

УДК 342.951:349.6:347.799.15(477)
DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.34>

Н. О. Коваль

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

Ю. В. Сергєєв

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ІНСТРУМЕНТИ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ПРАВОВИЙ БАЗИС ТА ПРИНЦИПИ «GOOD GOVERNANCE»

Статтю присвячено окресленню напрямів та можливостей запровадження принципів доброго урядування з метою формування кращої моделі управління морськими портами України у мирний час та в умовах дії правового режиму воєнного стану. Відзначено, що формування національної моделі публічного адміністрування портової сфери відповідно до Закону України 2012 р. «Про морські порти України» досі перебуває у пошуку найбільш оптимального та дієвого типу, що супроводжується значними перетвореннями та викликами. Публічне адміністрування портової галузі України визнано одним з напрямків публічного управління (адміністрування) з метою досягнення найбільшого ефекту від статусу України як держави порту з охопленням різноманітних політичних, економічних, соціальних, безпекових механізмів та наявністю відповідних інструментів впливу на достатньо особливі суспільні відносини, що складаються у портах. Таке адміністрування здійснюється на трьох рівнях – міжнародному (глобальному та регіональному), національному та локальному. Окреслено інструменти, що є властивими кожному з визначених рівнів. Відзначено, що вони є подібними (з урахуванням сфер регулювання), оскільки передбачають певні організаційні, розпорядчі, контрольні дії, видання документів, створення належних умов та кращих практик як імперативного, так і рекомендаційного характеру для досягнення цілей ефективного та якісного управління, спрямованого на досягнення результату як у межах усієї галузі, так і в окремому морському порту. Акцентовано увагу на тому, що рішення, які втілюються на національному рівні публічного адміністрування морської галузі, поки не є системними та комплексними, впроваджуються епізодично та у відповідь на значні виклики. Зауважено, що забезпечення безперебійної роботи морських портів обумовлює необхідність отримання особливого захисту працівниками портів шляхом підвищення рівня заробітних плат, надання соціальних та безпекових гарантій, упевненості у стабільності та зацікавленості держави в їхній праці, що є важливим не лише під час дії правового режиму воєнного часу, а й у мирний час та період повоєнного відновлення для підтримання статусу України як потужної морської держави.

Ключові слова: морська діяльність, публічне управління, морський порт, добре урядування, портова діяльність, форми та методи (інструменти) адміністрування, правове регулювання, захист прав моряків та працівників портової галузі.

Постановка проблеми. Портова галузь України є фактором стабільності, упевненості у майбутньому та продовольчої безпеки багатьох країн світу. Завдяки морським портам, задіяним у роботі

Зернового та Альтернативного транспортних коридорів, а також портам Дунайського кластеру, що засвідчили свою рятівну роль під час морської блокади на початку 2022 р., вдалося запобігти при-

пиненню експортно-імпортних операцій, відновити супутню інфраструктуру та стабільно наповнювати державний бюджет. Надзвичайні умови широкомасштабного вторгнення РФ на територію України та запровадження воєнного стану обумовили розробку та реалізацію безпрецедентних управлінських рішень і практик, якими було враховано безпекові ризики, забезпечено прикордонну взаємодію і сформовано кризовий менеджмент, що оновив стандартні управлінські форми та методи (інструменти) публічного адміністрування роботи транспортної галузі України у приморських (портових) регіонах. При цьому ще зберігаються окремі напрями, що потребують уваги та впровадження практик і принципів «good governance». Це стосується оформлення суден та вантажів у портах, внутрішньо-портової організації праці та забезпечення безаварійної роботи обладнання, організації управління відповідно до моделі «порт-лендлорд».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ряд аспектів удосконалення роботи морських портів України, інструментів публічного адміністрування, оновлення доктрини українського адміністративного права, проблематики впровадження моделі управління «порт-лендлорд» та модернізації адмініструючих практик роботи портової галузі часто входять до кола інтересів представників правничої та економічної наук, а також науки державного управління (Т.В. Аверочкіна, С.В. Андрущенко, Л.В. Валуєва, Г.С. Іванов, С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, А.В. Кравченко, С.О. Кузнецов, В.В. Мандра, Р.С. Мельник, А.М. Мишко, І.М. Ненно, А.О. Панчук, І.В. Патерило, В.О. Рядінська, В.В. Серафімов, А.О. Сурілова тощо). Формування нової моделі публічного адміністрування портової сфери відповідно до Закону України 2012 р. «Про морські порти України» [1] стало новелою для вітчизняної системи управління стратегічними об'єктами інфраструктури та досі перебуває у пошуку найбільш оптимального та дієвого типу, що супроводжується значними перетвореннями та викликами (пандемія COVID-19 та карантинні обмеження, широкомасштабне вторгнення і ракетні

