

**СУРІЛОВА А. О.,**асистент кафедри морського права  
(Національний університет «Одеська  
морська академія»)

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2022.2.26>**ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ  
ЯК ЗАСОБУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕЖИМІВ ПРИБЕРЕЖНИХ ВОД**

У статті розглядаються види державного контролю, які застосовуються в прибережних водах України. Заходи державного контролю розглядаються з точки зору забезпечення режимів прибережних вод. За допомогою регулювання окремих видів суспільних відносин можна виділити особливості режимів внутрішніх вод, територіального моря, виключної економічної зони. Серед видів державного контролю як засобів забезпечення режимів прибережних вод ми виділяємо такі його види як прикордонний, митний, екологічний, санітарно-епідеміологічний, транспортний (безпековий). Особливу увагу ми приділили прикордонному, митному та екологічному контролю в прибережних водах. Ми розглядаємо заходи державного контролю як прояв адміністративної юрисдикції держави в прибережних водах. Його особливістю є зосередження заходів контролю в пунктах пропуску через державний кордон. Водночас, ми розглядаємо адміністративні процедури в портах як невід'ємний елемент здійснення адміністративної юрисдикції. Зазначається, що в пунктах пропуску через державний кордон зосереджують свої зусилля різні органи контролю. Вони знаходяться в співпраці між собою, наприклад, проводять прийом і відпуск пасажирів, вантажів, забезпечують охорону порту. Митні органи співпрацюють з прикордонниками в пунктах пропуску. Для митного контролю відведена спеціальна зона. Охорона порту здійснюється в співпраці між прикордонниками і адміністрацією порту, а також її керівним органом та центральний органом виконавчої влади в сфері мореплавства. Особливе значення для забезпечення правового режиму територіального моря та виключної економічної зони має державний прикордонний контроль, який здійснює Морська охорона. Вона діє відповідно до законодавства України, актів уряду та профільного міністерства. Для нормативно-правового регулювання режимів прибережних вод важливу роль відіграє міжнародне право. Зокрема, Конвенція про морське право 1982 характеризує делімітацію територіального моря та виключної економічної зони, регулює права прибережної держави в цих просторах. Державний суверенітет має повний ефект лише у внутрішніх водах та територіальному морі. Водночас, у виключній економічній зоні діють суверенні права прибережної держави на здійснення господарської, наукової діяльності. Право мирного проходу залишається при цьому актуальним та збалансовує суверенітет прибережної держави. У статті ми звертаємо увагу на останні зміни в національному законодавстві, що стосуються здійснення державного контролю в прибережних водах. Зокрема, проаналізовано створення Адміністрації судноплавства, яка прийшла на зміну Морській адміністрації, і зосередила на собі більше контрольних функцій, ніж попередниця. В умовах війни, про яку ми говоримо наостанок, таку уніфікацію контрольних функцій важко назвати помилковою, оскільки держава потребує злагодженого централізованого управління в умовах кризи. Ми окремо наголошуємо на потребі враховувати збитки, завдані державою-агресором морській



екології, інфраструктурі, економіці, з метою притягнення її до відповідальності та стягнення репарацій на користь держави Україна після закінчення війни.

**Ключові слова:** державний контроль, прибережні води, прикордонний контроль, виключна економічна зона, територіальне море, морське право.

