

Системний метод застосовувався при визначенні складових частин (державних органів) систем центральних органів виконавчої влади України та Сполученого Королівства у морській галузі.

Історично-правовий метод застосовувався при аналізі історичного розвитку відповідних центральних органів виконавчої влади та їх правового регулювання у минулому.

Наукова новизна даної роботи полягає у дослідженні компетенції центральних органів виконавчої влади України і Сполученого Королівства у морській галузі та їх порівнянні, що є доволі новим серед вітчизняних наукових праць.

Апробація. На VI міжнародну науково-практичну онлайн конференцію молодих науковців та студентів «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», яка проводилась 26 – 27 листопада 2020 року, були подані статті на теми «До питання компетенції профільних ЦОВВ у сфері торговельного мореплавства (на прикладі України та Сполученого

Королівства)» та «Органи виконавчої влади України та Сполученого Королівства у сфері забезпечення безпеки торговельного мореплавства».

Структура. Дана магістерська робота складається із вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновку та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 101 сторінок, у тому числі список використаних джерел на десяти сторінках, що містить 77 найменувань.

РОЗДІЛ 1. СИСТЕМА ТА КОМПЕТЕНЦІЯ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ

1.1. Система центральних органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі

Перш ніж розглянути безпосередньо органи виконавчої влади Сполученого Королівства, які наділені повноваженнями формувати та регулювати державну політику у морській галузі, слід зазначити, що класифікація даних державних органів у вищезазначеній державі має свої особливості. Відповідно до класифікації державних органів визначеної Кабінетом Міністрів Сполученого Королівства, виконавча гілка влади у даній державі у загальному вигляді складається з центрального уряду (Уряду Її Величності), місцевих урядів (уряди Уельсу, Шотландії та Північної Ірландії) та підпорядкованих ним органів. Центральний уряд складається з урядових департаментів (Міністерств) яким підпорядковуються виконавчі агентства, невідомчі державні органи, неміністерські департаменти та будь-які інші органи які контролюються та здебільшого фінансуються вищезазначеними урядовими департаментами. Місцеві уряди здійснюють державне управління лише відносно певної місцевості та будь-яких неринкових органів, які ними контролюються та фінансуються [40].

У Оксфордському правовому словнику зазначається, що Урядовий департамент – це орган виконавчої влади який є відповідальним за окрему сферу державного управління (наприклад транспорт). Департамент складається з державних службовців і несе політичну відповідальність через міністра. Більшість основних департаментів очолює державний секретар, який засідає у основному органі Уряду Її Величності – Кабінеті (англ. Cabinet of the United Kingdom), і, як правило, підтримується командою молодших міністрів [44].

Виконавче агентство - це окрема частина урядового департаменту, що виконує певний обсяг виконавчих функцій уряду Сполученого Королівства,

уряду Шотландії, уряду Уельсу чи Північної Ірландії. Структурно, виконавчі агентства є чітко визначеними підрозділами урядового департаменту (міністерства), які є відокремленими адміністративно, але при цьому, юридично залишаються його частиною. Так, наприклад, особи зі складу персоналу виконавчого агентства, залишаються державними службовцями, працевлаштованими у відповідному урядовому департаменті (міністерстві) [45].

Невідомчий державний орган – це державний орган, який наділений певним обсягом функцій та повноважень, які реалізує з певною часткою автономії від урядового департаменту в межах конкретної галузі у встановленому законодавством порядку.

Неміністерський департамент є органом виконавчої влади, який діє аналогічно звичайним урядовим департаментам, але із більш вузькоспеціалізованими функціями. Неміністерські департаменти, як правило, охоплюють питання щодо яких прямий політичний нагляд є недоцільним.

На місцевому рівні, а саме в Уельсі, Шотландії та Північній Ірландії також діють свої уряди та органи виконавчої влади, які реалізують покладені на них повноваження у межах адміністративно-територіальної одиниці де вони діють і тільки ті повноваження які встановлені законодавством та не охоплюються центральним урядом.

Таким чином, до основних органів виконавчої влади Сполученого Королівства, яким надано найбільш широке коло повноваження у морській галузі, належать:

- 1) Департамент транспорту (англ. Department for Transport);
 - Агентство морської та берегової охорони (англ. Maritime and Coastguard Agency (MCA)).

- 2) Організація з питань морського управління (англ. Marine Management Organisation (MMO)).

Беруть участь у регулюванні окремих суспільних відносин в морській галузі у межах наданих повноважень також і інші органи виконавчої влади, такі як:

- 1) Офіс Прем'єр-міністра (англ. Prime Minister's Office)
- 2) Міністерство закордонних справ і у справах Співдружності (англ. Foreign and Commonwealth Office);
- 3) Управління податкових та митних зборів Її Величності (англ. Her Majesty's Revenue and Customs).
- 4) Міністерство оборони Сполученого Королівства (англ. Ministry of Defence);
- 5) Департамент навколишнього середовища, продовольства та сільського господарства (англ. Department for Environmental, Food and Rural Affairs);
 - Агентство охорони здоров'я тварин та рослин (англ. Animal and Plant Health Agency);
 - Центр науки про навколишнє природне середовище, рибне господарство та аквакультуру (англ. Centre for Environment, Fisheries and Aquaculture Science).
- 6) Департамент бізнесу, енергетики та промислової стратегії (англ. Department for Business, Energy and Industrial Strategy);
- 7) Офіс державного секретаря Уельсу (англ. Office of the Secretary of State for Wales);
- 8) Хоум-офіс (англ. Home Office), (у багатьох країнах аналогом зазначеного державного органу є Міністерство внутрішніх справ);
- 9) Департамент міжнародної торгівлі (англ. Department for International Trade);
 - Департамент гарантування експортних кредитів (англ. UK Export Finance).
- 10) Казначейство Її Величності (англ. Her Majesty's Treasury);
- 11) Департамент житлового будівництва, громад та місцевого самоврядування (англ. Department of Housing, Communities and Local Government);
- 12) Міністерство у справах Північної Ірландії (англ. Northern Ireland Office);

13) Офіс державного секретаря Шотландії (англ. Office of the Secretary of State for Scotland);

14) Департамент охорони здоров'я та соціального забезпечення (англ. Department of Health and Social Care);

- Організація громадського здоров'я (англ. Public Health England) [43].

Усі ці органи виконавчої влади в тій чи іншій мірі формують та реалізують морську політику своєї держави. Більш детально ми розглянемо саме органи виконавчої влади Сполученого Королівства, одними з ключових завдань яких є формування та реалізація державної морської політики, контроль за дотриманням законодавства Великобританії у морській галузі та ін.

1.2. Компетенція Департаменту транспорту

Даний орган виконавчої влади є аналогом Міністерства інфраструктури України та наділений ключовими повноваженнями у галузі транспорту які також притаманні і українському центральному органу виконавчої влади.

Орган виконавчої влади у галузі транспорту Великої Британії неодноразово реорганізовувався та реформувався, у тому числі в частині його повноважень у сфері морського транспорту, які не завжди належали до його компетенції. У кінці 19-го напочатку 20-го століття, функції з регулювання торговельного мореплавства покладалися на два державні органи, а саме Адміралтейством та Торговою палатою. У червні 1917 року був створений окремий орган виконавчої влади – Міністерство судноплавства, основними завданнями якого були: 1) контроль за торговельним суднобудуванням; 2) будівництво та закупівля торгових суден закордоном; 3) контроль за обслуговуванням та експлуатацією торгового флоту. Після перемир'я в листопаді 1918 року основними функціями вищезазначеного міністерства були перевезення військ, військовополонених та матеріалів назад до Сполученого Королівства, ліквідація або звільнення реквізованих кораблів та відновлення

суден для повернення приватним власникам. Міністерство судноплавства було розформоване 31 березня 1921 року. Міністерство судноплавства утворювалося повторно у жовтні 1939 року та діяло до 1941 року коли і було ліквідоване шляхом злиття з Міністерством транспорту та утворенням на їх місці Міністерства військового транспорту [49].

Окрім того, у 1970-1984 роках, повноваження щодо регулювання судноплавства покладалися на Департамент торгівлі та промисловості (1970) і Департамент торгівлі (1974).

Департамент транспорту, який діє на даний час був утворений у 2002 році. Керівництво Департаментом транспорту здійснюється відповідним державним секретарем (державним секретарем з питань транспорту). Функції та безпосередньо повноваження Департаменту транспорту які з них випливають є функціями та повноваженнями Державного секретаря з питань транспорту, які він у подальшому делегує державним міністрам, парламентським заступникам державного секретаря та державним службовцям у вищезазначеному органі виконавчої влади. Даний принцип був закріплений у судовому рішенні по справі *Carltona Ltd v Commissioners of Works* 1943 та отримав назву «доктрина Карлтона» або «принцип Карлтона». У вищезазначеному рішенні судом було надано наступне обґрунтування, а саме: «В адміністрації уряду у цій країні, функції, які покладені на міністрів (і конституційно належним чином передані міністрам, оскільки вони несуть конституційну відповідальність) є настільки різноманітними, що жоден міністр ніколи не зміг би особисто їх виконувати ... [тому] Покладені на міністрів обов'язки та надані їм повноваження, зазвичай, здійснюються на підставі владних повноважень цих міністрів відповідальними посадовими особами відомства. Діяльність держави не могла би продовжуватися, якби це було не так.». Принцип Карлтона діє тільки тоді, коли у законодавстві не закріплюється обов'язок вчиняти ті чи інші дії особисто міністром (державним секретарем) [41].

На підставі підпункту 3 пункту 2 Наказу про передачу функцій (Торгівля та промисловість) 1983 року та пункту 6 Наказу про передачу функцій

(транспорт, місцеве самоврядування та регіони) 2002 року, Департамент транспорту у межах своєї компетенції регулює відносини що стосуються: 1) залізниць; 2) легких залізниць (залізниця побудована з меншими витратами та за більш низькими стандартами аніж звичайна залізниця); 3) трамваїв; 4) автомобільного транспорту; 5) доків, гаваней, пристаней та маяків; 6) цивільної авіації; 7) морського та річкового судноплавства [52], [53].

Усі ці сфери діяльності даного органу виконавчої влади лише у невеликій частині характеризують його безпосередні повноваження. Оскільки в законодавстві Сполученого Королівства немає окремого нормативно-правового акту у якому б закріплювався вичерпний перелік повноважень наданих цьому органу виконавчої влади, з метою більш детального аналізу компетенції Департаменту транспорту саме у морській галузі необхідно звернутися до окремих актів статутного права (актів Парламенту Сполученого Королівства).

До актів статутного права Сполученого Королівства, що регулюють діяльність Департаменту транспорту у морській галузі належать:

- Закон про торгове судноплавство 1995 року (the Merchant Shipping Act 1995) (далі – Закон 1995 року);
- Закон про торгове судноплавство та морську безпеку 1997 року (the Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997);
- Закон про авіаційну та морську безпеку 1990 року (the Aviation and Maritime Security Act 1990) (Закон 1990 року);
- Закон про захист затонулих суден 1973 року (the Protection of Wrecks Act 1973);
- Закон про гавані 1964 року (the Harbours act 1964);
- Закон про гавані, пристані та пороми (Шотландія) 1937 року (the Harbours, Piers and Ferries (Scotland) Act 1937);
- Закон про порти 1991 року (the Ports Act 1991). Цей перелік актів статутного права не є вичерпним, а лише визначає нормативно-правові акти, що регулюють основні напрямки діяльності Департаменту транспорту у морській галузі [54], [55], [56], [57], [58], [59], [60].

Відповідно до частини 1 статті 292 Закону 1995 року, державний секретар з питань транспорту продовжує мати загальний нагляд за всіма питаннями, що стосуються торгового судноплавства та моряків, і на цей час уповноважений виконувати положення цього Закону та всіх актів, що стосуються торгового судноплавства та моряків, за винятком випадків коли передбачено інше або наскільки це стосується доходів.

На підставі положень вищезазначених законів, Департамент транспорту від імені державного секретаря може приймати підзаконні акти (так звані законодавчі інструменти), у тому числі накази, положення, правила з метою врегулювання питань, що стосуються: 1) реєстрації суден (Положення про реєстрацію, тоннаж (місткість)); 2) умов праці моряків на морських та риболовних суднах Сполученого Королівства; 3) безпеки судноплавства (запобігання зіткненню суден, запобігання забрудненню з суден та ін.); 4) обмеження відповідальності судновласника та інших осіб; 5) правоохоронної діяльності; 6) розслідування надзвичайних морських подій; 7) дипломування моряків.

На підставі статті 302 Закону 1995 року, Департамент транспорту може, за згодою Казначейства, прийняти положення, яким встановити збори стосовно:

- видачі або реєстрації відповідно до цього Закону будь-якого сертифікату, ліцензії чи іншого документа;
- вчинення будь-яких дій на виконання цього Закону.

Усі збори, отримані державним секретарем або Департаментом транспорту від його імені відповідно до Закону 1995 року, сплачуються до Зведеного фонду.

Департамент транспорту має право від імені державного секретаря приймати розпорядження, за допомогою яких надавати юридично обов'язкові вказівки державним органам, які йому підпорядковуються щодо виконання даними органами своїх функцій.

Департамент транспорту може встановлювати зони, доступ до яких буде тимчасово обмежений (зони тимчасового відчуження) у разі, якщо значна

шкода є або може виникнути, як прямий або непрямий результат загибелі, пошкодження або зазнання лиха судном (іншою спорудою) з метою запобігання або зменшення такої шкоди. Департамент транспорту відмінює дію відповідних зон тимчасового відчуження, якщо цілі для досягнення яких встановлювалися ці зони, а саме запобігання або зменшення значної шкоди у результаті аварії на судні (споруді), вже є досягнутими і подальша дія даних обмежень є недоцільною.

Департамент транспорту несе політичну відповідальність за деякі питань, які виникають внаслідок інцидентів із забрудненням моря, на підставі відповідальності державного секретаря, а саме вжиття або координації заходів щодо запобігання, зменшення та мінімізації наслідків забруднення моря. Команда із запобігання забрудненню відділу морської безпеки та стійкості Департаменту транспорту несе відповідальність за розгляд питань, що стосуються забруднення моря із суден. Команда з запобігання забрудненню не сприяє прийняттю оперативних рішень під час інциденту, але вона контролює підхід Агентства морської та берегової охорони (далі – МСА) до інцидентів в рамках цілей виконавчого агентства та підтримує зв'язки з міністрами і урядом Сполученого Королівства.

Департамент транспорту (щодо судноплавства) та Департамент бізнесу, енергетики та промислової стратегії (щодо морських установок) виступають провідними урядовими департаментами з питань підготовки, регулювання та реагування на забруднення.

Відповідно до частини 1 статті 21 Закону 1990 року, Департамент транспорту від імені державного секретаря може дати письмове розпорядження адміністрації порту, власнику, фрахтувальнику, менеджеру, капітану британського судна або будь-якого іншого судна, яке перебуває або можливо увійде до гавані та заборонити вищезазначеним особам:

- приймати на борт будь-якого судна, якого стосується відповідне розпорядження, людей або майно, за винятком проведення обшуків таких осіб або огляду майна, зазначених у розпорядженні та які здійснюються констеблем

(найнижчий поліцейський чин у Сполученому Королівстві) або іншими особами визначеними у відповідному розпорядженні;

- допускати заходження або вихід будь-якого такого судна з району гавані, якщо тільки не було проведено обшуків (осіб, майна або судна загалом) визначених у розпорядженні, констеблем або іншими особами визначеними таким розпорядженням.

Департамент транспорту здійснює підготовку рамкових документів із його виконавчими агентствами, в яких описується порядок взаємодії Департаменту та відповідного виконавчого агентства, його фінансування Департаментом, встановлюються обов'язки керівника виконавчого агентства та інше.

З метою підтримки та забезпечення належного рівня роботи і ефективного виконання покладених на підпорядковані йому державні органи завдань, Департамент транспорту здійснює їх фінансування. Одними з таких цілей фінансування є:

- витрати, понесені державним секретарем або Департаментом транспорту відповідно до Закону 1995 року або інших нормативно-правових актів;

- зарплати, пенсії, виплати та надбавки інспекторів суден, інспекторів Департаменту та наглядачів;

- витрати на отримання внесків, звітів та повернення уламків суден;

- витрати понесені по відношенню до отримувачів уламків судна та виконання ними своїх обов'язків;

- витрати на встановлення та підтримку уздовж берегів Сполученого Королівства належних рятувальних катерів з необхідними екіпажем та обладнанням;

- витрати у зв'язку із наданням допомоги у збереженні життя та майна у випадках аварії суден і лиха на морі;

- винагородження за збереження життя.