обстріли, блокада портів Великої Одеси та проблеми в енергетичному секторі, концесійні угоди та приватизація тощо).

Мета статті – на основі опрацювання доктринальних розробок у галузі адміністративного права, правового забезпечення управління портовим господарством, запровадження принципів «good governance» в адміністрування публічних сервісів, а також управлінських інновацій у роботу портової галузі визначити основні інструменти публічного адміністрування роботи портів України, визначити напрями та можливості запровадження принципів доброго урядування з метою формування кращої моделі управління морськими портами України у мирний час та в умовах дії правового режиму воєнного стану.

Виклад основного матеріалу. Інструменти публічного адміністрування, пройшовши за доволі короткий час шлях від новітнього та незвичного для класичної доктрини українського адміністративного права інституту, поступово набули у ньому цілковито традиційних рис. Вони стали органічним та необхідним кроком до оновлення української правничої науки з погляду сервісної концепції публічного управління, відмови від розгляду уповноваженої адміністрації лише як імперативно керуючого суб'єкта та наближення до європейської «сім'ї» адміністративно-правового регулювання суспільних відносин. Цілковито справедливою є позиція І.В. Патерило про заміну категорії «форми державного управління» поняттям «інструменти діяльності публічної адміністрації», під яким варто розуміти усю сукупність засобів (приймів), які використовуються суб'єктами публічної адміністрації для регулювання суспільних відносин, що виникають у сфері публічного управління [2, с. 288]. Основними елементами цього інституту дослідницею визнано підзаконні нормативні акти, адміністративні акти, адміністративні договори, адміністративні акти-дії та акти-плани [3, с. 175]. З часом до складу інструментів було зараховано також методи публічного адміністрування, що є тісно пов'язаними з формами, але мають менший ступінь нормативної регламентації і поєднують способи та засоби упорядковуючого впливу суб'єк-

тів публічного адміністрування на поведінку інших (переважно нижчестоящих) уповноважених суб'єктів і приватних осіб, що покликані забезпечити відповідність їх діяльності правовим вимогам, стабільний розвиток усієї сфери суспільних відносин, захищеність та реалізацію публічних інтересів [4, с. 116]. Методи є досить різноманітними: встановлення обов'язковості вчинення певних дій; заборона певних дій; видача різноманітних дозволів; здійснення реєстраційних дій; проведення контролю і нагляду; застосування економічних санкцій; одностороннє вирішення спорів між учасниками управлінських відносин; встановлення стандартів; визначення державних замовлень тощо [5, с. 301], у яких втілюються заохочення, переконання та примус. Необхідно відзначити, що також відносно нова (але така, що на теперішній час уже стала класичною) для вітчизняного адміністративного права категорія «публічне адміністрування» зазвичай визначається як управлінська діяльність органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, інших суб'єктів публічної влади, що забезпечує вплив на суспільну систему у цілому шляхом відповідних механізмів, інструментів і процедур, забезпечуючи таким чином рух суспільної системи та її розвиток у необхідному напрямі [6, с. 149].

