



УДК 347.799.62

ORCID id 0000-0003-4306-9959

Клюєва Євгенія Миколаївна,

доктор юридичних наук, доцент,

завідувач кафедри господарського та

транспортного права

юридичного факультету Інституту

управління та технологій

Державного університету інфраструктури

та технологій,

Бойко С.С.,

студентка I курсу магістратури

юридичного факультету Інституту управління та технологій

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА

Анотація: Стаття присвячена дослідженню та аналізу правового регулювання діяльності річкових портів та річкової інфраструктури в цілому. В даній статті також зазначаються основні проблеми правового забезпечення діяльності річкової інфраструктури. Вказані проблеми, на думку авторів, спонукають до вдосконалення нормативно-правової бази, яка буде здійснювати правове регулювання річкових портів та річкового судноплавства.

Авторами був зроблений аналіз національного законодавства та зроблений висновок, що на сьогоднішній день річкова інфраструктура внутрішніх водних шляхів занепадає, через низку проблем, в свою чергу це призводить до послаблення даної сфери господарства. В статті вказано, що основним напрямком вирішення всіх перешкод – це прийняття відповідного законодавства, а саме Закон України «Про внутрішній водний транспорт». Зволікання з введенням в дію даного нормативно-правового акту, являє одну з найбільших проблем в даній сфері. Ефективність річкового судноплавства і використання належним чином річкової інфраструктури в певній мірі залежить від законодавства. В статті зазначено, що єдиним сучасним нормативно-правовим актом, що регулює правовідносини в сфері річкових перевезень на сьогодні є Закон України «Про транспорт». Але, на думку авторів, річковий вид транспорту дуже специфічний, і це дає підставу стверджувати, що для правового регулювання даної сфери необхідний більш конкретизований законодавчий акт. Вирішення даної проблеми дає проект Закону «Про внутрішній водний транспорт», який повинен буде регулювати і статус річкових портів. Авторами зроблений аналіз законопроекту, якій був опублікований для громадського обговорення. В статті наводиться інформація про заходи, які зроблені Міністерством інфраструктури з питання розробки законопроекту, який планується в подальшому ввести в дію.

Ключові слова: річковий порт, водний транспорт, річкове судноплавство, річкові перевезення, правове регулювання.

Summary. *The article is devoted to the research and analysis of the legal regulation of the activity of river ports and river infrastructure in general. This article also outlines the main problems of legal support for river infrastructure activities. According to the authors, these problems lead to the improvement of the legal and regulatory framework that will regulate river ports and river navigation.*

The authors analyzed the national legislation and concluded that the river inland waterway infrastructure is currently declining due to a number of problems, which in turn leads to a weakening of this sector of the economy. The article states that the main direction of solving all obstacles is the adoption of the relevant legislation, namely the Law of Ukraine "On Inland Water Transport". Delaying the enactment of this regulatory act is one of the biggest problems in this area. The efficiency of river navigation and the proper use of river infrastructure depends to some extent on legislation. The article states that the only modern legal act that regulates legal relations in the sphere of river transportation is the Law of Ukraine "About Transport". But, according to the authors, the river mode of transport is very specific, and this gives grounds to argue that a more specific legislative act is required for the legal regulation of this sphere. The solution to this problem is provided by the draft Law on Inland Water Transport, which will also regulate the status of river ports. The authors analyzed the bill, which was published for public comment. The article provides information on the steps taken by the Ministry of Infrastructure to develop a bill that is scheduled to be implemented further.

Key words: The rivers port, water transport, водний транспорт, river navigation, river shipment, legal regulation.

Постановка проблеми. З кожним роком річкове судноплавство України погіршується. Сучасний стан водного транспорту свідчить про його занепад: річкові перевезення критично зменшились, скорочується та технічно застаріває річковий флот, погіршується стан відповідної інфраструктури. Також такі негативні фактори як: впровадження приватизації, відсутність єдиної тарифної політики, дискримінацію річкового перевізника, не підйомні шлюзові, мостові і портові збори, неконкурентне середовище – все, що гальмує розвиток внутрішнього водного транспорту. Практично зруйновані міжрегіональні транспортні зв'язки, що забезпечувалися річковим транспортом. Парк суден річкового флоту істотно не поповнюється новими сучасними суднами, основна його частина не придатна до довготермінової експлуатації.