Департамент транспорту за рахунок виділених Парламентом Сполученого Королівства коштів, робить внески від імені Сполученого Королівства відповідно до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-1974) з метою підтримки здійснення служби у Північній Атлантиці для спостереження за льодом та його вивчення, а також для забезпечення діяльності льодового патруля.

Департамент транспорту здійснює розробку на підставі Закону про планування 2008 року так званих заяв про національну політику в яких визначаються окремі питання та цілі розвитку транспортної інфраструктури. У 2012 році Департаментом транспорту було розроблено заяву про національну політику щодо портів в якій встановлюються цілі уряду щодо портів держави, дається обґрунтування важливості портів для розвитку держави та визначається необхідність розвитку портової інфраструктури Сполученого Королівства для сприяння внутрішній та зовнішній торгівлі даної держави [61].

Таким чином, беручи до уваги положення частини 1 статті 292 Закону 1995 року до компетенції державного секретаря з питань транспорту, а разом із тим і Департаменту транспорту входить нагляд за усіма питаннями, що передбачені вищезазначеним законом та іншими законами (у тому числі законами визначеними у даному підрозділі) у частині торгового судноплавства та моряків, окрім виключних випадків передбачених законодавством або щодо відносин які стосуються доходів, а відтак належать до компетенції Управління податкових та митних зборів Її Величності.

Отже, Департамент транспорту є органом виконавчої влади, який формує та реалізує державну політику Сполученого Королівства у сфері забезпечення безпеки на морському та річковому транспорті, запобігання забрудненню з суден, розвитку портової інфраструктури та інших питань, що посідають важливе місце у функціонуванні морської галузі держави та є необхідними для її подальшого розвитку.

1.3. Компетенція Агентства морської та берегової охорони

Агентство морської та берегової охорони є виконавчим агентством Департаменту транспорту Сполученого Королівства. Даний орган реалізує заходи щодо запобігання загибелі людей на морі і через державного секретаря з питань транспорту відповідає перед Парламентом за виконання державної морської політики, міжнародних договірних зобов'язань у морській галузі та політики безпеки. Центральним органом виконавчої влади із аналогічним об'ємом та характером повноважень в Україні є Державна служба морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація). У структуру МСА входять Берегова охорона Її Величності (англ. Her Majesty's Coastguard) і Судновий реєстр Сполученого Королівства, через які МСА реалізує окремі із своїх функцій.

Оскільки виконавчі агентства, до яких належить і МСА є складовими частинами своїх департаментів (міністерств), але при цьому є дещо відособленими від них, навідміну від звичайних структурних підрозділів департаментів, постає необхідність у розмежуванні їх компетенцій. З цією метою, Департамент транспорту здійснює підготовку та узгоджує із МСА рамковий документ в якому встановлюються межі в яких здійснюватиме покладені на нього повноваження МСА, визначаються обов'язки керівника МСА і закріплюються інші питання, важливі для ефективної роботи Департаменту транспорту та МСА. Варто зазначити, що у рамковому документі не встановлюється перелік конкретних повноважень, які покладаються на дане виконавче агентство, а лише надається загальна характеристика напрямків та форм здійснення ним своєї діяльності у межах окремих сфер державної політики у морській галузі.

Виходячи із вищевикладеного, до основних напрямків діяльності МСА належать: 1) обстеження та інспектування суден; 2) правоохоронна діяльність у морській галузі; 3) реєстрація суден; 4) надання послуг з навігації; 5) надання послуг морякам; 6) пошукова та рятувальна діяльність; 7) реагування на забруднення у морі; 8) інша діяльність передбачена законодавством [62].

Компетенція МСА, як і більшості виконавчих агентств та органів виконавчої влади Сполученого Королівства визначається у великій кількості нормативно-правових актів. Для даного виконавчого агентства компетенція встановлюється у ряді законів та підзаконних нормативно-правових актах, які також відомі у Сполученому Королівстві як акти вторинного законодавства (Secondary legislation).

Таким чином, розглянувши та проаналізувавши підзаконні нормативно-правові акти у морській галузі Сполученого Королівства, можна встановити наступний перелік повноважень, якими наділене МСА.

Однією із функцій МСА є здійснення інспектування та обстеження суден на відповідність вимогам законодавства та міжнародних договорів. МСА виступає дозвільним органом у сфері обстеження та інспектування суден і реалізує свої повноваження від імені державного секретаря з питань транспорту.

Згідно із статтею 13 Правил торговельного судноплавства (Обстеження та сертифікація) 2015 року, після завершення обстеження судна, що здійснює міжнародні рейси та встановлення його відповідності вимогам, викладеним у цих Правилах, дозвільний орган (МСА) видає:

1) у випадку пасажирського судна – сертифікат безпеки пасажирського судна, якщо тільки судно не здійснює коротких міжнародних рейсів для здійснення яких видається сертифікат безпеки пасажирського судна для коротких міжнародних рейсів;

2) у випадку, якщо валова місткість вантажного судна становить 300 реєстрованих тонн або більше, сертифікат радіобезпеки вантажного судна;

3) у випадку з вантажним судном валовою місткістю 500 реєстрованих тонн або більше –

3.1) сертифікат про обладнання для забезпечення безпеки вантажного судна або, залежно від обставин, сертифікат безпеки конструкції вантажного судна;

3.2) після первинного або повторного обстеження відповідно до статей 7, 8, 9 цих Правил, свідоцтво про безпеку вантажного судна.

Після обстеження пасажирського судна Сполученого Королівства, яке здійснює міжнародні рейси, МСА видає сертифікат безпеки пасажирського судна, що відповідає класу даного судна [63].

Відповідно до статті 4 Положення про риболовні судна (Кодекси практики) 2017 року, МСА, після обстеження та інспектування риболовних суден, видає сертифікат відповідності (сертифікат, яким засвідчується відповідність риболовного судна Кодексу практики виданому МСА) [64].

Відповідно до Правил торговельного судноплавства (обов'язкові обстеження ролкерів та швидкісних пасажирських суден) 2001 року (The Merchant Shipping (Mandatory Surveys for Ro-Ro Ferry and High Speed Passenger Craft) Regulations 2001), МСА уповноважене:

- проводити перевірки щодо судна, включаючи перевірку документації та перевірку наявності реєстратора даних плавання;
- проводити перевірки стосовно компанії, що експлуатує судно, та держави прапора судна;
- провести первинне специфічне обстеження до того, як судно розпочне регулярні рейси до порту Сполученого Королівства або з нього;
- проводити подальші обстеження щороку або у разі зміни обставин щодо відповідного судна;
- видавати звіт про запобігання експлуатації, що перешкоджають експлуатації судна, яке не відповідає вимогам Директиви Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових обстежень щодо безпечного здійснення регулярних перевезень ролкерами та швидкісними пасажирськими суднами (далі – Директива Ради 1999/35/ЄС), звітам про проведення перевірки чи повідомленням про поліпшення, що вимагають усунення дефектів;
- негайно та письмово повідомляти компанію, що експлуатує судно, про результати перевірки чи обстеження стосовно цього судна згідно з правилами 4-6, 8;

- приймає рішення про надання відповідно до правила 9 повідомлення про запобігання експлуатації стосовно судна до початку його експлуатації на регулярній службі:

а) внаслідок недоведення відповідності статтям 4 або 5 Директиви, або

б) в результаті виявлення під час обстеження відповідно до статті 6 Директиви Ради 1999/35/ЄС недоліків, які становлять безпосередню небезпеку для життя членів екіпажу, пасажирів і несе загрозу для самого судна, МСА приймає рішення про надання повідомлення про запобігання експлуатації протягом одного місяця після первинного специфічного обстеження та надсилає повідомлення негайно після прийняття цього рішення.

- повідомляти особу, якій видано повідомлення про запобігання експлуатації згідно із положенням 9 про його право передавати будь-яке питання стосовно цього повідомлення до арбітражу відповідно до розділу 264 Закону про торговельне мореплавство 1995 року;

- на вимогу компанії, що здійснює експлуатацію судна, запрошувати адміністрацію держави прапора цього судна для представництва при будь-якому специфічному обстеженні, яке воно проводить відповідно до Директиви Ради 1999/35/ЄС.

- плануючи зробити специфічне обстеження судна, належним чином враховувати будь-який графік експлуатації та обслуговування судна;

- фіксувати результати специфічного обстеження у звіті, формат якого встановлений відповідно до статті 11 (6) Директиви Ради 1999/35/ЄС;

- забезпечувати, щоб конкретне обстеження проводилось командою, що складається з кваліфікованих інспекторів, включало в себе здійснення необхідної експертизи для якісної оцінки виконання положень щодо класу, а також за необхідності, забезпечувати присутність інспектора визнаної організації;

- забезпечувати належне повідомлення Агентства командою інспекторів про виявлені при проведенні обстеження недоліки;

- керувати береговою системою навігаційного орієнтування та іншими інформаційними системами відповідно до Рекомендацій щодо системи навігаційного орієнтування та інформаційної системи для поромних операцій ро-ро (Ролкер, англ. Ro-Ro або Roll-on/Roll-off – судно призначене для перевезення вантажів на колісній базі, завантаження яких відбувається із застосуванням спеціальної конструкції – апарелі або рампи), прийнятої Міжнародною морською організацією на підставі Резолюції А.795 (19) від 23 листопада 1995 року для надання допомоги судам у безпечному здійсненні регулярної служби або частини регулярної служби, за безпеку якої вони несуть відповідальність [65].

МСА здійснює контроль за відповідністю суден, що заходять у порти або перебувають на якірній стоянці, законодавству Сполученого Королівства та міжнародним договорам щодо безпеки мореплавства (Контроль держави порту).

МСА володіє правоохоронними функціями, на підставі чого, даний орган може притягати до кримінальної відповідальності та застосовувати адміністративні санкції до суб'єктів відповідного правопорушення. Як правило, суб'єктами злочинів або адміністративних правопорушень, які розглядаються МСА є власники суден, капітани та індивідуально члени екіпажу відповідного судна. Уповноважена посадова особа МСА (далі – посадова особа МСА) може:

- 1) в будь-який розумний час (або в ситуації, яка, на його думку, є або може бути небезпечною в будь-який час) увійти в будь-яке приміщення;

- 2) у будь-який розумний час сісти на борт судна у Сполученому Королівстві або у його водах та оглянути судно, його обладнання або будь-яку його частину, будь-які предмети та документи на борту, що перевозяться на судні відповідно до Закону 1995 року або на виконання положень чи правил цього Закону;

- 3) вимагати від власника, капітана чи будь-кого з членів екіпажу надати будь-які офіційні журнали обліку чи інші документи, що стосуються екіпажу

або будь-кого з членів екіпажу, який йому підпорядковується чи якого він контролює;

4) вимагати від капітана скласти список усіх осіб, які перебувають на його кораблі, та взяти копії або витяги з офіційних журналів та інших таких документів;

5) збирати членів екіпажу відповідного судна;

6) вимагати від капітана з'явитися та дати будь-які пояснення стосовно судна, його екіпажу, офіційних журналів або документів, які були надані або повинні бути надані.

7) проводити таку експертизу та розслідування, які вона вважає за необхідне провести;

8) вимагати, щоб приміщення чи судно, будь-яка їх частина, будь-яка річ, яка знаходиться у цьому приміщенні або кораблі залишалися непорушними (як правило, або зокрема) до тих пір, поки це розумно необхідно для цілей будь-якої експертизи чи розслідування згідно з пунктом вище;

9) робити такі вимірювання, фотографії та записи, які він вважає необхідними для проведення будь-якої експертизи чи розслідування;

10) брати зразки будь-яких предметів чи речовин, виявлених у приміщенні чи на судні, зразки повітря в приміщенні чи поблизу цього приміщення або судна;

11) здійснити демонтаж, піддати обробці або випробуванню будь-який предмет або речовину, які були нею виявлені у відповідному приміщенні чи на судні і які, на її думку, несуть або можуть нести загрозу здоров'ю та безпеці (при здійсненні вищезазначених заходів, такий предмет (речовина) не повинен бути пошкоджений або знищений, якщо це не є необхідним за даних обставин);

12) вилучати та накладати арешт на відповідний предмет чи речовину на час необхідний для реалізації всіх або будь-якої з наступних цілей, а саме:

- здійснити перевірку відповідного предмета або речовини;

- забезпечити неможливість підроблення предмета або речовини до моменту здійснення його перевірки;

- забезпечити доступність цього предмета або речовини для використання в якості доказу у відповідному кримінальному провадженні;

13) вимагати від будь-якої особи, яка володіє необхідною для здійснення експертизи чи дослідження інформації –

- прибувати на місце та у час, визначені посадовою особою МСА;
- надавати відповіді (за відсутності будь-яких осіб, окрім осіб, яким посадова особа МСА може дозволити бути присутніми та особи щодо якої висунута вимога) на запитання посадової особи МСА;
- підписати декларацію правдивості своїх відповідей;

14) отримувати, перевіряти та здійснювати копіювання будь-якого запису, у тому числі: 1) будь-якої книги або документа, які в силу положень Закону 1995 року повинні зберігатися; 2) будь-яких інших книг або документів, які на її думку є необхідними для належного здійснення відповідної експертизи чи розслідування;

15) вимагати від будь-якої особи надання їй таких засобів та допомоги стосовно будь-яких питань або речей, що знаходяться під контролем цієї особи, або стосовно яких ця особа має обов'язки, які посадова особа МСА вважає необхідними для належного здійснення будь-якого з наданих їй повноважень.

16) надсилати повідомлення про вдосконалення у разі:

- якщо особою було порушено одну або декілька норм законодавства;
- якщо особою було порушено одну або декілька норм законодавства і обставини свідчать, що таке порушення буде продовжуватись або повторюватись.

17) надсилати повідомлення про заборону якщо діяльність, яка здійснюється або буде здійснюватися на борту будь-якого судна та під контролем будь-якої особи, може спричинити наступні наслідки, а саме:

- нанести тяжкі тілесні ушкодження будь-якій особі (на борту судна або поза ним);
- спричинити значне забруднення будь-яких судноплавних вод.

18) затримувати будь-яке іноземне судно або судно Сполученого Королівства (окрім суден, які реалізують своє право мирного проходу або право транзитного проходу через протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства), якщо є обґрунтовані підстави вважати, що дане судно є непридатним для виходу у море та несе серйозну загрозу життю та здоров'ю людей.

Згідно із пунктом 1 частиною 1 статті 1 Закону 1995 року, британським судном є судно зареєстроване у Сполученому Королівстві відповідно до розділу 2 цього Закону. Реєстрація судна здійснюється у Судновому реєстрі Сполученого Королівства, який є частиною МСА та є відкритим для публічного доступу.

Згідно із пунктом 2 статті 6 Правил торговельного судноплавства (внутрішні пасажирські судна) (Кодекс управління безпекою) 2001 року, МСА може видавати сертифікат управління безпекою внутрішніх суден, яким підтверджується факт розроблення та впровадження судновласником Кодексу управління безпекою на внутрішніх пасажирських судах, деталі якого містяться у Повідомленні про торговельне судноплавство № 1754 (М) [66].

На МСА покладається функції щодо здійснення правоохоронної діяльності. На підставі пунктів (b), (d), (g) частини 2 статті 22 Закону про регулювання повноважень слідчих органів 2000 року (далі – Закон 2000 року), МСА може здійснювати зняття даних зв'язку (телекомунікаційних даних): 1) у цілях кримінального провадження; 2) в інтересах громадської безпеки; 3) у порядку реагування на надзвичайні ситуації, запобігання смерті, каліцтву чи будь-якій шкоді фізичному чи психічному здоров'ю людини, а також з метою пом'якшення будь-якої травми чи шкоди фізичному чи психічному здоров'ю людини [67].

Відповідно до пункту 15 розділу 1 додатку 1 до Закону 2000 року, МСА на виконання покладених на нього завдань надає доручення щодо здійснення нагляду за певною особою з підстав: 1) запобігання або виявлення злочину; 2) забезпечення громадської безпеки.

Окрім того, як вже було зазначено напочатку підрозділу, МСА покликано забезпечувати виконання міжнародних зобов'язань за міжнародними договорами Сполученого Королівства, що стосуються безпеки торговельного мореплавства, охорони людського життя на морі та ін.

До основних міжнародних договорів, імплементацію яких здійснює МСА, належать: Конвенція про відкрите море 1958 року; Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS) та Протокол 1988 року; Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року; Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року; Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 (MARPOL) року та Протокол 1978 року; Додаток 12 (Пошук та рятування) до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року та Протокол 1988 року; Конвенція Міжнародної організації праці про працю у морському суднопластві 2006 року [48], [19], [26], [35], [20], [27], [28], [29], [36], [37], [30], [38], [23].