**Surilova A. O. Some issues of state control as a means of ensuring coastal water regimes**

In this article we consider the types of state control used in the coastal waters of Ukraine. We consider state control measures in terms of ensuring coastal water regimes. We identify the features of inland waters, territorial sea, exclusive economic zone regarding the legislation which is based on different social relations regarding those areas. We distinguish such types of state control in coastal waters as border, customs, environmental, sanitary (epidemiological), and transport (security) control. We pay special attention to the border, customs, and environmental control in coastal waters. We consider measures of state control as a manifestation of the administrative jurisdiction of the state in coastal waters. Its peculiarity is the concentration of control measures at border crossings. At the same time, we consider administrative procedures in ports as an integral part of the exercise of administrative jurisdiction. We note that various control bodies are concentrating their efforts at checkpoints across the state border. They exist in cooperation with each other. For example, they receive and release passengers, cargo, provide port security. Customs authorities cooperate with border guards at checkpoints. A special zone is set aside for customs control. Port security is carried out in cooperation between the border guards and the port administration. Administration of seaports of Ukraine and the central executive body in the field of navigation take part in regulation of port security as well. The state border control exercised by the Maritime Guard of Ukraine is of particular importance for ensuring the legal regime of the territorial sea and the exclusive economic zone. Maritime Guard operates under Ukrainian legislation, government acts, profile ministry orders. International law plays an essential role in the legal regulation of coastal waters regimes. In particular, UNCLOS'82 characterizes the delimitation of the territorial sea and the exclusive economic zone. It also regulates the rights of the coastal state in these areas. State sovereignty has full effect only in inland waters and the territorial sea. At the same time, there are sovereign rights of the coastal state to carry out economic and scientific activities in the exclusive economic zone. Peaceful passage right remains relevant and balances the sovereignty of the coastal state. In this article, we also draw attention to the latest changes in national legislation concerning the implementation of state control in coastal waters. In particular, we analyze the creation of the Maritime Administration, which replaced its predecessor and gained more control functions taken from other departments, for example, State Fishing Agency. We end the article with commentary on Russian invasion and its impacts on Ukraine's coastal waters. We emphasize the need to account damages caused by the aggressor to the marine environment, Ukrainian infrastructure and economy. We stress out that the key for future development in this area is to bring Russia to answer in courts so the way to do it properly is collecting evidence and data on damages in order to collect reparations after Ukraine wins the war.

**Key words:** state control, coastal waters, border control, exclusive economic zone, territorial sea, maritime law.

**Вступ.** Забезпечення режиму державного кордону є питанням національної безпеки України. Територіальна цілісність та суверенітет є непорушними і забезпечуються, серед іншого, дотриманням правового режиму в акваторіях Чорного та Азовського морів. Функціонування комерційного мореплавства в Україні є важливим фактором розвитку економіки



та світової торгівлі. Під час переміщення товарів через державний морський кордон, судна опиняються в межах дії різних видів державного контролю, який є засобом забезпечення режимів прибережних вод. У нинішніх кризових умовах надзвичайно важливо звернути увагу на способи забезпечення дії законодавства України в її внутрішніх водах, територіальному морі, виключній економічній зоні.

**Постановка завдання.** Мета дослідження полягає в характеристиці правового регулювання окремих видів державного контролю в прибережних водах України.

**Аналіз стану дослідженості проблеми.** Державний контроль прибережних вод перебуває в фокусі досліджень адміністративного та морського права. Окремим аспектам проблеми режимів прибережних вод присвятили свої праці такі дослідники як Т.В. Аверочкіна, С.В. Андрущенко, С.О. Баранов, Д.А. Біленець, Х.О. Борисова, А.В. Войткова, В.П. Горбулін, О.П. Єлазаров, Д.П. Калаєнов, В.П. Кисловський, В.В. Кривак, С.С. Кузнецов, А.А. Мудров, Н.А. Савіна, О.М. Стець, М.О. Трюхан, О.М. Шемякін, В.Х. Ярмакі. На особливу увагу заслуговує доробок Т.В. Аверочкіної, завдяки якій наявна розроблена теоретично-правова база щодо адміністративної юрисдикції в прибережних водах. Тим не менше, в цьому аспекті окремим питанням державного контролю приділяється значно менше уваги з боку юридичної спільноти, що і викликало необхідність у здійсненні дослідження.