Публічне адміністрування портової галузі України та, відповідно, портової діяльності слід визнати одним із напрямків публічного управління (адміністрування), що має на меті досягнення найбільшого ефекту від статусу України як держави порту з охопленням різноманітних політичних, економічних, соціальних, безпекових механізмів та наявністю відповідних інструментів впливу на достатньо особливі суспільні відносини, що складаються у портах. У такому адмініструванні на теперішній час об'єктивно склалося декілька рівнів, наявність яких обумовлена специфічним характером портової діяльності та судноплавства, що зазвичай мають іноземний «складник». Він проявляється в іноземній реєстрації (прапорі) судна, дії міжнародних глобальних, регіональних та двосторонніх угод у сфері мореплавства та режимів портів,

що стали відповідно до ст. 9 Конституції України [7] частиною національного законодавства і являють собою наддержавно погоджені стандарти, відповідно до яких організовано роботу більшості портів світу та забезпечено необхідну уніфікацію портових правил. Другий складник – це внутрішньодержавне публічне адміністрування портової діяльності, що охоплює відповідну інституційну систему, систему галузевого законодавства та забезпечує, серед іншого, реалізацію зобов'язань, передбачених міжнародними угодами. Третій складник, що представлений організацією управління всередині суб'єктів господарювання – морських портів (державних стивідорних компаній), інших господарюючих суб'єктів, що функціонують на території портів – за загальним підходом, не належить до системи публічного адміністрування портової галузі, але все ж може бути зарахований до нього через застосування схожих інструментів впливу і значення для стабільної роботи галузі.

Кожному з виокремлених рівнів притаманні власні набори інструментів публічного адміністрування, що передбачені відповідними правовими нормами та установчими документами. Так, для першого, наддержавного, рівня, представленого діяльністю урядових та неурядових організацій, характерним є проведення конференцій, погодження обов'язкових та рекомендованих до виконання рішень у формі міждержавних угод різних видів, протоколів, узагальнень практик тощо. Наприклад, інструменти публічного адміністрування, що застосовуються Міжнародною морською організацією (International Maritime Organization, далі – ІМО) визначено в ст. 2 Конвенції про неї [8]. Це, зокрема, розгляд і надання рекомендацій; забезпечення розробки проєктів конвенцій, угод або інших відповідних документів, рекомендування їх урядам і міжурядовим організаціям; скликання нарад; забезпечення механізму для консультацій між членами й обміну інформацією між урядами; здійснення функцій, покладених на неї міжнародними документами, що стосуються морських питань і впливу судноплавства на морське середовище; сприяння технічному співробітництву в рамках Організа-

ції. Необхідно також звернути увагу ще на один особливий інструмент, здійснюваний IMO, – Схему аудиту держав-членів IMO (IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)), що почала діяти як добровільна у 2006 р. та стала договірним зобов'язанням через 10 років – у січні 2016 р. Вона має на меті сприяння послідовному та ефективному впровадженню застосованих інструментів IMO та допомогу державам-членам у покращенні їх можливостей відповідно до вимог чинних/обов'язкових для них міжнародних угод та інших актів [9].

Особливими інструментами наддержавного рівня публічного адміністрування портової діяльності стало підписання у 2022 р. Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів [10], що забезпечила відправлення з України майже 33 млн т агропродукції [11], а також домовленість щодо функціонування Альтернативного гуманітарного коридору з 2023 р. [12], який засвідчив більші обсяги перевезень та розширення номенклатури вантажів [13; 14]. До специфічних інструментів публічного адміністрування у мореплаванні належить також формування «чорних», «сірих» та «білих» переліків держав Паризьким меморандумом [15]. Цей механізм є втіленням упорядковуючого і такого, що визначає проблемні аспекти управлінської діяльності держав (держав прапора, держав порту), впливу. На національному рівні він отримує прояв в інструментах діяльності державно-владного інституційного механізму забезпечення безпеки мореплавання [16, с. 134].

Для Міжнародної асоціації портів та гаваней (International Association of Ports and Harbors, далі – IAPH) [17] – створеної у 1955 р. неурядової організації, що перетворилася на глобальний альянс портів – такими інструментами є проведення конференцій, робота у консультативному статусі у шістьох провідних міжнародних інституціях (ECOSOC, IMO, UNCTAD, UNEP, ILO та WCO), співробітництво та обмін інформацією, видання офіційного журналу «Ports & Harbours», схвалення резолюцій та оглядів кращих практик, формування звітів з вивчення актуальних питань судноплавання і портової діяльності, забез-

печення роботи різноманітних проектів та програм (IAPH World Ports Sustainability Program, ділова гра «Port Endeavor», IAPH Environmental Ship Index тощо), функціонування у якості глобального форуму портової галузі у зміцненні співпраці та обміні досвідом між портами світу [18, р. 2].