Відповідно до статті 25 Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) від 24 листопада 2010 року № 1177/2010 «Про права пасажирів, які користуються морськими та внутрішніми водними шляхами та внесення часткових змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004» (далі – Регламент (ЄС)), - установи та органи призначені для виконання даного регламенту повинні бути незалежними від комерційних інтересів. Кожна держава-член повинна призначити хоча б одну установу, яка володіє належними повноваженнями і потенціалом для розслідування окремих скарг та полегшення врегулювання спорів. У пасажирів повинне бути право на отримання протягом відповідного строку обґрунтованої відповіді від призначеного органу. З урахуванням надійної статистики для виконання дійсного регламенту і, в першу чергу, з метою забезпечення його послідовного застосування на території всього Європейського Союзу, у звітах, підготовлених даним органом за можливості повинна приводитись статистика щодо скарг і результатів їх вирішення [40].

На підставі вищенаведеного, МСА є органом, призначеним для виконання даного Регламенту (ЄС). Даний орган виконавчої влади здійснює нагляд та контроль за дотриманням положень Регламенту (ЄС), а також у разі порушення встановлених норм наділений повноваженнями щодо притягнення до адміністративної відповідальності.

МСА є компетентним органом Сполученого Королівства, призначеним відповідно до статті 9 Директиви 2001/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради про встановлення вимог та процедур для безпечного завантаження та розвантаження навалочних суден (балкерів). Згідно із пунктом 2 статтею 11 Правил торговельного судноплавства (безпека завантаження та розвантаження балкерів) 2003 року (далі – Правила 2003 року), якими забезпечується імплементація вищезазначеної Директиви, МСА зобов'язане регулярно перевіряти дотримання наступними особами вимог викладених у додатках до публікацій МСА про безпеку завантаження та розвантаження балкерів (далі – Публікація), а саме: 1) операторами терміналів; 2) представниками терміналів; 3) капітанами суден [42], [68].

Крім того, МСА повинен здійснити перевірку на відповідність вимогам, зазначеним у частинах 2, 3 статті 6 Правил 2003 року (розробку та впровадження системи управління якістю, сертифікацію такої системи).

МСА здійснює публікацію повідомлень про торговельне судноплавство (англ. Merchant Shipping Notice) у яких зазначається обов'язкова інформація, що стосується торговельного мореплавства та норми законодавства які повинні дотримуватись.

При здійсненні морської політики будь-якою державою, завжди одним із важливіших питань виступає забезпечення належних соціальних гарантій та трудових прав моряків, здійснення нагляду (контролю) за дотриманням законодавства відповідної держави та міжнародних договорів компаніями, діяльність яких пов'язана із торговельним судноплавством. У Сполученому Королівстві регулювання цих питань належить до компетенції МСА.

МСА може вимагати від компаній, які використовують найману працю моряків надавати інформацію стосовно осіб – вахтерів та інших моряків, які працюють вночі. За погодженням із уповноваженими державними органами МСА публікує Кодекс охорони праці моряків торговельного флоту – посібник в якому встановлюються рекомендації щодо підвищення безпеки на торговельних суднах зареєстрованих у Сполученому Королівстві. МСА також публікується Кодекс безпеки маломірних риболовних суден та інші документи рекомендаційного характеру щодо безпеки судноплавства.

З метою здійснення належного навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства та виконання положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS) і Протоколу 1988 року, МСА співпрацює із виконавчим агентством Міністерства оборони, Гідрографічним офісом Сполученого Королівства.

МСА як компетентний орган з питань регулювання руху суден здійснює:

- реалізацію національної політики щодо регулювання руху суден Великобританії;
- надання консультацій уряду з питань, що стосуються законодавства про функціонування служб регулювання руху суден (далі – СРРС у територіальних водах Великобританії);
- встановлення та перегляд національних стандартів та визначень для трьох типів послуг, що надаються СРРС;
- встановлення та перегляд національних стандартів щодо забезпечення служб місцевих портів;
- оцінка потреби в прибережній СРРС в межах територіальних вод, але поза межами районів юрисдикції статутних органів порту (орган порту, який має встановлені законом обов'язки щодо управління, утримання або вдосконалення порту);
- створення органів служб регулювання руху суден для прибережних СРРС, забезпечення необхідних заходів, встановлення цілей та видів послуг, які надаватимуться відповідними СРРС;

- встановлення та перегляд стандартів навчання для всього персоналу СРРС та тих, хто забезпечує роботу служб місцевих портів;
- забезпечення акредитації організацій, що беруть участь у навчанні персоналу СРРС та проведенні регулярного перегляду стандартів навчання;
- забезпечення керівних принципів щодо кваліфікації персоналу та обладнання СРРС;
- забезпечення відповідності будь-яких вимог до звітності щодо інцидентів, пов'язаних із СРРС національним вимогам до звітності щодо навігаційних інцидентів;
- надання настанов з метою сприяння органам СРРС в оцінці ефективності їх СРРС;
- призначення СРРС та затвердження зони регулювання руху суден відповідно до чинного регламенту;
- ведення бази даних утворених СРРС Великобританії та їх можливостей;
- здійснення аудиту та перегляду ефективності роботи прибережних СРРС;
- надання рекомендацій та сприяння поліпшенню роботи СРРС.

МСА здійснює дипломування моряків на підставі положень Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. З метою контролю за дотриманням норм законодавства Сполученого Королівства та вищезазначеної Конвенції дане виконавче агентство має право:

- здійснювати перевірку у моряків, які працюють на судні та повинні бути дипломовані, наявності відповідних дипломів, що підтверджують їх кваліфікацію і відповідність займаним посадам;
- оцінювати здатність моряка дотримуватися стандартів несення вахти, якщо є підстави вважати, що такі стандарти не дотримуються.

МСА є компетентним органом по боротьбі із забрудненням з суден. Дане виконавче агентство бере участь у підготовці, здійснює перегляд та реалізацію національного плану дій у надзвичайних ситуаціях (далі – План) – плану, що

встановлює заходи щодо реагування на інциденти, які спричиняють або можуть спричинити забруднення моря з метою запобігання такому забрудненню або зменшення чи мінімізації його наслідків. З метою виконання вищезазначеного Плану у структурі МСА діє уповноважений підрозділ – відділ з рятування та боротьби із забрудненням (англ. the MCA's Counter Pollution and Salvage Branch). МСА здійснює керівництво реагуванням на морі через Центр морського реагування, утворений відділом з рятування та боротьби із забрудненням МСА. Відповідно до Плану, на МСА покладаються наступні обов'язки, а саме:

- мінімізація втрат людей серед моряків та прибережних користувачів (осіб, що здійснюють або беруть участь у здійсненні видобутку природних ресурсів);
- реагування на морські надзвичайні ситуації 24 години на день;
- розробка, сприяння та впровадження високих стандартів морської безпеки та запобігання забрудненню з суден;
- мінімізація впливу забруднення моря на інтереси Сполученого Королівства [69].

Окрім вищезазначеного, до повноважень МСА, що стосуються запобігання забрудненню з суден належать:

- придбання, обслуговування, використання та утилізація суден, літальних апаратів, обладнання та іншого майна;
- надання послуг, включаючи дослідження, навчання та консультації;
- надання допомоги будь-якій іншій державі чи міжнародній організації відповідно до будь-якої міжнародної угоди з питань запобігання, мінімізації та контролю щодо забруднення моря.

Згідно із пунктом 12 розділу 1 Додатку 1 до Закону про цивільні випадки 2004 року, державний секретар в тій мірі в якій його функції включають реагування на морські та прибережні надзвичайні ситуації є відповідачем (особа відповідальна за реагування на надзвичайні ситуації) 1 категорії. Реагування на вищезазначені надзвичайні ситуації здійснюється державним

секретарем з питань транспорту через МСА до функцій якого належить забезпечення безпеки мореплавства, координування дій Берегової охорони Її Величності та інші [70].

МСА була утворена у 1998 році саме завдяки об'єднанню двох виконавчих агентств – Агентства морської безпеки та Агентства берегової охорони, таким чином функції з пошуку та рятування у морі перейшли до утвореного органу. Як структурний підрозділ МСА, Берегова охорона Її Величності, несе цілодобову морську пошуково-рятувальну службу біля узбережжя Сполученого Королівства та бере участь у міжнародних операціях з пошуку та рятування у морі. Відповідно до глави 2 розділу 9 Закону 1995 року, офіцер берегової охорони уповноважений:

- негайно прибувати до місця, де знаходиться судно, що зазнає лиха;
- брати на себе командування всіма присутніми особами;
- покладати такі обов'язки та давати такі вказівки кожній особі, яку він вважає спроможною до здійснення дій щодо збереження судна та життєдіяльності осіб, які зазнали аварії, які він вважає необхідними;
- вимагати від капітана чи іншої особи будь-якого судна, що знаходиться поруч, надати таку допомогу людям чи відповідному судну, яка може бути ним надана;
- вимагати використання будь-якого транспортного засобу, який може бути поруч;
- надавати послуги із спостереження та охорони майна, що постраждало у зв'язку із аварією судна.

Офіцер берегової охорони має право звернутися до мирового судді з метою отримання дозволу на обшук якщо є обґрунтовані підстави вважати, що:

- будь-яка частина судна, його обладнання або вантажу приховується або перебуває у володінні особи, яка не є власником вищезазначених частин;
- стосовно будь-якої частини судна, його обладнання або вантажу здійснюють незаконне розпорядження. Після отримання дозволу на обшук, офіцер берегової охорони має право:

- входити у житло, інше місце або будь-яке судно та здійснювати обшук, вилучати та накладати арешт на будь-яку виявлену там частину судна, його обладнання або вантажу.

Офіцер берегової охорони не повинен втручатися у здійснення капітаном та екіпажем судна дій щодо керування даним судном, якщо тільки до нього не звернеться капітан з таким проханням.

1.4. Компетенція Організації з питань морського управління.

Організація з питань морського управління (далі – ММО), відповідно до Класифікації державних органів виданої Кабінетом Міністрів є невідомчим державним органом, який фінансується Департаментом навколишнього середовища, продовольства та сільського господарства. Основним актом статутного законодавства Сполученого Королівства, який закріплює компетенцію Організації морського управління є Закон про морський та прибережний доступ 2009 року (англ. the Marine and Coastal Access Act 2009) (далі – Закон 2009 року) [71].

Для ММО характерні наступні види діяльності, які ним здійснюються на підставі наданих йому повноважень, а саме: 1) ліцензування (морське ліцензування); 2) морське планування; 3) управління рибним господарством; 4) моніторинг та контроль за дотриманням законодавства при веденні рибного господарства; 5) захист навколишнього природного середовища.

Відповідно до статей 4, 6, 9, 10 Закону 2009 року до функцій ММО належать функції з ліцензування, а саме:

- ліцензування суден та певних видів діяльності, у тому числі ліцензування риболовних суден, ліцензування діяльності щодо перевантаження (траншшипменту) риби, надання ліцензій на вбивство або вилучення тюленів, ліцензування діяльності у межах англійського прибережного регіону (акваторія в межах територіального моря, що прилягає до Англії), здійснення морського ліцензування відповідно до делегованих державним секретарем функцій у

межах зони морського ліцензування Великої Британії (складається з морської зони Великобританії, окрім прибережного регіону Шотландії).

Згідно із статтею 66 Закону 2009 року, морському ліцензуванню підлягають:

1) депонування (розміщення з метою зберігання та інших цілей) будь-якої речовини або предмета у зоні морського ліцензування Великої Британії, у морі або на морському дні із застосуванням:

- (a) будь-якого транспортного засобу, судна, літака або морської споруди,
- (b) будь-якого контейнера, що плаває в морі, або
- (c) будь-якої споруди на суші, побудованої та пристосованої повністю або переважно для депонування твердих речовин у морі.

2) депонування будь-якої речовини або предмета де-небудь в морі, на його поверхні або на морському дні з -

- (a) британського судна, британського літального апарату або британської морської споруди, або
- (b) контейнера, що плаває в морі, якщо процес депонування контролюється з британського судна, британського літального апарату або британської морської споруди.

3) депонування будь-якої речовини чи предмета де-небудь в морі, на його поверхні або на морському дні, з транспортного засобу, судна, літального апарату, морської споруди або плавучого контейнера, який був завантажений речовиною або предметом -

- (a) у будь-якій частині Сполученого Королівства, окрім Шотландії, або
- (b) у зоні морського ліцензування Великобританії.

4) затоплення будь-якого судна чи плаваючого контейнера у зоні морського ліцензування Великобританії.

5) затоплення будь-якого судна чи плаваючого контейнера будь-де в морі, якщо контроль за процесом затоплення здійснюється з британського судна, британського літального апарату або британської морської споруди.

б) затоплення будь-якого судна чи плаваючого контейнера будь-де в морі, якщо судно чи контейнер буксировали або приводився в рух з метою такого затоплення, -

(а) з будь-якої частини Сполученого Королівства, окрім Шотландії, або

(б) з морської ліцензійної зони Великої Британії, за винятком випадків, коли буксировання або початок переміщення не починався за межами цієї зони.

7. Побудова, зміна або вдосконалення будь-яких робіт в межах морської ліцензійної зони Великобританії -

(а) у морі або над ним,

(б) на морському дні або під ним.

8) Використання транспортного засобу, судна, літального апарата, морської споруди або плаваючого контейнера для видалення будь-якої речовини або предмета з морського дна в межах морської ліцензійної зони Великобританії.

9) здійснення будь-яких видів днопоглиблення в зоні морського ліцензування Великобританії (включаючи вилучення будь-якого матеріалу з моря або морського дна).

10) депонування або використання будь-якої вибухонебезпечної речовини чи предмета у зоні морського ліцензування Великобританії, в морі або на морському дні.

11) спалювання будь-якої речовини чи предмета на будь-якому транспортному засобі, судні, морській споруді чи плавучому контейнері в зоні морського ліцензування Великобританії.

12) спалювання будь-якої речовини або предмета будь-де в морі на

(а) британському судні, британській морській споруді або

(б) контейнері, що плаває в морі, якщо спалювання контролюється з британського судна, британського літального апарату або британської морської споруди.

13) навантажування транспортного засобу, судна, повітряного судна, морської споруди або плаваючого контейнера у будь-якій частині Сполученого

Королівства, крім Шотландії, або в зоні морського ліцензування Великобританії, будь-якою речовиною або предметом для спалювання в будь-якому місці моря.

Окрім вищезазначеного, до діяльності, яка підлягає ліцензуванню відповідно до статті 81 Закону 2009 року також належить діяльність з прокладання підводних кабелів на континентальному шельфі.

Варто зазначити, що ММО як орган ліцензування зобов'язаний вести реєстр інформації про ліцензування. Жодна діяльність, ліцензування якої здійснює ММО не повинна суперечити нормам міжнародного права.

ММО здійснює нагляд та проводить перевірки щодо дотримання особами ліцензії та ліцензійних умов при здійсненні ними відповідної діяльності, нагляд за якою належить до повноважень ММО. Даний орган виконавчої влади може за допомогою повідомлення змінювати, призупиняти та відзивати видану ним ліцензію у разі якщо під час подання заявки на отримання ліцензії, особою не була надана необхідна для оформлення такої ліцензії інформація або була надана недостовірна інформація. Також, ММО може змінити, призупинити та відзивати видану ним ліцензію:

- у зв'язку із зміною обставин, що стосуються навколишнього природного середовища та здоров'я людини;
- у зв'язку із збільшенням обсягу наукових знань, що стосуються одного з вищезазначених питань (навколишнього природного середовища, здоров'я людини тощо);
- в інтересах безпеки судноплавства;
- з будь-якої іншої причини, яка здається ММО доцільною.

Не менш важливою аніж морське ліцензування є функція морського планування. Метою морського планування є забезпечення стійкого майбутнього для прибережних та морських вод за допомогою управління та збалансування багатьох видів діяльності, ресурсів та активів у нашому морському середовищі. Здійснення функцій морського планування делегуються ММО державним секретарем стосовно англійського прибережного та

англійського офшорного регіонів. Підготовка морського плану повинна здійснюватися не рідше ніж кожні три роки, при цьому ММО зобов'язане слідкувати за ефективністю та актуальністю дійсного морського плану. У разі необхідності ММО вносить зміни до дійсного морського плану або здійснює підготовку нового.

У порядку реалізації функцій з управління морським господарством ММО:

- здійснює розподіл квот для організацій виробників та інших груп;
- здійснює нагляд та контроль за дотриманням квот;
- у разі необхідності встановлює межі вилову;
- закриває риболовлю для окремих груп або для галузі в цілому з метою запобігання перевиллову;
- вносить зміни до ліцензії у зв'язку із рішенням суду;
- погоджує вилучення крабів та омарів з їх природного середовища для наукових цілей.