**Результати дослідження.** Перш за все, слід визначитися з поняттями, які фігурують в дослідженні. Це пов'язано з тим, що поняття «прибережні морські води» в юридичній літературі не є визначеним остаточно, тому може охоплювати одразу декілька явищ [1, с. 505]. З лексичної точки зору, виключна (морська) економічна зона (ВМЕЗ) не має відноситися до прибережних вод, оскільки починається не біля берега, а йде наступною за територіальним морем, хоча відлік проводиться від вихідних берегових ліній. В українському законодавстві також відсутнє однозначне тлумачення цього поняття. У Конвенції ООН з морського права 1982 року [2] вживається термін «прибережна держава». Можна зустріти словосполучення «прибережна зона», наприклад, в сенсі взаємного впливу суші та моря одне на одного в зоні їх взаємодії. Поняття «прибережна зона» також включає в себе острови, проміжні та перехідні райони, низини, затоплювані солоною водою, ділянки суші, яких досягає морська волога, а також узбережжя між лініями припливу і відпливу. Щоб уникнути плутанини, ми, вслід за Т.В. Аверочкіною [1, с. 507], пропонуємо до прибережних вод відносити морські простори, на які розповсюджується суверенітет прибережної держави, або де діють її суверенні права – внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона.

Згідно національного законодавства України, до внутрішніх вод зараховується весь водний простір, що знаходиться в протилежну сторону від вихідних берегових ліній, від яких ведеться відлік територіального моря та виключної зони (ст. 6 [3]). Правовий режим внутрішніх вод встановлюється прибережною державою [2]. Перебування іноземних суден у внутрішніх водах за загальним правилом потребує дозволу прибережної держави. Також за умови розташування в цих водних просторах баз військово-морських сил прибережної держави у їх межах діє особливий правовий режим. Наприклад, у суден ВМС ЗСУ є свої пункти базування на узбережжі, де вони здійснюють матеріально-технічне забезпечення та ремонт (п. 371 [4]).

Територіальне море України простягається на дванадцять миль від берегових вихідних ліній [2]. Наступною йде виключна економічна зона шириною двісті миль. Її відлік рахується від тієї самої лінії, що й для територіального моря. Держава володіє суверенними правами на розвідку шельфу, дослідження біологічних ресурсів у виключній зоні [5, с. 63]. Крім цього, держава встановлює режими прибережних вод, екологічні, технічні, транспортні, безпекові вимоги, які не суперечать міжнародному праву, головно, Конвенції [2], в своєму територіальному морі.

Прибережна держава здійснює свою адміністративну юрисдикцію у внутрішніх водах, територіальному морі, виключній економічній зоні. Вона втілює свою адміністративну юрисдикцію через встановлення правового режиму прибережних вод, який формується в правилах поведінки, що покликані забезпечити сталий розвиток та раціональне використання водних просторів України [6, с. 14]. Україна уклала більше ніж двадцять угод



з іншими державами про торговельне мореплавання, які враховують адміністрування прибережних вод [7, с. 11-12]. Наприклад, за угодою держав їх судна можуть прирівнюватися одне до одного за правовим статусом (режимом суден), що впливає на здійснення митних процедур, прихід/вихід з порту, розвантаження/навантаження тощо. У таких угодах сторони мають право залишати за собою правове регулювання окремих видів діяльності, наприклад, щодо каботажного перевезення, рятування, буксирування, правил стосовно іноземців. Час перебування суден у портах та здійснення адміністративних процедур має бути мінімальним, однак спосіб забезпечення цієї норми зазвичай не конкретизується, залишаючи дискреційні повноваження за адміністрацією держави порту. Отже, під час здійснення публічного адміністрування у цих морських просторах, зокрема щодо надання послуг і здійснення необхідних формальностей щодо суден, договірні сторони мають урахувати правила цієї угоди [7, с. 12]. Для двосторонніх угод в галузі торгового мореплавання справедливим є принцип взаємності рівних преференцій. Для таких угод дійсна виключна компетенція держави порту на здійснення окремих видів діяльності. Зазвичай, двосторонні угоди не застосовуються до окремих видів суден, наприклад, військових, поліцейських, урядових, рибальських.