Сприятливе вирішенням вище перелічених проблем, було б прийняття відповідного базового законодавства. На даний час в Україні немає законодавчої бази, яка регулює здійснення річкових перевезень та роботу портової інфраструктури. Єдиним сучасним правовим актом на рівні закону, який регулює питання річкових портів, є Закон України «Про транспорт». На сьогоднішній день в національному законодавстві і досі є чинним, такий вже давно застарілий «Статут внутрішнього водного транспорту СРСР» 1963 року. Сама діяльність в сфері річкового судноплавства регулюється за аналогією

низкою нормативно-правових актів, які регулюють діяльність морського судноплавства. На сьогодні Міністерство інфраструктури України вже зробило важливий крок для прийняття такого Закону і розробило законопроект «Про внутрішній водний транспорт».

Аналіз останніх дослідження та публікації. Питання правового регулювання діяльності річкового транспорту, виражено у роботах Аверочкина Т.В., Омелян В. та інших, які зробили вагомий внесок у дослідження. Також ми не могли не звернути увагу на Закон України «Про транспорт», в якому в деякій мірі зазначаються аспекти правового регулювання річкової інфраструктури. Серед інших документів, що регулюють порушене у статті питання, є Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, але документ виданий у 1963 р. однозначно не відповідає сьогоднішнім умовам і навряд чи допомагає врегулюванню діяльності водного транспорту і річкових портів зокрема. Водночас, ми звернули увагу також на пояснювальну записку до законопроекту «Про внутрішній водний транспорт», в якій яскраво описано мету та цілі, даного законопроекту.

Формулювання цілей. Основною метою наукового дослідження є: здійснення комплексного аналізу відповідних базових досліджень та публікацій, що розглядали основні проблеми водного транспорту, визначити актуальні проблеми правового регулювання річкових портів, та можливі шляхи їх вирішення, дослідження законодавства, щодо регулювання діяльності водного транспорту.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні транспорт являє собою одну з найважливіших та найвпливовіших ланок у сфері економічних відносин. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням між різними галузями господарства, між містами та регіонами. Транспорт впливає на розвиток господарства, а саме як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів, в яких потребує суспільство. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово – виробничого персоналу.[1] Практика показує, що розвиток українського господарства в певній мірі залежить від водного транспорту, оскільки він є одним із найдешевших, а екологічні навантаження на природні комплекси – найменші. Для організації перевезень пасажирів і вантажів використовують природний водний шлях. Перевезення річковим транспортом здійснюється на річках Дніпро, Дністер. На даний час в галузі господарства надійним та постійним джерелом доходів є річкові порти України, які в свою чергу також поповнюють державний бюджет, незважаючи на великі портові збори та податки. Водний транспорт використовується для внутрішніх перевезень та відіграє значну роль у формуванні економіки України.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,205 тис. км та (його протоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км), р. Дунай (українська ділянка) – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км. На берегах Дніпра та Південного Бугу розташовані 11 українських річкових портів і пристаней (Каменський, Дніпровський, Запорізький, Київський, Кременчуцький,

Миколаївський, Нікопольський, Новокаховський, Херсонський, Черкаський, Чернігівський річкові порти). На Дністрі розташований Могилів-Подільський, а на Дунаї – Ізмаїльський річковий порт та Ренійський морський порт, що поєднує річковий та морський напрям діяльності[2].

Незважаючи на високий потенціал річкового судноплавства України, на сьогоднішній день дана галузь значно занепадає. Основні проблеми, що сприяють занепаду даного виду господарювання, потребують вирішення, шляхом правового регулювання є такі фактори як: трансформація економіки України, впровадження приватизації, практично зруйновані міжрегіональні транспортні зв'язки, що забезпечувалися річковим транспортом, парк суден річкового флоту істотно не поповнюється новими сучасними суднами, основна його частина не придатна до довготермінової експлуатації.

Катастрофічна ситуація у сфері перевезень пасажирів на внутрішніх водних шляхах, до 1991 року під Державним прапором України плавало біля 2500 пасажирських суден, близько 100 на підводних крилах, а станом на сьогодні: на обліку 115 пасажирських суден, 12 на підводних крилах, а в робочою стані - 4 пасажирські судна на підводних крилах. [3]. Данні проблеми сприяють погіршенню стану відповідної інфраструктури. На нашу думку, основна причина всіх цих проблем через не досконалу нормативно-правову базу.