Для внутрішньодержавного (національного) рівня публічного адміністрування портової галузі України характерним є класичний набір інструментів: схвалення підзаконних актів, планів і стратегій розвитку, формування та реалізація державної політики у сфері морської та портової діяльності тощо. Зокрема, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) відповідно до Положення про нього [19], розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів, здійснює нормативно-правове регулювання, інформує та надає роз'яснення, затверджує і виконує прогностичні і програмні документи з питань розвитку морського транспорту, будівництва, реконструкції та модернізації його інфраструктури, затверджує тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, а також порядок справляння, обліку та використання коштів від сплати портових зборів, крім використання коштів від сплати адміністративного збору; порядок організації охорони морських та річкових портів; порядок оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту тощо.

Державна служба морського, внутрішнього водного транспорту та судноплавання України (далі – Адміністрація судноплавання) [20] розробляє проекти актів законодавства; здійснює державний нагляд за додержанням та виконанням вимог законодавства і міжнародних договорів України, за забезпеченням безпеки мореплавання на морських шляхах, в акваторіях морських портів і на об'єктах портової інфраструктури; інформує українські судна, морські порти і портові засоби про встановлений рівень охорони; надає Мінінфраструктури подання щодо призначення та звільнення капітанів морських портів; визначає межі зон нагляду, на які

поширюються повноваження капітанів морських портів щодо здійснення ними державного нагляду за безпекою мореплавства тощо.

Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», відповідно до Статуту [21], надає послуги суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту, а також між морськими портами для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; приймає участь у розробці нормативно-правових актів; розробляє та впроваджує заходи з питань забезпечення надання якісних та ефективних послуг з обслуговування пасажирів і багажу, обробки транспортних засобів у морських портах; збирає та обліковує дані, що вносяться до Реєстру морських портів України, веде Реєстр морських портів України та Реєстр гідротехнічних споруд; розробляє проєкт Стратегії розвитку морських портів України, а також вносить пропозиції щодо змін та доповнень до неї; затверджує та організовує виконання планів (стратегій) розвитку морських портів, готує пропозиції щодо їх удосконалення тощо.

Третій, локальний (внутрішній) рівень передбачає керування роботою конкретного порту, терміналу тощо. Зокрема, морські торговельні порти в Україні діють в організаційно-правовій формі державних унітарних підприємств на підставі статутів. Так, Статутом державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний» [22] (далі – Підприємство) передбачено, що порт утримує та забезпечує ефективне використання державного майна, переданого йому на праві господарського відання; надає послуги з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським та автомобільним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученні; здійснює агентування та обслуговування суден, а також контроль за станом навколишнього природного середовища і заходами щодо запобігання і ліквідації забруднення довкілля шкідливими речовинами у межах території Підприємства, операцій з відходами; надає фінансові послуги, а також послуги суднам в порту та на підходах до нього; здійснює невідкладні заходи для ліквідації наслідків сти-

хійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи у морському порту, забруднення навколишнього природного середовища, виникнення навігаційної небезпеки, а також реалізує заходи щодо попередження, локалізації та повної ліквідації аварійних подій у порту тощо. Також Підприємство має право здійснювати операції з цінними паперами, створювати відокремлені підрозділи, придбавати майно та інші цінності. Керівник Підприємства у межах своїх повноважень видає накази, розпорядження, окремі доручення тощо і дає вказівки, обов'язкові до виконання для всіх працівників, з питань діяльності Підприємства, організовує і контролює їх виконання.