Яку ж роль для правового режиму прибережних вод відіграє державний контроль? Спочатку варто розглянути сутність самого поняття. Наприклад, у французькій мові слово "контроль" означає перевірку або спостереження з метою перевірки [8]. Латинський префікс "contra" означає протидію, отже, функція контролю – попередження неправильної поведінки [8]. Контроль – це протистояння, супротив порушенню закону. Контроль – це очі, які пильнують, і руки, які хапають, якщо відбувається порушення законодавства. В англійській мові контроль тісно пов'язаний зі здійсненням владних повноважень [8]. Здійснення державного контролю розглядається з точки зору народовладдя. Наприклад, В.О. Баганець вказує, що за допомогою державних органів народ як суб'єкт влади опосередковано здійснює контроль за дотриманням норм суспільного життя [9, с. 39]. Контроль є перевіркою стану суб'єкта або його дій вимогам законодавства. У результаті такої перевірки повноважним органом влади приймається рішення про відсутність порушень або вжиття дій (обмежень), необхідних для дотримання законності. У цьому сенсі, О.М. Бандурка вказує, що державний контроль виконує функцію спостереження до моменту порушення законодавства, а сам по собі є спрямуванням підконтрольного об'єкта на виконання поставленого завдання [10, с. 21]. До цього моменту за допомогою державного контролю вживаються заходи попередження (перевірки) з метою недопущення правопорушення [11, с. 342; 12, с. 8]. У разі виявлення порушення закону, вживаються заходи притягнення до відповідальності. Крім цього, Ю.П. Битяк розглядав контроль в смислових координатах управління та підпорядкування, забезпечення «зворотного зв'язку» для функціонування законів, їх сумлінного дотримання підконтрольними суб'єктами [13, с. 223-224].

Розглянувши сутність поняття державного контролю, варто перейти до конкретних прикладів та видів. Розпочнемо з екологічного контролю. Його забезпечення в прибережних водах України ґрунтується на нормах міжнародного та національного права. Наприклад, відповідно до Конвенції [2], підписанти зобов'язалися докласти спільних зусиль з попередження забруднення довкілля та щодо контролю за екологічною безпекою Чорного моря. Вони доводять до відома інших, які національні органи наділені повноваженнями зі здійснення державного екологічного контролю за забрудненням акваторії Чорного моря нафтою та шкідливими речовинами. Крім цього, сторона договору зазначає центр комунікації щодо інцидентів забруднення, який приймає і передає інформацію іншим. Скидання забруднюючих речовин у внутрішні води та територіальне море є забороненим (ст. 102 [14]). Охорона морських просторів від забруднення регулюється міжнародними договорами, національним правом України, актами уряду, зокрема, Правилами [15]. Серед останніх змін, відповідно до документів щодо державного моніторингу [16, 17], морські води на предмет перевищення обсягів забруднюючих речовин перевірятимуть за п'ятирічною програмою, як того вимагає курс України на європейську інтеграцію, зокрема, норми, зазначені в рамковій Водній директиві [18]. Згідно з внутрішнім законодавством щодо виключної економічної зони, держава



забезпечує екологічну безпеку на території України (ст. 16 [19]). Право накладати санкції за порушення мають посадові особи Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів (Міндовкілля), Морської охорони Державної прикордонної служби (МО ДПС), Державного агентства меліорації та рибного господарства (Держрибагентство), – в залежності від виду порушення (ст. 27 [19]).

Наступний приклад – прикордонний контроль, який регулюється ст. 18 однойменного Закону [20]. Морська охорона входить до складу ДПС, здійснює охорону державного морського кордону (ст. 9 [20]). Крім цього, згідно з Положенням [21], врегульовано облік та вихід у внутрішні води та територіальне море плавзасобів, маломірних суден, кораблів флоту рибної промисловості, з точки зору прикордонного режиму. Наприклад, відповідно до п. 36 Положення, торговим, маломірним суднам, плавзасобам, забороняється наблизитися до суден закордонного плавання при виході у внутрішні води та територіальне море. Виключення з цього правила складають екстрені ситуації або повідомлення органу ДПС, в зоні відповідальності якого буде здійснено підхід.