Єдиним сучасним правовим актом рівня закону, який регулює питання річкових портів, є Закон України «Про транспорт». Так, статті 27, 28 Закону визначають, що порти і пристані належать до складу річкового транспорту. Землі річкового транспорту – землі, передані в користування під порти, причали, пристані з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт. Серед інших документів, що регулюють порушене у статті питання, є Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, але документ виданий у 1963 р. однозначно не відповідає сьогоднішнім умовам і навряд чи допомагає врегулюванню діяльності водного транспорту і річкових портів зокрема. Інших документів нормативно-правового характеру, які регулювали організацію, експлуатацію порту, відносини оператора порту з суб'єктами господарювання, ведення господарської діяльності у порту просто немає.

Більше того, з огляду на існуючі проблеми правового регулювання, станом на сьогодні у Верховній Раді України зареєстровано ряд законопроектів, які можуть позитивно вплинути на регулювання річкового транспорту. Так, зокрема, прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (законопроект №2475а від 04.08.2015 р.), на думку авторів законопроекту, буде сприяти інтеграції внутрішніх водних шляхів в інтермодальний логістичний ланцюжок. Слід відзначити також і про наявність альтернативного законопроекту №2475-3 від 16.06.2017 р. «Про внутрішній водний транспорт», проте 14.11.2017 р. було вручено подання Комітету з питань транспорту Верховної Ради України про його відхилення.

Окрім того, розроблено законопроект №2476а від 04.08.2015 р. «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо особливостей справляння рентної плати за спеціальне використання води та оподаткування земель внутрішнього водного транспорту. Ним передбачаються звільнення від

оподаткування земельних ділянок водного фонду, на яких розташовані об'єкти шляхового господарства, призначені для навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки судноплавства на річкових судноплавних шляхах та від рентної плати за спеціальне використання води суб'єктів господарювання, що проводять свою діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту. За словами Міністра, частиною реформи для річкового транспорту є законопроект №2713 від 23.04.2015 р. «Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо сприяння розвитку судноплавства України). Ним пропонується врегулювати питання здійснення транспортних перевезень в Україні річковими суднами, власниками яких є нерезиденти України, що тимчасово ввозяться з даною метою на митну територію України. За словами міністра інфраструктури Володимира Омеляна, галузеве Міністерство повністю підтримує прийняття зазначених законопроектів, вони не загрожують національній безпеці України, а сприяють розвитку вітчизняного суднобудування та судноплавства, а також процесам децентралізації в країні. Також Володимир Омелян наголосив, що позитивним у законопроекті «Про внутрішній водний транспорт» є те, що на Національну комісію, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту, покладаються функції з регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері внутрішнього водного транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках природних монополій у сфері внутрішнього водного транспорту, а також делегування частини повноважень з питань державного регулювання внутрішнього водного транспорту на місцеві органи влади, таких як: функції з регулювання малих суден та їх обслуговування, здійснення реєстрації суден у Судновій книзі України, реєстрації баз для стоянки малих суден, погодження проведення спортивних змагань на воді тощо». [4]

Запропонований проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт» регулює діяльність у сферах внутрішнього водного транспорту, використання річкових водних шляхів та їх берегових смуг для судноплавства, відносини, пов'язані з використанням річкових суден, суден змішаного плавання, малих, спортивних суден і водних мотоциклів під час їх плавання внутрішніми водними шляхами, визначає правовий режим об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державного нагляду та контролю за безпекою судноплавства, функціонування підприємства з утримання річкових водних шляхів, суб'єктів господарювання будь-якої форми власності, які на законних підставах використовують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, у тому числі портів (терміналів), судовласників, інших суб'єктів та споживачів їхніх послуг (робіт) .

Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється з метою реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики розвитку внутрішнього судноплавства за принципами пріоритетності потреб внутрішнього водного транспорту та сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у зазначеній сфері.

Україна володіє величезним потенціалом для зростання обсягів вантажоперевезень внутрішнім водним транспортом. У порівнянні з іншими

видами транспорту, які обмежені дефіцитом пропускнуої здатності, внутрішній водний транспорт має безсумнівну перевагу – можливість значного збільшення обсягів вантажоперевезення. Проектом передбачається низка стимулюючих новацій, які дозволять переорієнтувати вантажопотоки з автомобільних доріг та залізниці на внутрішній водний транспорт, що, в свою чергу, є запорукою збереження дорожнього покриття та покращення екологічної ситуації, нарощування потужностей вітчизняного суднобудування, зростання конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту та його економічної привабливості для залучення іноземних інвестицій.