З метою забезпечення належного управління прибережним рибальством та охорони морських зон збереження (англ. Marine conservation zones) в межах окремих, встановлених державним секретарем округів, ММО призначає членів прибережних органів рибальства та охорони природи.

Наступними функціями ММО є моніторинг та контроль за дотриманням законодавства при веденні рибного господарства, а також функція із захист навколишнього природного середовища. Дані функції здійснюються як ММО, так і уповноваженими особами (офіцерами), які призначаються ММО та діють від його імені.

На виконання вищезазначених функцій, ММО координує правоохоронну програму спрямовану на моніторинг, контроль та спостереження за всією морською риболовецькою діяльністю в межах британського рибного промислу біля узбережжя Англії та контролю англійських суден, що здійснюють вилов риби за межами цих вод. ММО здійснюються заходи щодо збереження морської флори та фауни.

ММО здійснює охорону, реагування та притягнення до відповідальності в межах 12 морських миль від вихідних ліній Англії у разі вчинення правопорушень, що стосуються:

- нанесення шкоди морським водам;
- природному середовищу існування охоронюваних видів або безпосередньо цим видам;
- ділянкам, що становлять особливий науковий інтерес у цих водах.

Як орган з правоохоронними функціями (орган який уповноважений на здійснення примусового виконання чи вжиття заходів відповідно до вимог законодавства) ММО уповноважена, у разі необхідності надсилати повідомлення про примусове виконання та порушувати провадження про стягнення будь-якого грошового стягнення, передбаченого Законом 2009 року.

Згідно із частиною 1 статті 29 Закону 2009 року, ММО може порушити кримінальну справу в Англії, Уельсі чи Північній Ірландії (стосовно правопорушень які належать до його компетенції).

Будь-яке обвинувачення, розпочате Державним секретарем до відповідної дати початку:

- за правопорушення, що пов'язане із будь-якою з функцій, переданих ММО відповідно до глави 2 розділу 1 Закону 2009 року або за правопорушення, передбачене законодавством про рибальство може бути продовжено ММО у той же день (день початку обвинувачення) або після цього дня.

ММО призначає уповноважену особу (офіцера) (англ. marine enforcement officer), який покликаний здійснювати правоохоронні функції. Уповноважена особа відповідно до покладених на неї функцій має право:

- в будь-який час сісти на борт та оглянути судно чи морську установку;
- входити та оглядати будь-яке приміщення;
- вимагати від будь-якої особи на судні, морській установці та у приміщенні надавати такі засоби та допомогу стосовно питань, які знаходяться під контролем даної особи, які необхідні для виконання уповноваженою особою своїх функцій;

- оглядати будь-який транспортний засіб або у разі неможливості здійснення повного огляду вимагати доставки транспортного засобу у місце, де здійснення такого огляду є можливим;
- зупиняти та затримувати будь-який транспортний засіб з метою його огляду;
- вимагати від будь-якої особи надати детальну інформацію стосовно будь-якої речовини або предмету, що знаходяться у транспортному засобі, на судні, літаку, у певній морській споруді;
- вимагати від будь-якої особи надати детальну інформацію стосовно будь-якої речовини або предмету, що були загублені з відповідного транспортного засобу, судна, літака або морської споруди;
- вимагати від будь-якої особи, яка знаходиться на відповідному судні, морській установці, перебуває у певному приміщенні або транспортному засобі надати будь-який документ або запис, що знаходяться у володіння вищезазначеної особи;
- вилучати будь-який предмет знайдений у відповідному приміщенні (предмет, який уповноважена особа обґрунтовано вважає доказом вчинення відповідного правопорушення);
- отримувати копії та витяги з будь-якого документа чи запису знайденого у відповідному приміщенні;
- використовувати будь-який пристрій з метою отримання візуального зображення предмета (сліду, об'єкта тощо), який на думку уповноваженої особи є доказом вчинення відповідного правопорушення;
- у разі наявності обґрунтованих підстав вважати, що та чи інша особа вчинила відповідне правопорушення, уповноважена особа може вимагати дану особу назвати своє ім'я та адресу проживання;
- якщо є обґрунтовані підстави вважати, що особа здійснює або здійснювала відповідну діяльність, яка потребує отримання ліцензії чи іншого документа, що підтверджує право цієї особи на здійснення даної діяльності,

уповноважена особа може вимагати пред'явлення цієї ліцензії (морської ліцензії) або іншого документа;

- вимагати надання можливості відвідати певну особу, яка зійшла на судно, морську установку або увійшла до приміщення;

- застосовувати розумну силу при здійсненні своїх повноважень;

- оглядати будь-який предмет в морі, що використовується для риболовлі або пов'язаний з нею, а також підіймати даний предмет з моря задля здійснення такого огляду;

- вилучати будь-яку добуту рибу, добування якої було здійснено із порушенням законодавства або якщо є обґрунтовані підстави вважати, що таке правопорушення було вчинено;

- вилучати будь-яке рибальське спорядження, яке було використано або могло бути використано у вчиненні відповідного правопорушення;

- вимагати від будь-якої особи на борту судна пред'явлення будь-якого обладнання, що знаходиться на даному судні, а саме:

- будь-яке автоматичне записуюче або передавальне обладнання, що використовується відповідно до умови, включеної в ліцензію, в силу частини 6 статей 4 або 4А Закону про охорону морської риби 1967;

- будь-яке обладнання, яке повинно бути перевезене на борт судна в силу підзаконного акта, прийнятого органом прибережного рибальства та охорони природи відповідно до статті 155 Закону 2009 року;

- будь-яке обладнання, яке повинно бути перевезене на борт судна на підставі наказу міністрів Уельсу відповідно до статті 189 Закону 2009 року [72].

У випадку недоцільності здійснення повноважень стосовно судна або морської установки без їх затримання (якщо доказом вчинення відповідного правопорушення є саме судно або морська установка), уповноважена особа може:

- доставити чи організувати доставку судна або морської установки та її екіпажу у порт який на думку уповноваженої особи є найближчим;

- вимагати від осіб які несуть відповідальність за судно або морську установку доставити їх та їхню команду у відповідний порт;
- затримати судно або морську установку в порту, у тому числі з метою забезпечення судового розгляду стосовно правопорушення вчиненого капітаном судна, його власником або фрахтувальником.

Варто зазначити, що усі повноваження передані уповноваженій особі з метою реалізації нею своїх функцій, здійснюються нею від імені органу або особи на підставі рішення якого ця особа була призначена, тобто у разі призначення відповідної уповноваженої особи ММО, ця особа буде діяти саме від його імені.

У разі якщо діяльність, яка здійснюється на підставі морської ліцензії створює або може створити ризик настання певних негативних наслідків, а саме:

- значну шкоду навколишньому природному середовищу;
 - значну шкоду здоров'ю людини;
 - значне втручання у законну діяльність пов'язану з використанням моря,
- то ММО шляхом надіслання особі, яка здійснює відповідну діяльність, повідомлення про припинення діяльності в якому зазначаються конкретні підстави які обумовлюють необхідність припинення такої діяльності, дата та час коли заборона набирає законної сили, а також встановлюються вимоги яких особа повинна дотриматися з метою безпечного припинення діяльності.

При виявленні ММО фактів, які можуть свідчити про наявність значного втручання у законну діяльність пов'язану з використанням моря внаслідок:

- будь-яких робіт для виконання яких необхідна морська ліцензія;
- будь-якої істотної і непередбаченої зміни стану або положення будь-яких подібних робіт, може надіслати повідомлення про аварійну ситуацію будь-якій особі, яка контролює виконання відповідних робіт.

Окрім вищезазначеного, даним невідомчим державним органом здійснюється:

- 1) аналіз доцільності надання згоди на будівництво генераторних станцій та їх експлуатацію;

2) надання згоди на будівництво генераторних станцій та здійснення інших дій пов'язаних з їх експлуатацією, які потребують відповідного погодження, а також притягнення до відповідальності за порушення даних вимог;

3) надання декларації про погашення (обмеження) прав судноплавства (декларація надається у разі надання згоди на будівництво або експлуатацію генеруючої станції, яка включає або має включати (повністю або частково) установки з відновлювальними джерелами енергії, розташовані в місцях у відповідних водах, або розширення генеруючої станції, яка повинна містити (повністю або частково) установки з відновлювальними джерелами енергії, розташовані в місцях у відповідних водах, а також розширення такої установки);

4) якщо це є доцільним та з метою забезпечення безпеки, ММО на підставі наданих їй державним секретарем повноважень може видавати та надсилати повідомлення на:

4.1) установки з відновлювальними джерелами енергії при їх будівництві, розширенні та виведенні з експлуатації;

4.2) інші установки, що знаходяться у безпосередній близькості від установки чи місця, де вона повинна бути збудована чи розширена;

4.3) особам, які знаходяться в установці чи на інших об'єктах у цьому районі;

4.4) суднам, що знаходяться у цьому районі чи особам, які знаходяться на таких суднах та зазначити у таких повідомленнях області, які повинні бути зонами безпеки.

5) надання консультацій стосовно:

5.1) вод Англії в межах територіального моря;

5.2) виключної (морської) економічної зони, окрім будь-якої її частини на яку поширюються повноваження шотландських міністрів;

5.3) зони відновлювальної енергії (будь-який район визначений у відповідності із частиною 3 статті 41 Закону 2009 року як виключна (морська) економічна зона або якщо Її Величність наказом у Раді заявляє,

що зона відновлюваної енергії поширюється на іншу область, що може бути визначена в наказі, тоді зоною відновлювальної енергії є область вказана у наказі), окрім будь-якої її частини на яку поширюються повноваження шотландських міністрів;

5.4) району визначеного відповідно до частини 7 статті 1 Закону про континентальний шельф 1964 року (the Continental Shelf Act 1964), окрім будь-якої частини цього району, яка знаходиться в межах виключної (морської) економічної зони або зони відновлювальної енергії на яку поширюються повноваження шотландських міністрів [73].

б) проведення досліджень будь-якого питання, що стосується її функцій або її загальної мети, а також доручення або підтримка (фінансовими способами чи іншим способом) досліджень будь-якого такого питання.

6.1) надання відповідей на запити будь-якої особи щодо результатів конкретних досліджень. Частина 2 статті 24 Закону 2009 року не вимагає від ММО надання певної інформації, у передачі якої вона може відмовити на підставі:

- положень Закону про свободу інформації 2000 року, Положення про екологічну інформацію 2004 року або ж будь-яких нормативних актів, які їх замінюють;
- віднесення інформації до такої розголошення якої заборонено нормами законодавства [74], [75].

ММО надає консультації та допомогу державному секретарю, державним органам та будь-якій особі на її прохання або у разі доцільності з власної ініціативи щодо питань, які: 1) знаходяться в межах знань або досвіду ММО; 2) стосується будь-якої функції ММО або її загальної мети та впливають на виконання державними органами своїх функцій.

ММО зобов'язане надавати державному секретарю всю інформацію, яку він може обґрунтовано вимагати стосовно будь-якого з наступних питань, а саме: 1) виконуваних ММО функцій; 2) покладених на ММО обов'язків загалом.

У процесі своєї діяльності ММО може: 1) публікувати документи, надавати інформацію з питань, що стосуються будь-якої її функції або загальної мети; 2) сприяти публікації таких документів або наданню такої інформації.

Згідно із статтею 27 Закону 2009 року, ММО може стягувати такі збори відносно вартості наданих ним послуг (надання копій інструкції, доступу до результатів досліджень, консультацій та ін.) які здаються йому розумними. Збори які можуть стягуватися відповідно до статті 27 Закону 2009 року, включають плату за вартість послуг, що надаються ММО за будь-якими домовленостями між нею та міністрами Уельсу або департаментом Північної Ірландії, відповідно до статті 83 Закону про уряд Уельсу 2006 р., або статті 28 Закону про Північну Ірландію 1998 р. [76], [77].

З метою більш ефективного виконання функцій покладених на ММО Законом 2009 року та іншими нормативно-правовими актами даний орган може:

- 1) укладати угоди;
- 2) придбавати або розпоряджатися землею чи іншим майном;
- 3) позичати гроші за умови дотримання вимог законодавства;
- 4) за погодженням з Державним секретарем, брати участь в утворенні корпоративних органів, набувати та розпоряджатися правами щодо даних корпоративних органів;
- 5) приймати подарунки;
- 6) інвестувати гроші.

Таким чином, ММО є невід'ємною частиною державного апарату на яку покладаються обов'язки із забезпечення належного використання моря, а також здійснення контролю та нагляду за дотриманням законодавства у даній галузі. Аналогічними функціями та повноваженнями в українській державі наділене Державне агентство рибного господарства України, яке ми будемо розглядати детальніше.

Висновки до розділу 1

У даному розділі ми розглянули класифікацію органів виконавчої влади Сполученого Королівства та встановили, що, до основних органів виконавчої

влади Сполученого Королівства, яким надано найбільш широке коло повноваження у морській галузі, належать:

1) Департамент транспорту (англ. Department for Transport);

- Агентство морської та берегової охорони (англ. Maritime and Coastguard Agency (MCA)).

2) Організація з питань морського управління (англ. Marine Management Organisation (MMO)).

Окрім того, нами було розглянуто та проаналізовано компетенцію вищезазначених органів виконавчої влади Сполученого Королівства у морській галузі.

РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА ТА КОМПЕТЕНЦІЯ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ УКРАЇНИ У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ.

2.1. Система центральних органів виконавчої влади України у морській галузі

Для початку визначимо, що саме являє собою система центральних органів виконавчої влади незалежно від галузі державної політики. Так, згідно із ч. 1 ст. 1 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», систему центральних органів виконавчої влади складають міністерства України та інші ЦОВВ. Система центральних органів виконавчої влади є складовою системи органів виконавчої влади, вищим органом якої є Кабінет Міністрів України. У абзаці 2 ч. 2 ст. 1 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» зазначається, що повноваження міністерств, інших центральних органів виконавчої влади поширюється на всю територію держави [5].

Перелік основних центральних органів виконавчої влади, які здійснюють державне регулювання торговельного мореплавства було встановлено у ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України). Виходячи із змісту ст. 3 КТМ України та положень інших нормативно-правових актів, спробуємо детальніше розглянути систему даних органів [4].

Головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що формує державну політику у сфері транспорту виступає Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури). Діяльність Мінінфраструктури спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту є Державна служба морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація). Морська адміністрація є підвідомчою Мінінфраструктури [12], [14]. Окрім Морської адміністрації, підвідомчим Мінінфраструктури є Державне агентство інфраструктурних проєктів України (далі – Укрінфрапроект), який реалізує державну політику у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації

інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, а також фінансового забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм. До сфери управління Мінінфраструктури також належить Регістр судноплавства України – національне класифікаційне товариство, яке здійснює технічний нагляд і проводить класифікацію морських і річкових торговельних суден відповідно до ст. 22 КТМ України і статей 26 та 29 Закону України «Про транспорт» [3].

У діяльності забезпечення безпеки мореплавства особливу роль відведено Міністерству енергетики та захисту довкілля України (далі – Мінекоенерго) [17]. Діяльність даного Міністерства у галузі торговельного мореплавства спрямована на формування та реалізацію державної політики у сфері регулювання рибальства та безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Окрім того, Мінекоенерго підвідомче Державне агентство рибного господарства України, яке безпосередньо здійснює нагляд за дотриманням законодавства України у сфері рибного господарства та рибної промисловості, а також регулює діяльність направлену на забезпечення безпеки суден риболовецького флоту [13].

Окремі завдання у сфері забезпечення безпеки торговельного мореплавства виконує Державна інспекція ядерного регулювання України. Так, відповідно до підпункту 2 п. 2 Положення Про Державну інспекцію ядерного регулювання України, вона приймає на підставі інформації про безпеку ядерного судна, яке має намір зайти в територіальне море України, рішення щодо його заходження в територіальне море або щодо заборони такого заходження. Діяльність інспекції спрямовується та координується безпосередньо Кабінетом Міністрів України [11].

На підставі вищевикладеного та беручи до уваги повноваження інших центральних органів виконавчої влади, які також в тій чи іншій мірі володіють компетенцією у морській галузі та беруть участь у формуванні державної морської політики, можна визначити наступний перелік таких органів:

- 1) Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури);

- Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація);
- Державне агентство інфраструктурних проєктів України (Укрінфрапроект).
- 2) Міністерство енергетики та захисту довкілля (Мінекоенерго);
 - Державне агентство рибного господарства України (Держрибагентство);
 - Державна екологічна інспекція України (Держекоінспекція);
 - Державне агентство водних ресурсів України (Держводагентство);
- 3) Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (Мінекономіки);
 - Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру (Держгеокадастр).
- 4) Міністерство фінансів України;
 - Державна податкова служба України;
 - Державна митна служба України;
 - Державна фіскальна служба України.
- 5) Міністерство охорони здоров'я України;
- 6) Міністерство соціальної політики України;
- 7) Міністерство закордонних справ України;
- 8) Міністерство оборони України;
- 9) Міністерство освіти і науки України;
- 10) Міністерство молоді та спорту України;
- 11) Міністерство внутрішніх справ України;
 - Адміністрація Державної прикордонної служби України (Адміністрація Держприкордонслужби).