Якщо іноземне невійськове судно перебуває в територіальному морі в порушення законодавства України або міжнародних угод, Морська охорона як орган ДПС доправляє порушника до найближчого порту. Стаття 29 Закону [20] описує об'єктивну сторону порушення режиму прикордонного контролю територіального моря України, серед яких ведення забороненої діяльності, скидання забруднюючих речовин, перебування в закритих для плавання районах, відсутність необхідних документів у екіпажу, посадка/висадка пасажирів в недозволеному місці, шпигунство, дослідницька діяльність без дозволу тощо. Крім цього, у разі самовільного захоплення плавзасобів або спротиву затриманню судна-порушника, при його зухвалих спробах втекти після порушення державного кордону України, МО ДПС відкриває попереджувальний вогонь, після чого може застосовувати вогонь по порушнику, якщо всі інші засоби припинення правопорушення вичерпано [22]. Морська охорона застосовує зброю та спецзасоби без попередження в разі збройного нападу з моря, вторгнення військових кораблів ворожої держави, відкриття вогню по МО ДПС при незаконному перетині державного кордону.

Окремою темою є нещодавні зміни законодавства в досліджуваній сфері. Наприклад, в 2022 році Положення про Морську адміністрацію від 6 вересня 2017 року втратило чинність внаслідок прийняття постанови уряду № 212 від 6 березня [23]. Згідно зі змінами, викладеними в документі, контрольні повноваження за безпекою судноплавства та попередженням забруднення навколишнього середовища перейшли до новоутвореної Адміністрації судноплавства. Вона також займається контролем підготовки, підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за безпеку судноплавства і контролем забруднення довкілля з морського транспорту. Розслідування морських аварій та вжиття заходів по їх попередженню в майбутньому і контроль за виконанням таких заходів також належить до її відання. Постанова № 212 від 06.03.2022 містить інші важливі зміни. Нею скасовано деякі функції Держрибагентства, наприклад, з контролю безпеки мореплавства рибного флоту [23].

Далі зазначимо особливості правового режиму морських портів. Багато з них знаходяться у внутрішніх водах. Порти є стратегічно важливими об'єктами. Внаслідок цього, забезпечення правопорядку в портах є питанням національної безпеки. Перелік відкритих для приходу портів має бути доступним для широкого загалу. Іноземні судна заходять до відкритих портів і рейдів України за умови виконання всіх вимог міжнародного та національного законодавства [3]. Про заборонені для плавання райони внутрішніх вод Адміністрація судноплавства надає відповідне повідомлення. Адміністрація морських портів (АМПУ) за погодженням Адміністрації судноплавства має право створювати органи охорони порту, які співпрацюють з прикордонниками. На підставі договору можуть залучатися приватні охоронні структури. АМПУ разом з митницею та Адміністрацією судноплавства слідують за дотриманням режиму порту.

Наступним прикладом державного контролю в прибережних водах є митний контроль. Порядок його здійснення на морському транспорті регулює глава 30 кодексу [24].



Судно закордонного плавання в порту перебуває під митним контролем весь період стоянки. Це означає здійснення митним органом своїх повноважень стосовно огляду судна, пломбування, вилучення товарів та вантажів, які не мають законних підстав для перевезення. Пріоритет у митному кліренсі мають аварійні судна. За ними слідує пасажирські, далі – вантажні. Відхід судна з порту відбувається після відмітки про проходження митного контролю. Виключення з цього правила складають випадки термінового відходу через стихійні лиха, обставини непереборної сили [24].