Таким чином, публічне адміністрування портової галузі України на теперішній час представлено структурованою та ієрархічно побудованою системою, що охоплює міжнародний, національний та локальний складники з властивими їм інструментами. Останні є подібними (з урахуванням сфер регулювання), оскільки передбачають певні організаційні, розпорядчі, контрольні дії, видання документів, створення належних умов та кращих практик як імперативного, так і рекомендаційного характеру для досягнення цілей ефективного та якісного управління, спрямованого на досягнення результату як у межах усієї галузі, так і в окремому морському порту. Але, як представляється, висока продуктивність та дієвість ініціатив щодо модернізації управління (або адміністрування) галуззю все ще жадає впровадження принципів «good governance» та політики людиноцентризму, адже саме окремий працівник порту, окремий судовласник, капітан судна, вантажовідправник або отримувач вантажу має розраховувати на максимально спрощене та урівноважене ставлення зі сторони управляючих суб'єктів. І якщо для міжнародного рівня адміністрування та відповідних інструментів цей фактор не є визначальним через закріплення найбільш загальних норм, що зазвичай враховують важливість спрощення та уніфікації вимог і протоколів роботи, то для національного та локального рівнів проблематика активізації його впровадження досі є високою. Наприклад,

у листопаді 2020 р. Державній службі морського та річкового транспорту України (на теперішній час – Державна служба морського, внутрішнього водного транспорту та судноплавства України) було спрямовано Рекомендації тимчасової адміністративної колегії Антимонопольного комітету України № 2-рк/тк «Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції» [23], у яких відзначено, що нав'язування судновласникам та морським агентам послуг державного підприємства «Сервісний центр морського та річкового транспорту» з організаційно-технічного забезпечення процедури оформлення приходу та виходу судна з морського порту містить ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції на ринках послуг з агентування суден. Як справедливо відзначила А.О. Сурілова, цей випадок навряд чи можна вважати слідуванням принципам «good governance» [24, с. 72].

Концепція доброго (належного) адміністрування (урядування) та 12 принципів, що її наповнюють, первісно були розроблені для застосування в органах муніципального управління [25], але з часом набули загального визнання та впровадження у роботу державних владних структур [26, с. 5]. Їх спрямовано на урахування потреб громадян, створення та підтримку сервісних якостей управління, згідно з якими, перш за все, враховуються інтереси отримувачів відповідних публічних послуг, функціонує ефективний зворотній зв'язок, забезпечуються відкритість та прозорість, верховенство права та етична поведінка, компетентність та ємність, інновації та відкритість, стійкість та довгострокова орієнтація, правильний фінансовий менеджмент, права людини, культурне різноманіття та соціальна згуртованість, а також підзвітність [27]. Таким, що наслідувало ряд цих принципів, було рішення Адміністрації судноплавства про діджиталізацію низки процедур, пов'язаних з дипломуванням українських моряків, та відкриття для них спеціалізованого адміністративного про-

стору у Польщі [28; 29]. А запровадження апробованої у портах Дунаю електронної черги на підхід та обробку суден, що прямували до портів Великої Одеси зерновим коридором [30; 31] сприяло забезпеченню прозорості та спрощення процесу. При цьому, такі рішення поки не є системними та комплексними, впроваджуються більшою мірою епізодично та у відповідь на значні виклики, тоді як процес вироблення кращих практик та спрощень має тривати постійно, з базуванням на системі управління ризиками та перспективному плануванні з використанням інноваційних технічних можливостей.

Локальний рівень публічного адміністрування також потребує управлінських рішень, спрямованих, передусім, на підтримку працівників морських портів. Наприклад, у Статуті державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний» зазначається, що до обов'язків Підприємства входить, зокрема, створення належних умов для високопродуктивної праці, забезпечення додержання законодавства про працю, законодавчих та нормативних актів з охорони праці, цивільного захисту, техногенної та пожежної безпеки, соціального страхування (пп. 7 п. 6.2); здійснення заходів щодо вдосконалення організації заробітної плати працівників з метою посилення їх матеріальної зацікавленості як у результатах особистої праці, так і в загальних підсумках роботи Підприємства (пп. 8 п. 6.2), а одним із напрямків діяльності визначено організацію професійно-технічного навчання й підвищення кваліфікації працівників (п. 2.2). Питання соціального захисту, включаючи поліпшення умов праці, життя та здоров'я, гарантії обов'язкового медичного страхування членів трудового колективу та їх сімей, вирішуються трудовим колективом за участі Керівника Підприємства відповідно до законодавства та обумовлюються колективним договором (п. 12.6). Колективний договір, у свою чергу, виконує захисну, оптимізуючу та регулятивну функції, передбачаючи захист інтересів працівників, сприяючи спрощенню трудових відносин, оптимізації розрахунків витрат на оплату праці та дозволяючи

уникнути відкритих конфліктів між працівниками та роботодавцем [32].