Таким чином, повноваженнями щодо регулювання суспільних відносин у морській галузі в Україні наділене велике коло міністерств та інших

центральної влади, які їм підпорядковуються, але тільки деякі з них формують та реалізують державну політику саме у даній сфері.

2.2. Компетенція Мінінфраструктури

Мінінфраструктури у сфері морського та річкового транспорту покликано здійснювати діяльність щодо забезпечення розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення торговельного мореплавства, а також здійснювати державний нагляд за безпекою судноплавства (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості, що належить до компетенції Мінекоенерго).

Основними завданнями Мінінфраструктури у морській галузі є:

- 1) забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері морського та річкового транспорту;
- 2) забезпечення формування та реалізації державної політики: розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту; у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; з питань безпеки на морському та річковому транспорті; з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості); з питань розвитку транспортної інфраструктури;
- 3) участь у межах повноважень, передбачених законом, у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики.

Усі ці завдання формують загальний напрямок діяльності у сфері торговельного мореплавства даного центрального органу виконавчої влади і безпосередньо визначають його компетенцію.

Більш докладно компетенція Мінінфраструктури у морській галузі розкривається та деталізується у п. 4 Положення про Міністерство інфраструктури України (далі – Положення про Мінінфраструктури).

Розглянемо більш детально окремі пункти Положення про Мінінфраструктури, які закріплюють компетенцію даного центрального органу виконавчої влади. Беручи до уваги п. 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, повноваження які на Мінінфраструктури можна поділити на три групи, а саме: 1) загальні (які стосуються усіх сфер діяльності Мінінфраструктури); 2) міжгалузеві (які реалізуються в декількох сферах діяльності Мінінфраструктури); 3) галузеві (які реалізуються в окремих сферах, в тому числі і морській).

У нашому випадку ми будемо торкатись деяких загальних повноважень та повноважень у морській галузі.

Перш за все Мінінфраструктури бере участь у вдосконаленні законодавства з питань які належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України. Мінінфраструктури погоджує проєкти законів, інших актів законодавства, які надходять на погодження від міністерств та центральних органів виконавчої влади, готує в межах своїх повноважень, висновки і пропозиції до проєктів законів, інших актів законодавства, які подаються на розгляд Кабінету Міністрів України, та проєктів законів, внесених на розгляд Верховної Ради України іншими суб'єктами права законодавчої ініціативи, нормативно-правових актів Верховної Ради Автономної Республіки Крим.

Окрім того, даний центральний орган виконавчої влади уповноважений розробляти проєкти законів та інших нормативно-правових актів у сферах, які належать до його компетенції у тому числі в сфері торговельного мореплавства.

Не менш важливим питанням формування та реалізації державної політики у галузі морського та річкового транспорту є прийняття Мінінфраструктури відповідних нормативно-правових актів з метою регулювання окремих сфер діяльності підприємств та органів які належать до сфери його управління, встановлення механізмів здійснення тієї чи іншої діяльності у морській галузі та ін. У результаті реалізації закріплених законом

повноважень, Мінінфраструктури приймає такі нормативно-правові акти як положення, інструкції, правила та ін. Нормотворча функція Мінінфраструктури детально розкривається у підпунктах 13, 28, 31, 37 п. 4 Положення про Мінінфраструктури. Таким чином, на виконання покладених на нього завдань Мінінфраструктури затверджує порядок:

- справляння плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду;
- ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України;
- видачі дозволів суднам під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах;
- видачі і носіння нагрудних знаків “Капітан далекого плавання” і “Судновий механік першого розряду”;
- видачі кваліфікаційних документів особам командного складу суден та суднової команди морських суден;
- видачі, зберігання бланків типових форм реєстраційних документів та знищення зіпсованих;
- видачі, перевірки і визнання свідоцтва, що підтверджує наявність забезпечення відповідальності оператора ядерного судна щодо заподіяної ядерної шкоди;
- здійснення у випадках, передбачених законом, провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті;
- підтвердження кваліфікації та дипломування осіб командного складу суден та суднової команди морських суден;
- присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним Прапором України;
- присвоєння судну назви та ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв’язку, позивного сигналу та номера вибірного виклику суднової станції;
- реалізації майна, що становить багаж, не затребуваний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення;

справляння і розмір зборів (за погодженням з Мінекономрозвитку):

- за реєстрацію судна в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України;
- за внесення змін до раніше зроблених записів у них;
- за видачу суднових документів;
- узгодження реєстрації суден (крім риболовних суден);
- здійснення технічного нагляду за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства (крім суден флоту рибної промисловості);
- скасування розпоряджень капітана морського порту (крім розпоряджень капітана морського рибного порту);
- видання обов'язкових для виконання посадовими особами приписів щодо усунення порушень вимог нормативно-правових актів з питань безпеки судноплавства та контролює їх виконання;
- припинення дії підтверджень дипломів та позачергової перевірки компетентності осіб командного складу морських суден;
- організації охорони морських та річкових портів;
- видачі посвідчення судноводія судна, яке допущене до плавання судноплавними внутрішніми водними шляхами;
- звільнення судноводіїв від обов'язкового лоцманського проведення в районах обов'язкового лоцманського проведення;
- оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (крім суден флоту рибної промисловості);
- введення в обіг та виведення з обігу поштових марок;

Відповідно до підпункту 28 Положення про Мінінфраструктури, даний центральний орган виконавчої влади затверджує інструкції:

- про порядок надання, використання і захисту кодів експедиторських організацій;
- про особливості відряджень членів екіпажів суден та порядок виплати сум, що виділяються для харчування членів екіпажів суден;

- з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання;
- з огляду баз для стоянки маломірних (малих) суден;
- про звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України;
- про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах;
- щодо здійснення контролю за виконанням українськими судноплавними компаніями вимог нормативно-правих актів з питань безпеки судноплавства;
- щодо пломбування в морських і річкових портах України суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднювальних речовин та вод, що їх містять;
- про реєстрацію ліній закордонного плавання;
- про схвалення типів судового радіо- і навігаційного обладнання;
- щодо приймання і скидання водяного баласту в акваторії річкових внутрішніх водних шляхів;

Згідно із підпунктом 31 п. 4 Положення про Мінінфраструктури, Міністерство затверджує положення:

- про метрологічну службу Мінінфраструктури;
- про навчання та перевірку рівня знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки на наземному транспорті та судноплавства на морському і річковому транспорті;
- про систему управління безпекою на транспорті та відповідних видах транспорту, а також галузеві програми у сфері безпеки;
- про комісії з питань вилучення і реалізації залежаних вантажів;
- про підготовку та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення;
- про ведення єдиного державного реєстру документів моряків;
- про морських лоцманів;
- про інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків;

- про класифікацію, порядок розслідування і облік аварійних морських подій;
- про лоцмана - оператора служби регулювання руху суден;
- про національного координатора навігаційних попереджень;
- про навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі і винятковій (морській) економічній зоні України;
- про організацію і порядок здійснення технічного нагляду за промірними роботами в акваторіях і підхідних каналах до портів, суднобудівних і судноремонтних заводів, на судноплавних шляхах;
- про розслідування та облік транспортних подій на внутрішніх водних шляхах;
- про службу регулювання руху суден;
- про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням суден і його функціонування з використанням наявної системи приймання сигналів суднових систем тривожного сповіщення;
- про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння;
- про капітана морського порту та службу капітана морського порту;
- про відомчу пожежну охорону об'єктів морського та річкового транспорту;
- про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами воднотранспортного комплексу;
- про схвалення оцінок і планів охорони портових засобів та видачу актів про відповідність портових засобів;
- про порядок огляду підприємств, установ та організацій, що проводять підготовку членів екіпажів морських, річкових та маломірних (малих) суден;

- про підготовку і перепідготовку морських лоцманів і лоцманів - операторів служб регулювання руху суден;
- про загін охорони морського порту та службу морської безпеки;
- про воєнізовану охорону на об'єктах морського і річкового транспорту;
- про декларацію з охорони суден і портових засобів;
- про систему подачі сигналів судновими системами тривожного оповіщення;
- про порядок видачі посвідчення судноводія маломірних (малих) суден;

Відповідно до підпункту 37 п. 4 Положення про Мінінфраструктури, Міністерство затверджує правила:

- проведення аварійно-рятувальних робіт на морському та річковому транспорті (за погодженням з ДСНС);
- перебування осіб і виконання робіт у зонах підвищеної небезпеки;
- безпечної експлуатації баз для стоянки маломірних (малих) суден;
- контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства;
- оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом;
- перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу морським та річковим транспортом;
- судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд;
- плавання в зоні дії служби регулювання руху суден і порядок руху суден у такій зоні;
- пропуску суден через судноплавні шлюзи;
- технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд;
- реєстрації операцій із шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України;
- перевезення небезпечних вантажів на морському транспорті;
- перевезення небезпечних вантажів на внутрішніх водних шляхах;
- перевезення небезпечних вантажів у контейнерах;

- надання послуг у морських портах.

Усі накази Мінінфраструктури у морській галузі, які мають нормативно-правовий характер підлягають обов'язковій державній реєстрації Міністерством юстиції України на підставі Указу Президента України від 3 жовтня 1992 року № 493/92 «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади», Постанови КМУ від 28 грудня 1992 року № 731 «Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» та інших актів законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів [7], [8].

Окрім нормотворення, Мінінфраструктури здійснює управління в галузі, створює належні умови та сприяє сталому розвитку, реконструкції та модернізації морської інфраструктури, централізовано або через підпорядковані органи забезпечує безпеку руху, навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства.

Так, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України (наразі – Мінінфраструктури) від 29.05.2006 № 514 було затверджено Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України [31]. Дане Положення покликано здійснювати регулювання комплексу заходів спрямованих на навігаційно-гідрографічне забезпечення торговельного мореплавства на морських шляхах, що належать до територіальної юрисдикції України.

Відведення землі та акваторії для торговельного мореплавства, а також для реалізації проєктів здійснення будівництва або проведення будь-яких робіт у зоні дії навігаційного обладнання та морських шляхів здійснюється Мінінфраструктури у порядку, встановленому Земельним і Водним кодексами України.

Мінінфраструктури, також здійснює загальне керівництво та контроль за проведенням державної реєстрації суден (крім риболовних), а також

установлює мінімальний склад екіпажу судна (крім риболовних), за якого допускається вихід судна в море та внутрішні водні шляхи. Порядок погодження реєстрації торговельних та риболовних суден визначається Мінінфраструктури разом із Мінекоенерго.

Функція планування є невід'ємною частиною державного управління, не є винятком і Мінінфраструктури. Міністерство затверджує різноманітні прогнози і програмні документи з питань розвитку морського та річкового транспорту, а також розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського і річкового транспорту. Одним з таких програмних документів є Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року затверджений Наказом Мінінфраструктури від 18.12.2015 № 543 [32]. У даному документі проводиться аналіз ситуації у галузі внутрішнього судноплавства на 2015 рік та визначаються перспективи подальшого розвитку внутрішнього водного транспорту і транспортної інфраструктури в Україні.

Важливу роль у становленні галузі та європейській інтеграції відіграє тарифна політика у портах держави. Міністерством затверджуються тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морських портах суб'єктами природних монополій, за переліком, визначеним Кабінетом Міністрів України, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів. Відповідно до затвердженого Постановою КМУ від 03.06.2013 № 405 Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, до таких послуг належать: 1) забезпечення лоцманського проведення; 2) регулювання руху суден; 3) забезпечення проведення криголамних робіт; 4) забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України, крім причалу, що використовується портовим оператором на підставі договору оренди, концесії, спільної діяльності, укладеного відповідно до законодавства [10].

Окрім того, встановлюються розміри ставок портових зборів у морських портах та на внутрішніх водних шляхах, а також затверджується методика розрахунку ставок цих портових зборів.

На Мінінфраструктури покладається завдання щодо участі у міжнародному співробітництві, воно забезпечує виконання зобов'язань України, що випливають із членства у міжнародних організаціях, об'єднаннях, а також бере участь в укладенні міжнародних договорів. Також, цим центральним органом виконавчої влади забезпечується виконання зобов'язань за міжнародними договорами України та їх імплементацію в національне законодавство. Наразі є актуальним здійснення заходів щодо забезпечення інтеграції національної системи морського та річкового транспорту до європейської та світової транспортних систем, що також забезпечується цим центральним органом виконавчої влади.

З метою виконання міжнародних зобов'язань України щодо посилення охорони на морі Міністерством інфраструктури України покладаються на визнані організації у сфері охорони суден та портових засобів на морі, а саме Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» та Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» обов'язки із збору інформації та проведення оцінки загроз охороні суден під Державним Прапором України, морським портам і портовим засобам, розгляду і схвалення планів охорони суден, поправок до них та здійснення інших заходів спрямованих на охорону морської інфраструктури, морського і річкового транспорту від зовнішніх загроз (актів піратства, тероризму та ін.). На виконання покладених на Мінінфраструктури обов'язку із вищезазначеного питання ним було прийнято Наказ від 26.07.2016 № 250 «Про покладання обов'язків на визнані організації у сфері охорони суден та портових засобів на морі» [33].

Мінінфраструктури перевіряє, переглядає та скасовує стандарт щодо берегових систем забезпечення і контролю безпеки судноплавства в територіальному морі та на внутрішніх водних шляхах.

Даним центральним органом виконавчої влади затверджуються:

- перелік морських портів, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка;
- статут служби на морських суднах;
- строк і порядок зберігання вантажів у морських портах до прийняття їх одержувачем;
- технічний опис бланків документів членів екіпажів морських, річкових та маломерних (малих) суден;
- райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення;
- перелік обов'язкового радіобладнання торговельних суден, які не здійснюють міжнародні рейси та не підпадають під вимоги Міжнародної конвенції СОЛАС-74/78;
- керівництво із застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України;
- план пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

У тому числі, Мінінфраструктури затверджує перелік:

- документів, які подаються до Регістру судноплавства України під час реєстрації судноплавних гідротехнічних споруд і гідротехнічних споруд портів, суднобудівних і судноремонтних заводів, що перебувають в експлуатації;
- морських портів, які здійснюють державну реєстрацію суден;
- портових засобів, які підпадають під дію Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів;
- категорій посад працівників підприємств, установ та організацій морського та річкового транспорту, заснованих на державній формі власності, для яких устанавлюються зразки форменого одягу і знаки розрізнення;
- обов'язкового суднового навігаційного обладнання і систем для торговельних суден валовою місткістю менше 150 одиниць, які здійснюють рейси, та інших суден, що не здійснюють міжнародні рейси;

- стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури для морського та річкового транспорту за поданням Морської адміністрації для подальшого його подання відповідним правоохоронним органам та військовим формуванням з метою забезпечення у разі потреби додаткової охорони таких об'єктів.

Згідно із підпунктом 41 п. 4 Положення про Мінінфраструктури, Міністерство затверджує вимоги до тренажерного та іншого обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань осіб командного складу і суднової команди. Також, вимоги встановлюються до навчально-тренажерних закладів, що здійснюють підготовку членів екіпажів морських, річкових та маломірних (малих) суден.

З метою забезпечення використання єдиних зразків і форм документів у морській галузі, Міністерством затверджуються:

1) зразки: бланків типових реєстраційних суднових документів; документів осіб командного складу і суднової команди морських суден, що засвідчують належну кваліфікацію для зайняття посади на судні та ідентифікують їх власників; документів, що підтверджують проходження судном технічного нагляду, та положення про синопсис судна; лоцманської квитанції.

2) примірну форму: договору про продаж квитків.

3) форму: списку осіб суднового екіпажу (суднова роль), списку пасажирів, суднового радіо- і машинного журналу та правила їх ведення; санітарного журналу і правила його ведення на суднах; суднових документів та порядок їх видачі.

Окрім вищезазначених повноважень Мінінфраструктури видає дозвіл на захід у територіальні води України ядерному судну. Статтею 25 КТМ України закріплено, що ядерне судно має право зайти в територіальне море України за усіх таких умов.

- якщо порт оголошено відкритим для заходження ядерних суден;

- якщо інформацію заздалегідь подано центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, і центральному органу виконавчої влади,

що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки використання ядерної енергії;

- якщо центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, і центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері безпеки використання ядерної енергії, не забороняють це заходження.