Наостанок зазначимо про зміни, які стосуються мореплавства після введення воєнного стану внаслідок російського вторгнення. Після 24 лютого 2022 року російськими ракетами було вражено три кораблі під прапором Панами, які перебували в українській акваторії Чорного моря [25]. 2 березня о 17:25 російська ракета влучила в судно під прапором Бангладеш, яке перебувало в порту Ольвія [26]. Крім цього, російська сторона звинуватила Україну в нібито замінуванні комерційних шляхів від Босфору до Одеси [27]. Такий крок може свідчити про воєнну блокаду українських портів з боку держави-агресора з метою відрізати Україну від морських торгових шляхів. З огляду на це, зміни митного контролю [28], ухвалені урядом для спрощення перетину державного кордону для гуманітарних вантажів, поки що фактично не розповсюджуються на морські перевезення внаслідок блокади силами окупанта торгових шляхів у Чорному морі.

Можемо стверджувати, що прийняття актів уряду, спрямованих на уніфікацію регулятивних, адміністративних, управлінських повноважень та їх закріплення за одним органом (наразі – Адміністрацією судноплавства), є позитивним прагненням, адже розпорошеність керівних функцій та громіздка нормативно-правова база не сприяють сталому розвитку морської галузі та її правовому регулюванню. Водночас, на порядку денному залишаються проблеми охорони навколишнього середовища та унормування управлінських повноважень за цим напрямком, імплементація передового досвіду країн ЄС стосовно режимів прибережних вод, зменшення бюрократичних елементів, які перешкоджають розвитку торгового мореплавства (по суті, втілення та дотримання міжнародних стандартів щодо контролю держави порту).

Після 24 лютого 2022 до цього переліку додався ще й спротив російському вторгненню. Постала задача функціонування морської галузі в умовах воєнного стану, що є не просто значною проблемою для українського мореплавства, а й історичним викликом для української державності. У цьому аспекті, необхідно зробити все можливе для збереження нашої портової інфраструктури та флоту. Не забувати про підрахунок збитків, завданих російським окупантом, включно зі шкодою, завданою українській екології та природним ресурсам. Давати потужну відсіч ворогу на всіх можливих напрямках, зокрема, інформаційному та науковому.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Режим прибережних вод варіюються в залежності від суспільних відносин, які підлягають регулюванню, відрізняються за метою та способами її досягнення, від чого залежить і вид державного контролю. Таким чином, нам вдалося виділити такі види контролю як прикордонний, митний, санітарно-епідеміологічний, екологічний, транспортний (безпековий). Їх об'єднує спрямованість на забезпечення публічних інтересів, правопорядку, суспільної безпеки та дотримання законності – на морському транспорті та морських просторах, а також здійснення контролю за допомогою адмінресурсу органів виконавчої влади. Заходи державного контролю збільшуються в бік берега, оскільки саме там зосереджені пункти пропуску.

Внаслідок російського вторгнення 24 лютого 2022 року для України в разі посилюється важливість безпеки державних кордонів. Митний контроль спрощено для забезпечення швидкого руху вантажів на територію України, однак сили держави-агресора роблять все можливе для блокади української акваторії Чорного моря. Подальші дослідження мають зосередитися на наслідках російської агресії для режимів прибережних вод України, а також шляхах подолання та відновлення стабільності цих режимів, відшкодуванні шкоди, нанесеної національній безпеці, довкіллю та природним (водним) ресурсам держави Україна.