На теперішній час працівники морських торговельних портів України, забезпечуючи функціонування найважливішого сектору економіки в надзвичайних умовах постійних ракетних обстрілів, мінної загрози та інших небезпек, потребують особливого захисту та підтримки. Взірцем визнання особливого статусу працівників морської галузі є пропозиція та відповідна Резолюція Генеральної Асамблеї ООН стосовно закріплення за моряками та іншим морським персоналом статусу ключових робітників під час пандемії COVID-19 [33]. Цілі визнання провідної ролі таких працівників були обумовлені гуманітарною кризою у світовому судноплаванні та необхідністю забезпечити ротації і репатріації членів екіпажів, стабільну роботу морських портів. Резолюція закликала міжнародні організації та інших зацікавлених сторін, включаючи організації працівників і роботодавців, підтримувати уряди у розробці та впровадженні заходів і політик, спрямованих на забезпечення цілісності та підвищення стійкості глобальних ланцюгів постачання, гідних умов праці та життя моряків, захист їх прав. Крім того, визнання працівників галузі ключовими працівниками мало гарантувати, що вони отримуватимуть пріоритетну вакцинацію для забезпечення можливості працювати і підтримувати життєво важливі глобальні ланцюги постачання [34]. До цієї Резолюції Генеральної Асамблеї ООН, у вересні 2020 р., з пропозицією визнати моряків ключовими працівниками виступила ІМО [35]. Україною відповідного статусу морякам та іншим працівникам галузі надано не було [36], а загалом до ініціатив про визнання моряків ключовими працівниками приєдналося лише біля 60 країн світу, що було визнано недостатнім [37]. При цьому, досвід протидії пандемії COVID-19 та заходи, що буди вжиті урядами та неурядовими організаціями, адміністраціями портів та профспілками, дозволили морській галузі вдосконалитися у сфері цифровізації та спрощення сервісів, переглянути ставлення до персоналу, запровадити рішення для його соціальної підтримки, не закривати порти для захо-

дження суден, підтримуючи світову логістику та забезпечуючи країни, крім іншого, необхідними протиепідемічними товарами [38]. Таким чином, особливе значення праці робітників, задіяних у морській галузі та портовому господарстві, є незаперечним через міжнародний характер сучасної торгівлі, значні обсяги перевезень морським транспортом та важливість забезпечення безперебійної роботи морських портів. Для України останній з перелічених факторів має найважливіше значення, а працівники галузі мають отримувати особливий захист від держави у вигляді підвищення рівня заробітних плат до загальноєвропейського рівня, надання соціальних та безпекових гарантій, упевненості у стабільності та зацікавленості держави в їхній праці, що є важливим не лише під час дії правового режиму воєнного часу, а й у мирний час та період повоєнного відновлення для підтримання статусу України як потужної морської держави. Такі кроки забезпечать для робітників морської та, зокрема, портової сфери статус ключових працівників, якими вони фактично є для Української держави.

Висновки і пропозиції. Таким чином, публічне адміністрування портової галузі України, охоплюючи три рівні – міжнародний, національний та локальний, базуючись на відповідному правовому регулюванні, характеризується набором специфічних інструментів, що покликані, серед іншого, наслідувати принципи «good governance» – особливий стандарт виконання уповноваженими органами своїх функцій, спрямований на усебічне дотримання прав і свобод людини, забезпечення поважливого ставлення і спрощення комунікації з владними суб'єктами. Особлива актуальність дотримання принципів доброго урядування є характерною для інструментів національного та локального рівнів публічного адміністрування портової сфери України та має враховувати і впроваджувати кращі практики для отримувачів публічних послуг, забезпечити статус ключових працівників для персоналу, задіяного у морському секторі і, таким чином, сприяти ефективній підтримці статусу України як потужної та відповідальної морської держави.

