

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i85.1827>*Е. М. Деркач*

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Постановка проблеми. Питання підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів України нині актуалізувалося у зв'язку з анонсованою реформою річкового транспорту. Територією України простягається 2714,5 кілометрів внутрішніх водних шляхів, які належать до категорії судноплавних. Внутрішні річкові водні шляхи України включають річки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, зокрема це річки Дунай (Р80), Дніпро (Р40), Дністер (Р90); численні лимани, але використання внутрішніх водних шляхів не досить ефективне (близько 1% вантажів перевозиться за допомогою внутрішнього водного транспорту) [1].

Розвиток судноплавних артерій країни сприятиме розвантаженню автомобільних доріг, дозволить об'єднати морські шляхи в єдину магістраль. Відсутність встановленої законом правової основи функціонування і розвитку внутрішнього водного транспорту в країні з однією із найбільших судноплавних річок – Дніпром, що протікає через всю територію України, не дозволяє повністю забезпечити комплексний розвиток, зміцнювати спроможність і конкурентоспроможність внутрішнього водного транспорту.

У Білій книзі транспорту ЄС 2011 року передбачено, що 30% вантажних перевезень на відстань понад 300 км до 2030 року повинні перейти на інші види транспорту, більш екологічні, такі як залізничний або водний транспорт. До 2050 року їх частка повинна становити понад 50%, що сприятиме ефективним і зеленим вантажним коридорам; а також стимулюватиме інтеграцію внутрішніх водних шляхів у транспортну систему, сприятиме екоінноваціям у вантажних перевезеннях [2].

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 № 430-р, передбачає заходи щодо забезпечення розвитку водного транспорту: поступову лібералізацію вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; поліпшення судноплавних характеристик і збільшення обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів упр'ятеро; стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) й інтелектуальних транспортних систем та іншого [3]. У зв'язку із зазначеним актуалізується питання щодо модернізації законодавства про внутрішній водний транспорт для посилення і розвитку такого перспективного, екологічного й економічно вигідного виду перевезень, розвитку інфраструктури річкового транспорту та інтеграції української транспортної мережі до трансєвропейської.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі правові питання функціонування внутрішнього водного транспорту розглядалися в роботах М.А. Аллахвердова, М.І. Брагінського, В.В. Вітрянського, Є.В. Довженко,

О.В. Клепікової, О.М. Припузової, М.Є. Ходунова та інших. Втім в сучасних умовах розпочатої реформи у сфері річкових перевезень і прагнення законодавця створити необхідне правове підґрунтя функціонування та розвитку річкового транспорту та ефективної річкової логістики потребує переосмислення відповідних питань у науці господарського права.

Метою статті є виявлення правових проблем функціонування та розвитку у сфері внутрішнього водного транспорту та визначення напрямів вдосконалення відповідного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Нині правове регулювання перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом здійснюється відповідно до: 1) Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року, глава 32 якого містить правові норми щодо перевезення вантажів як виду господарської діяльності, договірних відносин суб'єктів перевезення, відповідальності перевізника та порядку вирішення спорів щодо перевезення; Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року, глави 64 та 65, які містять правові норми щодо перевезення вантажу, багажу, пасажирів і пошти та транспортного експедирування; 2) Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, який діє лише в частині, що не суперечить чинному законодавству України; 3) Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року, та інших нормативно-правових актів.

Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України містять загальні положення щодо правових форм здійснення перевезення, відповідальності учасників перевезення, які деталізуються в транспортних кодексах і статутах, правилах перевезення. Слід підкреслити фундаментальне значення Господарського кодексу України у регулюванні перевезень вантажів як виду господарської діяльності, але на сучасному етапі розвиток річкових перевезень в Україні багато в чому залежить від прийняття базового закону, який врегулює особливості функціонування внутрішнього водного транспорту.

У науковій літературі пропонували різні підходи щодо регулювання діяльності транспорту взагалі та внутрішнього водного транспорту зокрема. Так, Є.В. Довженко у своєму дисертаційному дослідженні розробила модель ієрархічної, галузевої структури транспортного законодавства України. На думку дослідниці, вертикальна структура транспортного законодавства, яка складається з дев'яти рівнів, базується на ієрархічній побудові системи нормативних актів, що входять до його складу.

Галузеву (горизонтальну) структуру законодавства про транспорт Є.В. Довженко пропонує поділити на дві частини: «загальнотранспортне законодавство» (встановлює загальні правові та організаційні засади функціонування транспорту, визначає правовий статус та юридичну відповідальність суб'єктів транспортної діяльності) та «транспортно-галузеве законодавство» (регламентує суспільні відносини в діяльності окремих видів транспорту і відображає формально-логічний поділ транспортного законодавства на певні інститути) [4, с. 15].

Авторка наполягає на необхідності заміни застарілих нормативно-правових актів кодифікованими актами, що слугуватиме наближенню законодавства до потреб

сьогодення, ліквідації прогалин, які ще мають місце, та запобіганню надмірного розвитку підзаконної нормотворчості, що суттєво принижує роль і місце закону у регулюванні суспільних відносин на транспорті, і пропонує розробити Основи транспортного законодавства України [4, с. 11].