**Список використаних джерел:**

1. Аверочкіна Т.В. До визначення поняття "прибережні морські води". Мат. конф. «Міжнародні читання з міжнародного права» (м. Одеса, НУ «ОЮА», 2-3 листопада 2012 р.). Одеса: Фенікс, 2012. С. 504-507. URL: <http://hdl.handle.net/11300/3609> (дата звернення: 23.03.2022)
2. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text) (дата звернення: 23.03.2022)
3. Про державний кордон України. Закон від 04.11.1991 № 1777-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text> (дата звернення: 23.03.2022)
4. Про затвердження Положення про корабельну службу у ВМС ЗСУ. Наказ МО від 25.11.2003 № 415. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1170-03#Text> (дата звернення: 23.03.2022)
5. Аверочкіна Т.В. Концептуальні основи адміністративної юрисдикції України у прибережних водних просторах. *Lex Portus*, 2018, № 4. С. 47-66.
6. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: автореф. дис. ... д.ю.н. Одеса, 2018. 38 с.
7. Аверочкіна Т.В. Портове право. Одеса: НУ «ОЮА», 2017. 144 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/10137/AverochkinaMetoduchka%20Portove%20pravo%202017.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення: 23.03.2022)
8. Harper D. Etymology of control. Online Etymology Dictionary. URL: <https://www.etymonline.com/word/control> (дата звернення: 23.02.2022)
9. Баганець В.О. Сутність і види державного контролю за господарською діяльністю. *Форум права*, 2014, № 2. С. 37-41.
10. Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України: підручник. Х.: УВС, 1998. 480 с.
11. Авер'янов В.Б. та ін. Виконавча влада і адміністративне право. К.: ВД «Ін-Юре», 2002. 668 с.
12. Гаращук В.М. Контроль та нагляд у державному управлінні: навч. посіб. Х.: Фоліо, 2002. 176 с.
13. Битяк Ю.П. та інш. Адміністративне право України: підручник. Х.: Право, 2000. 624 с.
14. Водний кодекс України. Закон від 06.06.1995 № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 23.03.2022)
15. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення. Постанова уряду України від 29.02.1996 № 269. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF#top> (дата звернення: 23.03.2022)
16. Про затвердження Порядку здійснення державного моніторингу вод. Постанова уряду України від 19.09.2018 № 758. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/758-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.03.2022)
17. Про затвердження Програми державного моніторингу вод на період до 2026 року. Наказ Міндовкілля від 05.01.2022 № 2. URL: <https://mepr.gov.ua/documents/3653.html> (дата звернення: 23.03.2022)
18. Директива 2000/60/ЄС ПЄ і РЄ «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики» від 23 жовтня 2000 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_962#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_962#Text) (дата звернення: 23.03.2022)
19. Про виключну (морську) економічну зону України. Закон від 16.05.1995 № 162/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 23.03.2022)
20. Про прикордонний контроль. Закон України від 05.11.2009 № 1710-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#top> (дата звернення: 23.03.2022)
21. Про прикордонний режим. Постанова уряду від 27.07.1998 № 1147. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-98-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.03.2022)



22. Про затвердження Інструкції про застосування зброї ... Державної прикордонної служби України ... під час охорони державного кордону ... Наказ від 21.10.2003 № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text> (дата звернення: 23.03.2022)

23. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. Постанова уряду від 06.03.2022 № 212. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.03.2022)

24. Митний кодекс України. Закон від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 23.03.2022)

25. Panama says three ships hit by Russian missiles in Black Sea since start of Ukraine invasion. *Reuters*. 17.03.2022. URL: <https://www.reuters.com/world/panama-says-three-ships-hit-black-sea-since-start-ukraine-war-2022-03-16/> (дата звернення: 23.03.2022)

26. Орлова В. ВМС РФ завдали ракетного удару по судну біля порту Ольвія – є жертва. *УНІАН*. 03.03.2022. URL: <https://www.unian.ua/world/vms-rf-zavdali-raketnogo-udaru-po-sudnu-bilya-portu-olviya-ye-zhertva-novini-svitu-11726719.html> (дата звернення: 23.03.2022)

27. Глянько К. Росія замінувала Чорне море і намагається звинуватити у цьому Україну. *Апостроф*. 19.03.2022. URL: <https://apostrophe.ua/ua/news/society/accidents/2022-03-19/rossiya-zaminirovala-chernoe-more-i-pytaetsya-obvinit-v-etom-ukrainu/263111> (дата звернення: 23.03.2022)

28. Деякі питання здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану. Постанова уряду від 20.03.2022 № 330. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/330-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 23.03.2022)