Список використаної літератури:

1. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 04.01.2024 р.).
2. Патерило І.В. Інститут інструментів діяльності публічної адміністрації у системі адміністративного права України. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 283–289. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvdduvs_2013_1_41 (дата звернення: 04.01.2024 р.).
3. Патерило І.В. Інструменти діяльності публічної адміністрації: сутність та зміст. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2014. Вип. 27(2). С. 174–178. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2014_27%282%29__45 (дата звернення: 04.01.2024 р.).
4. Фролова Є.І. Методи публічного адміністрування: понятійно-змістовна характеристика. *Juris Europensis Scientia*. 2023. № 1. С. 114–117. <https://doi.org/10.32782/chern.v1.2023.22>
5. Адміністративне право України. Академічний курс: Підруч.: У 2 т. Т. 1. Загальна частина / Ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова). К.: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с.
6. Круглов В.В. Публічне адміністрування в процесі державно-приватного партнерства. *Актуальні проблеми державного управління*. 2015. № 1. С. 145–153. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdy_2015_1_21 (дата звернення: 03.01.2024 р.).
7. Конституція України, 1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 04.01.2024 р.).
8. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text (дата звернення: 04.01.2024 р.).
9. Member State Audit Scheme. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 06.01.2024 р.).
10. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports, 2022. URL: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf (дата звернення: 06.01.2024 р.).
11. Vessel Movements. URL: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/vessel-movements> (дата звернення: 06.01.2024 р.).
12. Culverwell D. Is Ukraine's new Black Sea corridor working? Experts say it has potential. URL: <https://kyivindependent.com/is-ukraines-new-black-sea-corridor-working-experts-say-it-has-potential/> (дата звернення: 06.01.2024 р.).
13. Албул С. Український «зерновий коридор» вийшов на свої довоєнні потужності, – речник ВМС. URL: https://lb.ua/society/2024/01/11/593193_ukrainskiy_zernoviy_koridor.html (дата звернення: 05.01.2024 р.).
14. Панасенко О. Закріпитися на «великій воді». Як працювала українська портова галузь торік і чого очікувати цього року. URL: <http://surl.li/yutuls> (дата звернення: 05.01.2024 р.).
15. Paris MOU updates the list of white, gray and black lists to be adopted from July 2021. URL: <https://www.iims.org.uk/paris-mou-updates-the-list-of-white-gray-and-black-lists-to-be-adopted-from-july-2021/> (дата звернення: 05.01.2024 р.).
16. Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... докт. філос. 081 «Право». Одеса, 2020. 216 с.
17. IAPH. URL: <https://www.iaphworldports.org> (дата звернення: 04.01.2024 р.).
18. Annual Report 2021-2022. URL: https://www.iaphworldports.org/n-iaph/wp-content/uploads/2022/10/IAPH_ANNUAL_REPORT_2021-2022.pdf (дата звернення: 04.01.2024 р.).
19. Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 р. № 1400). *Офіційний вісник України*. 2022. № 101. Т. 1. Ст. 6316.
20. Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 6.03.2022 р. № 212. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-p#Text> (дата звернення: 07.01.2024 р.).
21. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (нова редакція). URL: <https://mtu.gov.ua/files/Статут%20АМПУ.pdf> (дата звернення: 07.01.2024 р.).
22. Статут державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний»