Згідно із ст. 10 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 (Мінінфраструктури), створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден. Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що також затверджується Мінінфраструктури.

Таким чином, Мінінфраструктури є основним центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, а тому наділене доволі широкими повноваженнями і у сфері морського та річкового транспорту хоч і його повноваження не розповсюджуються на судна флоту рибної промисловості.

2.3. Компетенція Морської адміністрації

Державна служба морського та річкового транспорту України або Морська адміністрація є центральним органом виконавчої влади який координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури. Морська адміністрація, на відміну від Мінінфраструктури, якому даний центральний орган виконавчої влади підпорядковується та діяльність якого спрямована на забезпечення формування і реалізацію державної політики у сфері транспорту загалом, уповноважена безпосередньо на реалізацію державної політики у сфері морського та річкового транспорту, а також у суміжних напрямках.

Детальніше, напрямки діяльності даного центрального органу виконавчої влади закріплюються у Положенні про Державну службу морського та річкового транспорту. Так, згідно із пунктом 3 Положення про Державну службу морського та річкового транспорту, основними завданнями Морської адміністрації є:

1) виконання окремих функцій з реалізації державної політики у сферах: морського та річкового транспорту; торговельного мореплавства; судноплавства на внутрішніх водних шляхах; навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості);

2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості);

3) забезпечення виконання зобов'язань, що випливають із членства України в міжнародних організаціях, діяльність яких пов'язана з морським та річковим транспортом, торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості);

4) забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;

5) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті, за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості);

б) надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту.

Торкаючись питання компетенції Морської адміністрації, відповідно до абзацу 2 ч. 2 ст. 17 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», у разі якщо більшість функцій центрального органу виконавчої влади складають функції з надання адміністративних послуг фізичним і юридичним особам, центральний орган виконавчої влади утворюється як служба. Виходячи із положення ЗУ «Про центральні органи виконавчої влади» та безпосередньо Положення про Державну службу морського та річкового транспорту, важливе місце у діяльності Морської адміністрації займають повноваження щодо надання адміністративних послуг у морській галузі.

До повноважень щодо надання адміністративних послуг можна віднести:

- здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом;
- реєстрацію суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, ведення журналу їх обліку (крім суден флоту рибної промисловості), розміщення відповідних даних на своєму офіційному веб-сайті, видачу відповідно до законодавства свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент), суднового білету, свідоцтва про виключення відповідних суден із зазначених Реєстру та Суднової книги (крім суден флоту рибної промисловості), свідоцтва про мінімальний склад екіпажу судна, інших суднових документів відповідно до законодавства;
- видачу посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, посвідчення морського лоцмана, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, а також судноводія маломірного (малого) судна;
- видачу синопсиса судна (крім суден флоту рибної промисловості);
- здійснення реєстрації баз для стоянки маломірних (малих) суден;

- здійснення реєстрації ліній закордонного плавання;

Не менш важливу роль у регулюванні відносин у морській галузі відіграють контрольно-наглядові функції, які притаманні даному державному органу. Контрольно-наглядові функції Морської адміністрації полягають у здійсненні нагляду за безпекою на морському та річковому транспорті, контролі за дотриманням та виконанням зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства.

Одними з повноважень спрямованих на державний нагляд (контроль) у морській галузі є:

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

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

- здійснення державного нагляду (контролю) за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом;

- здійснення контролю за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових судах;

- здійснення контролю і нагляду за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних (малих) суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації річкових суден на внутрішніх водних

шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті і т. д.

- здійснення контролю за виконанням визнаними організаціями обов'язкових вимог, встановлених міжнародними договорами України, під час видачі ними українським суднам свідоцтв, інших суднових документів і надання таким суднам послуг від імені держави прапора (крім суден флоту рибної промисловості);

- здійснення контролю за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом;

- здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту, а також контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищенням кваліфікації та дипломуванням членів екіпажів морських, річкових і маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості), працівників берегових підприємств морського та річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден;

- складає в установленому порядку акти та видає обов'язкові для виконання приписи щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних з порушенням правил безпеки на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості), та здійснює контроль за виконанням таких приписів.

Також, Морська адміністрація бере участь у нормотворчому процесі, а саме, узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств та в установленому порядку подає їх Міністрові інфраструктури. Морською адміністрацією забезпечується підготовка пропозицій Мінінфраструктури щодо укладення, припинення чи зупинення дії,

денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також нею розробляються проекти відповідних документів.

Даний центральний орган виконавчої влади здійснює договірну діяльність, у тому числі і міжнародного характеру, а саме:

- укладає міжнародні договори України міжвідомчого характеру та забезпечує здійснення попередніх перекладів текстів міжнародних договорів з питань морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

- укладає договори з визнаними організаціями, уповноваженими видавати українським суднам (крім суден флоту рибної промисловості) судові свідоцтва та інші судові документи, надавати таким суднам послуги від імені держави прапора відповідно до міжнародних договорів України.

Інші повноваження Морської адміністрації, у більшості своїй, мають організаційно-управлінський характер та полягають у організації належного функціонування підприємств у морській галузі, підтримання на високому рівні кваліфікації працівників та посадових осіб у сфері забезпечення безпеки на морському та річковому транспорті, а також бере участь у формуванні України як морської держави, у тому числі шляхом здійснення заходів щодо запобігання, виявлення та припинення загроз (терористичних, екологічних та ін.) на водних видах транспорту і у портах держави. У порядку виконання вищезазначених повноважень, Морська адміністрація подає Мінінфраструктури пропозиції щодо: 1) переліку стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури морського та річкового транспорту; 2) перегляду стандартів стосовно берегових систем забезпечення та контролю безпеки судноплавства в територіальному морі та на внутрішніх водних шляхах.

У структуру Морської адміністрації входять територіальні органи, які реалізують повноваження даного центрального органу виконавчої влади в межах відповідних адміністративно-територіальних одиниць. Територіальні органи Морської адміністрації були утворені відповідно до Розпорядження КМУ від 04 квітня 2018 року № 213-р. в якому і було зазначено перелік даних органів [15]. Таким чином, до них належать:

- Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління Державної служби морського та річкового транспорту (в межах Херсонської області, Автономної Республіки Крим, а також Приморського, Бердянського, Приазовського, Якимівського районів Запорізької області та Мангуського, Новоазовського районів, міста Маріуполя Донецької області);

- Чорноморське міжрегіональне управління Державної служби морського та річкового транспорту (в межах Одеської та Миколаївської областей);

- Верхньодніпровське міжрегіональне управління Державної служби морського та річкового транспорту (в межах Київської, Чернігівської, Черкаської, Вінницької, Житомирської та Сумської областей);

- Нижньодніпровське міжрегіональне управління Державної служби морського та річкового транспорту (в межах Полтавської, Харківської, Луганської, Кіровоградської, Дніпропетровської областей, а також Більмацького, Василівського, Великобілозерського, Веселівського, Вільнянського, Гуляйпільського, Запорізького, Кам'янсько-Дніпровського, Мелітопольського, Михайлівського, Новомиколаївського, Оріхівського, Пологівського, Розівського, Токмацького, Чернігівського районів Запорізької області та Амвросіївського, Бахмутського, Бойківського, Великоновосілківського, Волноваського, Добропільського, Костянтинівського, Лиманського, Мар'їнського, Нікольського, Олександрівського, Покровського, Слов'янського, Старобешівського, Шахтарського та Ясинуватського районів Донецької області);

- Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління Державної служби морського та річкового транспорту (в межах Рівненської, Хмельницької, Чернівецької, Тернопільської, Івано-Франківської, Волинської, Львівської та Закарпатської областей).

2.4. Компетенція Мінекоенерго

Як вже було зазначено вище, забезпечення безпеки на суднах флоту рибного господарства не належить до повноважень Мінінфраструктури, а відповідно до чинного законодавства України, входить до компетенції Мінекоенерго.

Основними завданнями Мінекоенерго є:

- 1) забезпечення формування та реалізація державної політики у паливно-енергетичному комплексі;
- 2) забезпечення формування державної політики у сфері:
 - охорони навколишнього природного середовища, екологічної та в межах повноважень, передбачених законом, біологічної і генетичної безпеки;
 - геологічного вивчення та раціонального використання надр;
 - поводження з відходами, зокрема радіоактивними;
 - поводження з пестицидами та агрохімікатами;
 - подолання наслідків Чорнобильської катастрофи;
 - радіаційного захисту;
 - раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів;
 - охорони та раціонального використання земель;
 - збереження, відтворення та невиснажливого використання біологічного і ландшафтного різноманіття, формування, збереження та використання екологічної мережі;
 - організації охорони та використання природно-заповідного фонду;
 - охорони атмосферного повітря;
 - розвитку водного господарства і меліорації земель;

- державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства про раціональне використання, відтворення і охорону природних ресурсів, відтворення та охорону земель, екологічну та радіаційну безпеку, охорону і використання територій та об'єктів природно-заповідного фонду, збереження, відтворення та невиснажливе використання біологічного і ландшафтного різноманіття, охорону атмосферного повітря, формування, збереження та використання екологічної мережі, а також з питань поводження з відходами (крім поводження з радіоактивними відходами), небезпечними хімічними речовинами, пестицидами та агрохімікатами, дотримання вимог біологічної і генетичної безпеки щодо біологічних об'єктів природного середовища під час створення, дослідження та практичного використання генетично модифікованих організмів у відкритій системі та у галузях електроенергетики і теплопостачання;

- здійснення державного геологічного контролю, а також у сфері збереження озонового шару, регулювання негативного антропогенного впливу на зміну клімату та адаптації до його змін і виконання вимог Рамкової конвенції ООН про зміну клімату та Кіотського протоколу до неї, Паризької угоди;

3) здійснення державного управління у сфері використання ядерної енергії та радіаційної безпеки;

4) реалізація державної політики у сфері охорони навколишнього природного середовища, екологічної та в межах повноважень, передбачених законом, біологічної і генетичної безпеки, геологічного вивчення та раціонального використання надр, поводження з відходами (крім поводження з радіоактивними відходами), небезпечними хімічними речовинами, пестицидами та агрохімікатами, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, охорони та раціонального використання земель, збереження, відтворення та невиснажливого використання біологічного і ландшафтного різноманіття, формування, збереження та використання екологічної мережі, організації охорони та використання природно-заповідного

фонду, охорони атмосферного повітря, а також збереження озонового шару, регулювання негативного антропогенного впливу на зміну клімату та адаптації до його змін і виконання вимог Рамкової конвенції ООН про зміну клімату та Кіотського протоколу до неї, Паризької угоди;

5) забезпечення формування та у межах повноважень реалізація державної політики у сфері ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів, енергозбереження, відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива, рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, регулювання рибальства та безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства, лісового та мисливського господарства.

Як і Мінінфраструктури, Мінекоенерго також притаманна нормотворча функція, але у межах та тільки щодо суден рибної промисловості.

На виконання покладених на Мінекоенерго завдань, ним затверджуються:

- правила пожежної безпеки на суднах флоту рибної промисловості, а також правила пожежної безпеки під час проведення вогневих робіт на суднах, які ремонтуються або будуються на суднобудівних та судноремонтних підприємствах;

- порядок реєстрації рибальських суден;

- спеціальні правила експлуатації та обліку, інструкції і положення про комісію з проведення технічного нагляду за суднами рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства;

- положення про безпечне укомплектування екіпажами морських суден флоту рибної промисловості;

- положення про інспекцію державного портового нагляду морських рибних портів України;

- положення про капітана морського рибного порту;

- правила та режими рибальства, добування (вилучення, вилову) та відтворення водних біоресурсів;

- положення про встановлення відповідності системи управління безпекою компаній та суден флоту рибної промисловості вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення 1993 року;

- положення про сертифікацію персоналу суден флоту рибної промисловості;

- порядок оформлення приходу з рейсу та виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України;

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних ресурсів», Мінекоенерго затверджує типовий табель забезпечення постачання суден флоту рибної промисловості [6].

Цьому органу належить доволі обмежена кількість повноважень щодо регулювання діяльності суден флоту рибної промисловості, у більшості своїй Мінекоенерго здійснює нормотворчу функцію у даній галузі. Усі інші завдання покладаються на підпорядкований Мінекоенерго центральний орган виконавчої влади, а саме Держрибагентство.

2.5. Компетенція Держрибагентства

Державне агентство рибних ресурсів України або Держрибагентство є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра енергетики та захисту довкілля. Забезпечення безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства є лише одним із завдань цього органу. Окрім того, вищезазначений центральний орган виконавчої влади реалізує державну політику у сфері рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів та регулювання рибальства.

Частиною 2 ст.17 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» закріплюється, що у разі якщо більшість функцій центрального органу виконавчої влади складають функції з управління об'єктами державної

власності, що належать до сфери його управління, центральний орган виконавчої влади утворюється як агентство. Таким чином, особливе місце у переліку повноважень Держрибагентства є управління об'єктами державної власності.

Держрибагентство, як і інші центральні органи виконавчої влади в межах своєї компетенції та на підставі наданих йому повноважень бере участь в удосконаленні законодавства. Держрибагентство узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств і в установленому порядку подає їх Міністрові енергетики та захисту довкілля. Також, ним розробляються та подаються на затвердження Мінекоенерго:

- порядок розроблення та форму паспорта рибогосподарської технологічної водойми;
- спеціальні правила експлуатації та обліку, інструкцію і положення про комісію з проведення технічного нагляду за суднами рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства; положення про капітана морського рибного порту;
- правила добування (вилучення, вилову) та відтворення водних біоресурсів;
- порядок носіння форменого одягу та формені знаки розрізнення працівників рибного господарства;
- форму та правила ведення списку осіб суднового екіпажу (суднова роль), суднового і машинного журналів на риболовних суднах;
- правила пожежної безпеки на суднах флоту рибної промисловості, а також під час проведення вогневих робіт на суднах, які ремонтуються або будуються на суднобудівних та судноремонтних підприємствах;
- статут служби на риболовних суднах.

Подібно до Морської адміністрації, Держрибагентство також здійснює надання адміністративних послуг, в тому числі видачу документів дозвільного характеру, у межах сфер своєї діяльності. У межах своїх повноважень, Держрибагентство:

- видає дипломи, кваліфікаційні сертифікати та документи про відповідність компаній і суден вимогам Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року, Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення 1993 року;
- видає свідоцтво про право плавання суден під Державним Прапором України;
- видає дозволи, сертифікати, довідки міжнародного зразка відповідно до вимог міжнародних договорів України з питань ведення рибного промислу і торгівлі рибою та морепродуктами;
- видає свідоцтво про мінімальний склад екіпажу, свідоцтво про тимчасове виключення судна з Державного суднового реєстру України;
- видає дозвіл на імпорт та експорт зразків видів дикої фауни і флори, сертифікати на пересувні виставки, реекспорт та інтродукцію з моря зазначених зразків, які є об'єктами регулювання Конвенції про міжнародну торгівлю видами дикої фауни і флори, що перебувають під загрозою зникнення, в частині осетрових риб і виробленої з них продукції;
- видає судновий білет для суден, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства;
- реєструє рибальські судна, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, у Судновій книзі України;
- погоджує видачу дозволів на будівельні, днопоглиблювальні роботи, видобування піску і гравію, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду (у разі проведення робіт у рибогосподарських водних об'єктах);

- погоджує режими рибогосподарської експлуатації водних об'єктів;
- видає документи дозвільного характеру у сфері рибного господарства.

Згідно із ст. 13 Конституції України, земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності Українського народу. Від імені Українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених цією Конституцією. На підставі вищезазначеного положення Конституції України, слід зауважити, що здійснюючи діяльність щодо надання дозволів на спеціальне використання водних біоресурсів, Держрибагентство реалізує право власності на дані водні біоресурси від імені Українського народу [1].

У порядку надання адміністративних послуг з питань, що належать до його компетенції та відповідно до своїх повноважень, Держрибагентство веде реєстр рибальських суден, який є складовою частиною Державного суднового реєстру України, а також веде реєстр сертифікатів, дипломів, кваліфікаційних посвідчень командного складу та членів персоналу рибальського судна.