Спроби вдосконалити законодавство, яке б регулювало річкове судноплавство України, були понад 9 років тому, в далекому 2010 році Кабінет Міністрів України ініціював ухвалення Закону «Про внутрішній водний транспорт». Прийняття даного проекту акту також було обумовлено необхідністю уніфікації термінології у галузі водного транспорту та виключення колізій у законодавстві. Вже в 2015 році Міністерство інфраструктури розробило законопроект «Про внутрішній водний транспорт», який було подано до Верховної Ради України. З прийняттям даного законопроекту Міністерство поставило мету та цілі, що сприяли б подальшому розвитку водного транспорту. Основна мета прийняття проекту акту є правове врегулювання правовідносин в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах та встановлення економічних та організаційних засад діяльності внутрішнього водного транспорту. Ініціатори законопроекту пропонують уніфікувати деякі терміни у галузі внутрішнього водного транспорту та вдосконалити нормативне підґрунтя встановлення та використання берегових смуг водних шляхів, підтримки у належному стані гідротехнічних споруд, закріпити в діючому законодавстві принцип пріоритетності розвитку внутрішнього водного транспорту. Також внести зміни щодо встановлення санкції за порушення законодавства у галузі внутрішнього водного транспорту [5].

Висновки. З вище зазначеного слід зробити висновок, що на сучасному етапі життя транспорт відіграє значну роль. Особливо слід звернути увагу на водний транспорт, який на сьогодні є одним із найдешевших, а екологічні навантаження на природні комплекси найменші. В свою чергу розвиток даного виду транспорту занепадає, що створює певну проблему в розвитку господарства України та економіки. Причиною занепаду є своєрідна низка проблем, яка потребує втручання шляхом правового регулювання даного виду діяльності. Прогалини в даному господарюванні виникають, через застарілу нормативно - правову базу, яка не вирішує головних питань функціонування річкової галузі. Саме відсутність законодавства в даній сфері є вкрай негативним фактором для розвитку судноплавства на території України.

Розвиток водного транспорту України на сучасному етапі залежить від прийняття базового закону, який врегулює питання функціонування внутрішнього водного транспорту. На даному етапі Міністерство зробило важливий крок, а саме прийняло законопроект «Про внутрішній водний транспорт», який регулює діяльність у сферах внутрішнього водного транспорту. Прийняття базового законодавства сприяє розвитку річкового судноплавства, а в деякій мірі дасть поштовх для національного та іноземного

інвестування в дане господарство. Це в свою чергу стане стимулом для відновлення застарілих суден, оновлення річкових шляхів. відновлення задовільного стану шлюзів, проведення днопоглиблювальних робіт.

Підсумовуючи результати наукової роботи слід зазначити, що ще 2015 році Міністерство інфраструктури розробили законопроект «Про внутрішній водний транспорт», а разом з ним пояснювальну записку, в якій яскраво описали мету та цілі. Прийняття даного та в подальшому реалізація законопроекту активно сприятиме розвитку внутрішнього водного транспорту і покращенню стану річкового господарства України.

Ми сподіваємося на подальші перспективи в розвитку правового регулювання з боку Міністерства інфраструктури. Не зважаючи на те, що сам процес введення в дію Закон України «Про внутрішній водний транспорт» дуже повільний, вже понад дев'ять років, але потреба в прийнятті даного нормативно-правового акту зростає з кожним днем.

Список використаної літератури:

1. Сучасні умови та проблеми розвитку водного транспорту України [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream>
2. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015р.№543.[Електроннийресурс]Режимдоступу:<http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf>.
3. Пояснювальна записка проекту Закону України "Про внутрішній водний транспорт. [Електронний рересурс]. http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH1WR7KA.html
4. Закон про внутрішні водні шляхи – ключ до розвитку річкових вантажних перевезень,- Володимир Омелян [Електронний ресурс].- Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29082.html?PrintVersion>
5. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку.[Електронний ресурс].-Режим доступу <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajinyproblemy-i-perspektyvy-rozvytku/>