- (нова редакція). URL: https://www.port-yuzhny.com.ua/doc/statut/statut_2023.pdf (дата звернення: 07.01.2024 р.).
23. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції: рекомендації Тимчасової адміністративної колегії Антимонопольний комітету України від 04.11.2020 р. № 2-рк/тк. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5fb/3a1/5e7/5fb3a15e73782481469507.pdf> (дата звернення: 07.01.2024 р.).
24. Сурілова А.О. Принцип «good governance» у реформуванні портів формальностей в Україні. *Правова держава*. 2021. № 41. С. 69–75. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.41.225584>
25. Крупник А., Орлова А. Принципи доброго врядування: європейський досвід та українські реалії. URL: <https://uplan.org.ua/analytics/pryntsyru-dobroho-vriyaduvannia-ievropeiskyi-dosvid-ta-ukrainski-realii/> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
26. Павлов Н. С. Концепція «належного врядування»: сучасне розуміння та стан її реалізації в Україні. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2022. № 4. Ч. 3. С. 3–7. <https://doi.org/10.32850/sulj.2022.4.3.1>
27. Крупник А., Орлова А. Принципи доброго врядування: європейський досвід та українські реалії. URL: <https://uplan.org.ua/analytics/pryntsyru-dobroho-vriyaduvannia-ievropeiskyi-dosvid-ta-ukrainski-realii/> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
28. Отримання кваліфікаційних документів командного складу судна. URL: <https://diia.gov.ua/services/otrimannya-kvalifikacijnih-dokumentiv-komandnogo-skladu-sudna> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
29. Кваліфікаційні комп'ютерні іспити ДККМ у Польщі. URL: <https://morrichservice.marad.gov.ua/ua/news/kvalifikacijni-kompyuterni-ispiti-dkkm-u-polshchi> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
30. В Україні запровадили електронну чергу для «зернового коридору». URL: <http://surl.li/izcqwl> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
31. Для зернового коридору запустили електронну чергу. URL: <https://zemliak.com/news/pobut/3615-dlya-zernovogo-koridoru-zapustili-elektronnu-chergu> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
32. Навіщо потрібен колективний договір. URL: <https://www.kadrovik.ua/content/navishho-potriben-kolektyvnyj-dogovir> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
33. International cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic to support global supply chains, 2020. <https://documents.un.org/doc/undoc/ltd/n20/332/14/pdf/n2033214.pdf?token=zohVaROFB5ZvNYpmEE&fe=true> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
34. IMO welcomes UN resolution on keyworker seafarers. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
35. Resolution MSC.473(ES.2) (adopted on 21 September 2020) Recommended Action to Facilitate Ship Crew Change, Access to Medical Care and Seafarer Travel During the COVID-19 Pandemic. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS.473\(ES.2\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS.473(ES.2).pdf) (дата звернення: 08.01.2024 р.).
36. Аверочкіна Т.В. До питання про визнання моряків ключовими робітниками. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів ХХІ століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153.
37. ILO: Ensure decent work for key workers. URL: <http://surl.li/ypxper> (дата звернення: 08.01.2024 р.).
38. 20 top ports vow to stay open during pandemic. URL: <https://splash247.com/20-top-ports-vow-to-stay-open-during-pandemic/> (дата звернення: 08.01.2024 р.).

Koval N., Sergejev Yu. Tools of public administration of the port industry of Ukraine: legal basis and the principles of “good governance”

The article is devoted to the description of ways and possibilities of good governance principles implementation with the aim of creating an advanced model of Ukrainian seaports' management during peacetime and during martial law. It was noted that creation of the national model of public management of the port industry in accordance with the

Law of Ukraine "On Ukrainian Sea Ports" of 2012 is still searching for the most suitable and effective type, which is accompanied by significant transformations and challenges. Public administration of Ukrainian port industry is one of the fields of public management (administration) with the aim of the achievement of the best effect from the Ukrainian status of port state with coverage of various political, economic, social, security mechanisms and availability of respective tools of impact on quite special social relations, which occur in ports. Such administration conducts on three levels, namely: international (global and regional), national and local. Tools which are immanent to each specified level were described. It was mentioned that they are similar (taking into consideration fields of regulation), since they provide for particular organizational, administrative, control actions, documents issue, appropriate conditions and better practices creation of both imperative and advisory nature for the achievement of goals of effective and high-quality management, aiming at achievement of results as within the field, as in particular seaport. It was emphasized that currently decisions made on the national level of public administration of the maritime industry are not consequent and comprehensive, they are implemented occasionally as the response to significant challenges. It was mentioned that smooth seaports operation assurance causes the necessity of port workers' protection by remuneration increase, social and security guaranties provision, confidence in stability and state's concern in their labor, that is important not only during martial law, but during peacetime and post-war rebuilding for the maintenance of the status of Ukraine as powerful maritime state.

Key words: *maritime activity, public management, seaport, good governance, port activity, forms and methods (tools) of administration, legal regulation, protection of the rights of seafarers and port workers.*