Держрибагентство уповноважене на здійснення державного нагляду (контролю) у галузі охорони, використання та відтворення водних біоресурсів у виключній (морській) економічній зоні України, територіальному морі, внутрішніх водоймах України та у водах за межами юрисдикції України щодо рибальських суден, що плавають під Державним Прапором України, відповідно до міжнародних договорів України. Окрім вищезазначеного, Держрибагентство:

- здійснює державний контроль за безпекою мореплавства флоту рибної промисловості;
- контролює дотримання кваліфікаційних вимог (стандартів) щодо підготовки та сертифікації персоналу рибальських суден;
- здійснює державний контроль за безпекою мореплавства флоту рибної промисловості;

- здійснює контроль за достовірністю подання суб'єктами рибного господарства, пов'язаними з добуванням і використанням водних біоресурсів, звітних даних про обсяги використання водних біоресурсів;
- здійснює контроль за дотриманням порядку придбання або збуту осетрових видів риб та продукції з них;
- здійснює державний контроль за системою моніторингу рибальських суден;
- здійснює технічний нагляд та нагляд за дотриманням вимог міжнародних договорів України щодо технічного стану суден рибної промисловості;
- здійснює керівництво та контроль за реєстрацією і веденням обліку рибальських суден;
- здійснює контроль за діяльністю галузевої системи науково-технічної інформації та ін.

Варто зазначити, що даний державний орган виконує функції уповноваженого органу, який взаємодіє з ЄС, органами влади іноземних держав (їх компетентними органами і організаціями) з питань дотримання вимог системи запобігання та ліквідації незаконного, непідзвітного та нерегульованого рибальства і співпрацює з Комітетом рибного господарства продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО) та іншими міжнародними організаціями з управління рибальством, ведення рибництва (аквакультури) з питань безпеки мореплавства на морі, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, охорони праці у рибному господарстві. Держрибагентство готує пропозиції щодо укладення та денонсації договорів, укладає міжнародні договори України міжвідомчого характеру та забезпечує виконання узятих Україною зобов'язань за міжнародними договорами з питань, що належать до компетенції Держрибагентства.

Одними з таких міжнародних договорів, якими керується у своїй діяльності Держрибагентство і які встановлюють вимоги до обладнання

риболовних суден, кваліфікації персоналу та форм документів, що підтверджують їх кваліфікацію є:

- Конвенція про міжнародну торгівлю видами дикої фауни і флори, що перебувають під загрозою зникнення 1973 року [21];
- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;
- Конвенція ООН з морського права 1982 року [22];
- Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення 1993 року [24];
- Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року [25].

Частинами 1, 2 ст. 66 Конвенції ООН з морського права 1982 року закріплюється, що держави, в річках яких утворюються запаси анадромних видів в першу чергу зацікавлені в таких запасах і несуть першочергову відповідальність за них. Держава походження запасів анадромних забезпечує їх збереження шляхом прийняття відповідних заходів щодо регулювання рибного господарства у водах від зовнішніх кордонів своєї виключної морської економічної зони до берега. Держава походження може, після консультацій з іншими державами, які здійснюють промисловий вилов цих запасів, встановлювати загальний об'єм допустимого вилову по відношенню до запасів, що утворюються у його річках.

На підставі вищезазначених положень та керуючись законодавством України у галузі рибного господарства, у тому числі і Законом України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів», цей центральний орган виконавчої влади вживає заходів щодо забезпечення збереження запасів анадромних видів риб у виключній (морській) економічній зоні України.

Згідно із пунктом 7 Положення про Державне агентство рибного господарства України, Держрибагентство (орган рибоохорони) здійснює свої повноваження безпосередньо, а також через утворені в установленому порядку територіальні органи (органи рибоохорони). Територіальні органи

Держрибагентства були утворені відповідно до Постанови КМУ від 07.12.2011 № 1263 та діють на підставі Положення про органи рибоохорони Державного агентства рибного господарства України затвердженого наказом Міністерства аграрної політики та продовольства України від 19.01.2012 № 26 [9], [34]. До територіальних органів Держрибагентства належать: Головне управління охорони водних біоресурсів у м. Києві, управління охорони, використання і відтворення водних біоресурсів та регулювання рибальства в області, басейнові управління, басейновий відділ. Повноваження даних органів поширюються на територію відповідного водного об'єкта, області, акваторію в межах районів діяльності, визначених Держрибагентством.

Висновки до розділу 2

У даному розділі ми визначили перелік центральних органів виконавчої влади України у морській галузі та встановили, що, до основних з цих державних органів, яким надано найбільш широке коло повноважень у морській галузі, належать:

- 1) Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури);
 - Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація);
- 2) Міністерство енергетики та захисту довкілля (Мінекоенерго);
 - Державне агентство рибного господарства України (Держрибагентство).

Окрім того, нами було розглянуто та проаналізовано компетенцію вищезазначених центральних органів виконавчої влади України у морській галузі.

РОЗДІЛ 3. СПІЛЬНІ ТА ВІДМІННІ РИСИ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ СПОЛУЧЕНОГО КОРОЛІВСТВА ТА УКРАЇНИ У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ

Розглянувши попередні розділи стає зрозумілим, що системи центральних органів виконавчої влади, у тому числі у морській галузі України та Сполученого Королівства мають певні характерні відмінності як у структурній побудові, так і безпосередньо у компетенції органів виконавчої влади, що входять до цієї системи. Це обумовлюється як певними історичними умовами розвитку правових систем даних держав, так і належності цих правових систем до різних правових сімей. Розглянемо більш детально ці особливості.

Перш за все, органи виконавчої гілки влади Сполученого Королівства відрізняються характером взаємодії з відповідним урядовим департаментом (міністерством) та ступенем незалежності від нього різних видів цих органів (виконавчі агентства, невідомчі державні органи) при виконанні покладених на них повноважень. Так, МСА як виконавче агентство є невід'ємною частиною Департаменту транспорту і юридично не визначене, як окремий орган, що для України є нехарактерним, де міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, які їм підпорядковуються є окремими державними органами, кожен з яких має свій штат державних службовців.

Окрім того, юридично, на державного секретаря у Сполученому Королівстві покладається значний обсяг функцій більшість з яких, якщо в нормативно-правових актах не зазначено інше, можуть бути делеговані (передані) його департаменту або державним органам, що йому підпорядковуються, тобто функції та повноваження державного секретаря, його департаменту і в меншій мірі підвідомчих йому державних органів не розділяються та є функціями і повноваженнями відповідного державного секретаря. В законодавстві ж України повноваження міністра, його міністерства, а тим більше підпорядкованих державних органів чітко розмежовуються. Так, у

Положенні про Міністерство інфраструктури України окремо визначені повноваження міністра інфраструктури та його міністерства.

Детальніше проаналізуємо спільні та відмінні риси вищезазначених центральних органів виконавчої влади у морській галузі Сполученого Королівства та України.

Департамент транспорту Сполученого Королівства, як ми зазначали в підрозділі 2.2 розділу II, є аналогом Мінінфраструктури України, оскільки, як і даним центральним органом виконавчої влади України, ним виконується керівна функція щодо формування та реалізації державної політики у сфері транспорту. Узагальнивши та проаналізувавши повноваження Департаменту транспорту Сполученого Королівства та Мінінфраструктури України у морській галузі можна дійти висновку, що дані державні органи наділені подібними завданнями та повноваженнями, а саме:

- 1) забезпечують формування та реалізацію державної політики у сфері морського та річкового транспорту;
- 2) забезпечують формування та реалізацію державної політики:
 - у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;
 - з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті;
 - з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості);
 - з питань розвитку транспортної інфраструктури;
- 3) беруть участь у межах повноважень, передбачених законом, у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики.

З метою виконання покладених на них завдань, дані органи приймають накази, правила та положення (Мінінфраструктури також видаються

інструкції). Наказами Мінінфраструктури України затверджуються відповідні положення, правила та інструкції.

Якщо взяти до уваги МСА та Морську адміністрацію, то можна зауважити на наявності значної кількості спільних рис притаманних даним державним органам, навіть не зважаючи на значні організаційні відмінності. Цими спільними рисами є насамперед компетенції даних органів. Як ми вже зазначали вище, до основних напрямків діяльності (які безпосередньо і характеризують компетенцію даного виконавчого агентства) МСА належать: 1) обстеження та інспектування суден; 2) правоохоронна діяльність у морській галузі; 3) реєстрація суден; 4) надання послуг з навігації; 5) надання послуг морякам; 6) пошукова та рятувальна діяльність; 7) реагування на забруднення у морі.

Кожен з вищезазначених пунктів можна віднести і до компетенції Морської адміністрації, але із певними застереженнями до деяких з них. Як одне із основних таких відмінностей даних органів слід зазначити те, що повноваження Морської адміністрації, на відміну від виконавчого агентства Сполученого Королівства, не розповсюджуються на судна флоту рибної промисловості.

Повноваження щодо обстеження та інспектування є подібними як для МСА, так і для Морської адміністрації. Морська адміністрація, як і МСА:

- здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів своєї держави з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України (контроль держави прапора), незалежно від форми власності;

- забезпечує здійснення в установленому порядку огляду суден;

- здійснює огляд річкових суден перед початком навігації або входом на річкові внутрішні водні шляхи, а також перед виходом у рейс після завантаження з метою проведення оцінки їх придатності до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах;

- здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден;
- здійснює державний нагляд (контроль) за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом;
- здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах та інші повноваження передбачені законодавством і спрямовані на обстеження, інспектування суден та здійснення пов'язаних з ними дій.

Відповідно до частини 1 статті 225 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), органи морського і річкового транспорту (Морська адміністрація) розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті, правил користування засобами морського транспорту, правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах, правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах, правил реєстрації торговельних суден, правил користування річковими і маломірними суднами, правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден, правил пожежної безпеки на морському і річковому транспорті, допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті, перевезення ручної кладі понад установлені норми на морському і річковому транспорті, безквитковий проїзд на суднах водного транспорту, порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському і річковому транспорті, невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту (статті 114, 115, 116, 116¹, 116², 116³, 117, 118, частина перша статті

120, частина третя статті 129, частина друга статті 133, частина перша статті 134, абзац десятий статті 135, статті 136 і 188¹⁵ цього Кодексу). Слід зауважити, що Морська адміністрація, навідміну від МСА, не має відповідних повноважень на притягнення до кримінальної відповідальності [2].

У підпункті 37 пункту 4 Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України закріплюються повноваження Морської адміністрації щодо здійснення реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, але, у той же час, у пункті 5 Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України дається уточнення, а саме встановлюється, що Морська адміністрація здійснює реєстрацію річкових суден та суден, які не підлягають нагляду класифікаційним товариством. Включення ж морських торговельних суден до Державного суднового реєстру України здійснюється виключно капітанами морських портів за погодженням з Морською адміністрацією, а риболовних суден - за погодженням з Держрибагентством та Морською адміністрацією. У Сполученому Королівстві реєстрація суден, як правило, покладається на Генерального реєстратора судноплавства та моряків, тобто МСА, складовою частиною якого є Судновий реєстр Сполученого Королівства. У той же час, частиною 3 статті 8 Закону 1995 року передбачається можливість призначення державним секретарем будь-якої іншої особи для виконання від імені реєстратора усіх його функцій або частини з них визначеної самим державним секретарем.

На Морську адміністрацію покладається обов'язок щодо здійснення контролю за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах. Безпосередньо навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства здійснюється державною установою «Держгідрографія», яка відповідно до Розпорядження КМУ від 24.10.2018 № 863-р «Про передачу державних підприємств, установ та організацій до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту» була передана до сфери управління

Морської адміністрації. МСА також наділена повноваженнями щодо навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства. З метою ефективного виконання даних повноважень МСА співпрацює з виконавчим агентством Міністерства оборони, Гідрографічним офісом Сполученого Королівства, який уповноважений:

- організовувати збір та узагальнення гідрографічних даних, їх публікацію і розповсюдження, що забезпечує точність і своєчасність усієї навігаційної інформації, необхідної для безпеки судноплавства;
- здійснювати підготовку та видачу морських карт і публікацій, необхідних для забезпечення безпечного судноплавства;
- розповсюджувати повідомлення для моряків з метою гарантування, що морські карти і публікації оновлюються з інформацією про безпеку;
- здійснювати консультування у сферах, що потребують детального дослідження;
- сприяти міжнародній гармонізації та удосконаленню стандартів гідрографічних даних через Міжнародну морську організацію і Міжнародну гідрографічну організацію [16].

Морська адміністрація здійснює повноваження із нагляду за станом морських шляхів, функціонуванням СРРС і лоцманського проведення. Морська адміністрація наділена дещо меншими повноваженнями щодо діяльності СРРС аніж МСА, у тому числі, Морська адміністрація не має повноважень щодо утворення нових СРРС оскільки філія «Дельта-лоцман» Державного підприємства «Адміністрації морських портів України» яка здійснює регулювання руху суден як і саме ДП «Адміністрація морських портів України» знаходиться у сфері управління безпосередньо Мінінфраструктури.

Морська адміністрація здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту, а також контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищенням кваліфікації та дипломуванням членів екіпажів морських, річкових і маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості), працівників берегових підприємств

морського та річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден.

До компетенції Морської адміністрації належить контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт на морському та річковому транспорті, в акваторії морських портів, а також пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України в акваторії Чорного та Азовського морів відповідно до міжнародних договорів України. Морська адміністрація безпосередньо не здійснює відповідних заходів щодо пошуку та рятування на морі, але дані функції виконуються Казенним підприємством «Морська пошуково-рятувальна служба», яке їй підпорядковане. МСА реалізує повноваження щодо пошуку і рятування на морі самостійно через свій структурний підрозділ, а саме Берегову охорону Її Величності [39].

Іншими органами виконавчої влади Сполученого Королівства та України у морській галузі, повноваження яких є аналогічними, виступають ММО та Держрибагентство України.

Держрибагентство здійснює ліцензування господарської діяльності, пов'язаної з промисловим виловом риби (крім внутрішніх водойм та річок), а також виконує роль дозвільного органу. Окрім того, подібно до ММО, Держрибагентство:

- здійснює керівництво та контроль за веденням обліку рибальських суден;
- погоджує видачу дозволів на будівельні, днопоглиблювальні роботи, видобування піску і гравію, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду (у разі проведення робіт у рибогосподарських водних об'єктах);
- погоджує режими рибогосподарської експлуатації водних об'єктів та контролює діяльність спеціальних товарних рибних господарств.

Як і ММО, Держрибагентство:

- визначає прогноз допустимого вилову на наступний календарний рік для регулювання промислу водних біоресурсів, щодо яких не встановлюються ліміти вилову;
- здійснює розподіл лімітів спеціального використання водних біоресурсів на квоти добування;
- розподіляє між користувачами водних біоресурсів квоти добування, у тому числі:
 - у районах дії міжнародних організацій з управління рибальством, членом яких є Україна відповідно до міжнародних договорів України;
 - у водах за межами районів управління зазначених організацій відповідно до міжнародно-правових зобов'язань України;
 - у водах, що перебувають під юрисдикцією прибережних держав, якщо це передбачено міжнародними договорами України.
- встановлює в установленому порядку заборону вилову водних біоресурсів у рибогосподарських водних об'єктах (їх частинах) та забезпечує контроль за дотриманням заборони;
- погоджує науковим установам програми на проведення дослідного вилову водних біоресурсів.

До повноважень обох цих державних органів входить правоохоронна функція, але у кожного з них вона має свої обсяги. Так, Держрибагентство України, на відміну від ММО, може притягувати виключно до адміністративної відповідальності і не уповноважене самостійно розпочинати кримінальне провадження та розглядати справи про кримінальні правопорушення. Відповідно до абзацу першого статті 240 КУпАП, органи рибоохорони розглядають справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил рибальства та охорони рибних запасів, передбачені статтею 50 (порушення права державної власності на тваринний світ), частиною третьою статті 85 (порушення правил рибальства), статтями 86⁻¹ (експлуатація на водних об'єктах водозабірних споруд, не забезпечених рибозахисним обладнанням), 91⁻² (перевищення лімітів та нормативів

використання природних ресурсів) і 188⁻⁵ (невиконання законних розпоряджень чи приписів посадових осіб органів, які здійснюють державний контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів, радіаційної безпеки або охорону природних ресурсів) цього Кодексу.

Окрім великої кількості спільних рис даних державних органів, вони також мають певні відмінності. Однією з основних відмінностей ММО та Держрибагентства виступає компетенція останнього щодо забезпечення безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Дані повноваження виражаються насамперед у реєстрації суден флоту рибного господарства, видачі дипломів, кваліфікаційних сертифікатів та документів про відповідність компаній і суден вимогам міжнародних договорів, а також у здійсненні подальшого технічного нагляду та нагляду за дотриманням вимог міжнародних договорів України щодо технічного стану суден рибної промисловості. У Сполученому Королівстві усі ці повноваження, як правило, покладаються на МСА, ММО ж вони непритаманні.

Розглянувши кожен вищезазначений центральний орган виконавчої влади України у морській галузі відособлено від системи даних державних органів та порівнявши кожен з них із аналогічним у Сполученому Королівстві, тепер нам необхідно розглянути системи вищезазначених державних органів у даних державах як цілісні, проаналізувати ефективність виконання поставлених перед кожною з них завдань і надати пропозиції щодо вдосконалення державного апарату України.

Спочатку встановимо перелік основних цілей та завдань, загальних для кожного центрального органу виконавчої влади України та Сполученого Королівства у морській галузі, які фактично і є основними напрямками діяльності та завданнями усієї систем даних державних органів і які є основними цілями державного управління у даній сфері.

Відповідно до частини першої статті 3 Закону України «Про транспорт», державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Дані цілі розповсюджуються на всі види транспорту, які належать до Єдиної транспортної системи України, у тому числі і морський та річковий транспорт, тому вони є обов'язковими для виконання центральними органами виконавчої влади України у морській галузі.

Торкаючись цілей державного управління Сполученого Королівства у морській галузі слід звернути увагу на Морську стратегію на період до 2050 року або «Maritime 2050» у якій визначені основні напрямки та цілі які стоять перед центральними органами виконавчої влади і державою загалом. Так, до основних цілей державного управління належать:

- урядова підтримка розвитку технологій у морській галузі, у тому числі автономного судноплавства та цифровізації;
- стимулювання та підтримка інвестування у морську інфраструктуру;
- розвиток морської освіти;
- забезпечення безпеки мореплавства;
- стимулювання розвитку бізнесу та міжнародної торгівлі;

- охорона навколишнього природного середовища.

Проаналізувавши у попередніх розділах компетенцію кожного з центральних органів виконавчої влади у морській галузі, як України, так і Сполученого Королівства, можна зазначити, що вищезазначені державні органи України, взаємодіючи у системі спроможні виконувати поставлені цілі державного управління у відповідній сфері, але ефективність застосування наданих повноважень є доволі неоднозначною у зв'язку із наявним розподілом цих повноважень. З метою оптимізації діяльності системи центральних органів виконавчої влади України у морській галузі, перш за все необхідно переглянути повноваження надані даним державним органам, а саме передати усі повноваження Мінекоенерго щодо забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері регулювання безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства Мінінфраструктури. Повноваження ж Держрибагентства щодо реалізації державної політики у вищезазначеній сфері передати Морській адміністрації. Вищенаведений розподіл повноважень забезпечить більш ефективне виконання кожним із цих державних органів своїх основних завдань та дозволить Україні наблизитись до рівня функціонування державного апарату розвинутих європейських морських держав, у тому числі таких як і Сполучене Королівство.

Розглянувши основні центральні органи виконавчої влади у морській галузі як Сполученого Королівства, так і України ми прийшли до висновку, що незважаючи на різні правові сім'ї до яких належать дані держави, Департамент транспорту та Мінінфраструктури, МСА та Морська адміністрація, ММО та Держрибагенство мають велику кількість спільних рис і в певній мірі подібні.

Порівнявши системи центральних органів виконавчої влади у морській галузі Сполученого Королівства та України – держав, правові системи яких належать до різних правових сімей, можна зробити висновок про наявність не тільки певних відмінностей у побудові структури даних систем та компетенції вищерозглянутих державних органів, але й наявності великої кількості спільних рис, що в певній мірі ототожнюють їх.

Висновки до розділу 3

У розділі 3 ми порівняли центральні органи виконавчої влади у морській галузі із аналогічними органами у Сполученому Королівстві. Окрім того, нами було визначено основні завдання державного управління у галузі транспорту, які постають перед центральними органами виконавчої влади, які формують та реалізують державну політику у галузі транспорту, як в Україні, так і в Сполученому Королівстві.

Проаналізувавши компетенцію кожного з центральних органів виконавчої влади України у морській галузі та врахувавши досвід державного управління і розподілу повноважень між державними органами у даній сфері в Сполученому Королівстві, нами було надано пропозиції щодо вдосконалення функціонування таких органів в Україні.

Отже, порівнявши вищезазначені державні органи у частині їх компетенції та організаційної структури, нам вдалося виявити як певні відмінності, так і велику кількість спільних рис, які в певній мірі їх зближують і дають можливість проводити відповідні аналогії, що в свою чергу сприяє вдосконаленню систем цих органів.

ВИСНОВКИ

Отже, у даній роботі нами було досліджено та порівняно системи центральних органів виконавчої влади у морській галузі двох країн, Сполученого Королівства та України.

1. Ми встановили, що система центральних органів виконавчої влади у морській галузі Сполученого Королівства складається з великої кількості державних органів, але одними ж з основних центральних органів виконавчої влади у морській галузі Сполученого Королівства, які наділені ключовими повноваженнями щодо формування та реалізації державної морської політики є:

1) Департамент транспорту (англ. Department for Transport);

- Агентство морської та берегової охорони (англ. Maritime and Coastguard Agency (MCA)).

2) Організація з питань морського управління (англ. Marine Management Organisation (MMO))

2. Департамент транспорту у межах своєї компетенції регулює відносини що стосуються: залізниць; легких залізниць (залізниця побудована з меншими витратами та за більш низькими стандартами ніж звичайна залізниця); трамваїв; автомобільного транспорту; доків, гаваней, пристаней та маяків; цивільної авіації; морського та річкового судноплавства.

Беручи до уваги частину 1 статті 292 Закону 1995 року, ми встановили, що державний секретар з питань транспорту (Департамент транспорту від імені державного секретаря) здійснює загальний нагляд за всіма питаннями, що стосуються торгового судноплавства та моряків і уповноважений виконувати положення Закону 1995 року та всіх актів, що стосуються торгового судноплавства та моряків, за винятком випадків коли передбачено інше або наскільки це стосується доходів і належить до повноважень Управління податкових та митних зборів Її Величності. Таким чином, основна діяльність Департаменту транспорту спрямовується саме на нагляд та контроль за належною реалізацією державної політики його виконавчими агентствами у

галузях, що належать до його компетенції, у тому числі і у морській галузі та контроль за дотриманням законодавства Сполученого Королівства, і його міжнародних угод відповідними організаціями, що належать до його компетенції (адміністраціями портів та ін.).

Агентство морської та берегової охорони є виконавчим агентством Департаменту транспорту Сполученого Королівства. Даний орган реалізує заходи щодо запобігання загибелі людей на морі і через державного секретаря з питань транспорту відповідає перед Парламентом за виконання державної морської політики, міжнародних договірних зобов'язань у морській галузі та політики безпеки. Ми визначили, що до основних напрямків діяльності МСА належать: обстеження та інспектування суден; правоохоронна діяльність у морській галузі; реєстрація суден; надання послуг з навігації; надання послуг морякам (у тому числі, дипломування моряків, контроль та нагляд за дотриманням належних умов праці моряків та ін.); пошукова та рятувальна діяльність; реагування на забруднення у морі.

Організація морського управління є невідомчим державним органом, який фінансується Департаментом навколишнього середовища, продовольства та сільського господарства. Основним актом статутного законодавства Сполученого Королівства, який закріплює компетенцію Організації морського управління є Закон про морський та прибережний доступ 2009 року.

Нами було проаналізовано та встановлено, що ММО здійснює свої повноваження в межах наступних п'яти основних напрямків, а саме: ліцензування (морське ліцензування); морське планування; управління рибним господарством; моніторинг та контроль за дотриманням законодавства при веденні рибного господарства; захист навколишнього природного середовища.

3. Ми дослідили та встановили, що як у Сполученому Королівстві, так і в Україні до системи центральних органів виконавчої влади України у морській галузі належать значна кількість державних органів, які так чи інакше здійснюють регулювання діяльності пов'язаної з море господарським комплексом, але до основних центральних органів виконавчої влади України у

морській галузі, які відіграють ключову роль у формуванні та реалізації державної морської політики, належать:

- 1) Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури);
 - Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація);
- 2) Міністерство енергетики та захисту довкілля (Мінекоенерго);
 - Державне агентство рибного господарства України (Держрибагентство).

4. Нам вдалося визначити, що головним органом у системі центральних органів виконавчої влади України, що формує державну політику у сфері транспорту виступає Міністерство інфраструктури України. Діяльність Мінінфраструктури спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту є Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація). Морська адміністрація є підвідомчою Мінінфраструктури.

Діяльність Мінекоенерго у галузі торговельного мореплавства спрямована на формування та реалізацію державної політики у сфері регулювання рибальства та безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Державне агентство рибного господарства України, яке безпосередньо здійснює нагляд за дотриманням законодавства України у сфері рибного господарства та рибної промисловості, а також регулює діяльність направлену на забезпечення безпеки суден риболовецького флоту є підвідомчим Мінекоенерго.

5. Розглянувши основні центральні органи виконавчої влади у морській галузі як Сполученого Королівства, так і України ми прийшли до висновку, що незважаючи на різні правові сім'ї до яких належать дані держави, Департамент транспорту та Мінінфраструктури, МСА та Морська адміністрація, ММО та Держрибагентство мають велику кількість спільних рис і в певній мірі подібні.

6. Проаналізувавши компетенцію кожного центрального органу виконавчої влади України у морській галузі та порівнявши їх з аналогічними державними органами у Сполученому Королівстві, ми встановили необхідність перегляду повноважень наданих даним державним органам, а саме передати усі повноваження Мінекоенерго щодо забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері регулювання безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства Мінінфраструктури. Повноваження ж Держрибагентства щодо реалізації державної політики у вищезазначеній сфері передати Морській адміністрації. Вищенаведений розподіл повноважень забезпечить більш ефективне виконання кожним із цих державних органів своїх основних завдань та дозволить Україні наблизитись до рівня функціонування державного апарату розвинутих європейських морських держав, у тому числі таких як і Сполучене Королівство.

Таким чином, на сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, тому формування системи державних органів які б могли ефективно розвивати та спрямовувати в належному напрямку державну морську політику є першочерговим завданням для держави. Отже, для стимулювання розвитку як системи центральних органів виконавчої влади у морській галузі, так і безпосередньо морської інфраструктури та морського і річкового транспорту в Україні є необхідність аналізу зарубіжного досвіду та напрацювань українських вчених-правників з метою подальшої розбудови системи державного управління у сфері морського та річкового транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
3. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
4. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
5. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17 березня 2011 № 3166-VI // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17>
6. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних ресурсів: Закон України від 08 липня 2011 року № 3677-VI // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17>
7. Указ Президента України «Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» від 3 жовтня 1992 року № 493/92 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/493/92>
8. Постанова КМУ «Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» від 28 грудня 1992 року № 731 // Верховна Рада України/База даних

«Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/731-92-%D0%BF>

9. Постанова КМУ «Про утворення територіальних органів Державного агентства рибного господарства України» від 07 грудня 2011 року № 1263 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1263-2011-%D0%BF>

10. Постанова КМУ «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню» від 03 червня 2013 року № 405 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/405-2013-%D0%BF>

11. Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Державну інспекцію ядерного регулювання України» від 20 серпня 2014 року № 363 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/363-2014-%D0%BF>

12. Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» від 30 червня 2015 року № 460 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF>

13. Постанова КМУ «Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України» від 30 вересня 2015 року № 895 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-%D0%BF>

14. Постанова КМУ «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» від 6 вересня 2017 року № 1095 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF>

15. Розпорядження КМУ «Про погодження утворення міжрегіональних територіальних органів Державної служби морського та річкового транспорту України» від 04 квітня 2018 року № 213-р // Верховна Рада України/База даних

«Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213-2018-%D1%80>

16. Розпорядження КМУ від 24.10.2018 № 863-р «Про передачу державних підприємств, установ та організацій до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту» // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/863-2018-%D1%80#Text>

17. Постанова КМУ «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України» від 18 вересня 2019 року № 847 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/847-2019-%D0%BF>

18. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text

19. Конвенція про відкрите море 1958 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text

20. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text

21. Конвенція про міжнародну торгівлю видами дикої фауни і флори, що перебувають під загрозою зникнення 1973 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_129

22. Конвенція ООН з морського права 1982 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057

23. Конвенція Міжнародної організації праці про працю у морському судноплавстві 2006 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text

24. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення 1993 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304

25. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_707

26. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text

27. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

28. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text

29. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text

30. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text

31. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у

внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України» від 29 травня 2006 № 514 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0708-06>

32. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року» від 18 грудня 2015 року № 543. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html>

33. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про покладання обов'язків на визнані організації у сфері охорони суден та портових засобів на морі» від 26 липня 2016 року № 250 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1133-16>

34. Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України «Про затвердження Положення про органи рибоохорони Державного агентства рибного господарства України» від 19 січня 2012 року № 26 // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0379-12>

35. Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_689#Text

36. Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_829#Text

37. Приложение 12 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года: Международные стандарты и рекомендуемая практика. Монреаль: ИКАО, 2004. ISBN 92-9194-364-9

38. Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року // Верховна Рада України/База даних «Законодавство України»/Міжнародні документи. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-88#Text

39. Статут казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» // Офіційний вебсайт Міністерства інфраструктури України. Режим доступу:

<https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82%20%D0%9A%D0%9F%20%D0%9C%D0%9F%D0%A0%D0%A1.pdf>

40. Classification of Public Bodies: Guidance for Departments. – Cabinet Office. Access mode:

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/519571/Classification-of-Public_Bodies-Guidance-for-Departments.pdf

41. *Carltona v Commissioners of Works* [1943] 2 All ER 560: Constitutional law, Administrative law and Human Rights 8e (online casebook). Access mode: https://learninglink.oup.com/static/5c0e79ef50eddf00160f35ad/casebook_75.htm

42. Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2001 establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/eudr/2001/96/contents>

43. Departments, agencies and public bodies. Access mode: <https://www.gov.uk/government/organisations>

44. Elizabeth A. Martin. *A Dictionary of Law* (fifth edition reissued with new covers) / Elizabeth A. Martin. – Oxford: Oxford University Press, 2003. – с. 221. – ISBN0-19-860756-3

45. Executive Agencies: A Guide for Departments. – Cabinet Office. Access mode:

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/690636/Executive_Agencies_Guidance.PDF

46. International Maritime Organization: membership. Access mode: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

47. Lloyd's register. Access mode: <https://www.lr.org/en/who-we-are/>

48. Maritime and Coastguard Agency Business Plan 2017-2018. Access mode: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/609584/MCA_business_Plan_2017-18.pdf

49. Records inherited and created by the Ministry of Transport, Shipping Divisions. – The National Archive. – 2003. Access mode: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C874>

50. Regulation (EU) № 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) № 2006/2004 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/eur/2010/1177/contents>

51. The Lloyd's act, 1871 [Text]. – London: The Corporation of Lloyd's, [1987?].

52. The Transfer of Functions (Trade and Industry) Order 1983// The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1983/1127/made>

53. The Transfer of Functions (Transport, Local Government and the Regions) Order 2002 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2002/2626/contents/made>

54. The Merchant Shipping Act 1995 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>

55. The Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/contents>

56. The Aviation and Maritime Security Act 1990 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/31/contents>

57. The Protection of Wrecks Act 1973 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/33/contents>

58. The Harbours act 1964 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/40/contents>

59. The Harbours, Piers and Ferries (Scotland) Act 1937 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw8and1Geo6/1/28/contents>

60. The Ports Act 1991 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/52/contents>

61. The Planning Act 2008 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents>

62. The Maritime and Coastguard Agency (MCA) // UK Government Database. Access mode: <https://data.gov.uk/data/contracts-finder-archive/download/254702/4356a6b7-1321-44d3-af50-3a8508ecafff>

63. The Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 2015 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2015/508/contents>

64. The Fishing Vessels (Codes of Practice) Regulations 2017 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2017/943/contents/made>

65. The Merchant Shipping (Mandatory Surveys for Ro-Ro Ferry and High Speed Passenger Craft) Regulations 2001 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2001/152/contents>

66. The Merchant Shipping (Domestic Passenger Ships) (Safety Management Code) Regulations 2001 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2001/3209/contents>

67. The Regulation of Investigatory Powers Act 2000 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/23/contents>

68. The Merchant Shipping (Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers) Regulations 2003 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2003/2002/contents>

69. The National Contingency Plan: a Strategic Overview for Responses to Marine Pollution from Shipping and Offshore Installations. Access mode:

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/638623/170817_NCP.pdf

70. The Civil Contingencies Act 2004 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2004/36/contents>

71. The Marine and Coastal Access Act 2009 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/23/contents>

72. The Sea Fish (Conservation) Act 1967 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/84/contents>

73. The Continental Shelf Act 1964 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/29/contents>

74. The Freedom of Information Act 2000 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/en/ukpga/2000/36/contents>

75. The Environmental Information Regulations 2004 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/en/uksi/2004/3391/contents>

76. The Government of Wales Act 2006 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/32/contents>

77. The Northern Ireland Act 1998 // The National Archives/the UK Statute Law Database. Access mode:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/47/contents>