Продовжуючи наукову дискусію, О.В. Клепікова зауважує, що транспортні закони в складі окремих номінованих підсистем можуть залишатися чинними і надалі, але у формі спеціальних транспортних кодексів, і вважає, що до кодифікованих актів спеціальної дії шляхом поглинання норм відповідних транспортних статутів і законів можуть увійти Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт і Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт, враховуючи позитивний досвід деяких країн (Кодекс автомобільного транспорту, Кодекс залізничного транспорту і Кодекс торговельного мореплавства Молдови).

На думку дослідниці, така спеціальна предметна кодифікація не зменшує ролі Господарського кодексу України, до змісту якого мають увійти загальні норми щодо транспортної діяльності. Метою спеціальної транспортної кодифікації має бути не лише напрацювання загальних норм про певний вид транспорту, узагальнення норм про перевезення, а ретельне й логічне напрацювання норм, які регулюють різні види господарських відносин, що виникають у зв'язку із функціонуванням підгалузей (підсистем) транспортної системи відповідно до системи транспортного законодавства, яка включає загальносистемне, інфраструктурне, різнопланове предметне законодавство тощо [5, с. 379–380].

Вважаючи логічними та досить обґрунтованими наведені вище пропозиції дослідників, більш оптимальним вбачається прийняття єдиного Транспортного кодексу, в Загальній частині якого можуть міститися загальні засади функціонування всіх видів транспорту, транспортної інфраструктури, а в Особливій частині могли б знайти відображення особливості правового регулювання господарської діяльності окремих видів транспорту, що сприяло б уніфікації термінології та покращенню господарської практики застосування відповідного законодавства, усуненню внутрішніх протиріч і дублюванню правових приписів, впорядкуванню чинних нормативно-правових актів у цій сфері, створенню умов для рівноправного розвитку всіх форм господарювання, розвитку сучасного ринку транспортних послуг [6].

Отже, одним із головних завдань правової політики є прийняття закону України про внутрішній водний транспорт. Слід зазначити, що спроби створення правової основи функціонування внутрішнього водного транспорту робилися неодноразово. Незважаючи на розуміння важливості річкових перевезень, пропонувалися різні підходи до такого регулювання. Найгострішим питанням стає те, чи розвивати внутрішні ресурси і можливості, включаючи розвиток власного суднобудування, або орієнтуватися на те, що перевезення внутрішніми водами будуть здійснюватися іноземними компаніями.

Верховна Рада України у першому читанні підтримала законопроект «Про внутрішній водний транспорт» (1182-1-д), яким передбачено низку нововведень: заміна багатьох видів платежів єдиним збором; створення спеціальної структури, яка взяла б в управління здійснення річкових перевезень Державного фонду розвитку

внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускної здатності річки [7]. Проект закону включає 12 розділів, які передбачають положення щодо державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, загальних засад функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден, перевезення вантажу та пасажирів, безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, державного нагляду і контролю, відповідальності судовласників тощо.

Регулюванню перевезення вантажів і пасажирів як виду господарської діяльності у зазначеному законопроекті присвячено розділ VIII, в якому передбачено умови здійснення такої діяльності. Зокрема, ст. 54 проекту передбачає умову доступу до ринку перевезення пасажирів і вантажів внутрішнім водним транспортом – ліцензування цього виду господарської діяльності. Проте відповідно до чинного Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року ліцензуванню підлягають лише перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів річковим транспортом (п. 24 ч. 1 ст. 7). Вантажні ж перевезення за загальним правилом не належить до видів діяльності, які підлягають ліцензуванню.

Крім цього, законопроектом передбачаються особливі обов'язкові вимоги до професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами; наявність у особи, яка здійснює управління діяльністю з перевезення вантажів на постійній основі, дійсного свідоцтва професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами (документами, що підтверджують професійну компетентність перевізників вантажів внутрішніми водними шляхами, можуть бути дипломи, сертифікати, інші свідоцтва, видані державами їх реєстрації – членами ЄС). Зазначені вимоги не застосовуються лише до перевізників, які здійснюють перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами на судах, дедевейт яких становить менше 200 тонн при максимальній осадці, та поромах.

Слід зазначити, що чинний Господарський кодекс України передбачає правові форми здійснення перевезення вантажів щодо всіх видів транспорту – договір перевезення вантажу, укладення якого підтверджується складенням перевізного документа – транспортної накладної, за необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів між вантажовідправником і перевізником може бути укладений довгостроковий договір, який на внутрішньому водному транспорті називається навігаційним (ст. 307). Проте у законопроекті взагалі відсутні положення щодо довгострокового (організаційного) договору, лише положення щодо договору перевезення. Серед транспортних перевізних документів, які засвідчують факт прийняття перевізником вантажу до перевезення, зазначаються транспортна накладна, внутрішній коносамент або коносамент; для міжнародних і транзитних перевезень обов'язковим є оформлення коносаменту. Нині в чинному Статуті внутрішнього водного транспорту перевізними документами при перевезенні внутрішнім водним транспортом зазначено накладну, дорожню відомість і квитанцію, яка підтверджує приймання вантажу до перевезення перевізником. Відповідно до Кодексу торгового мореплавства від 23 травня 1995 року коносамент є документом, що підтверджує факт та умови укладення договору перевезення вантажу морським транспортом.

Розділ XI законопроекту передбачає відповідальність судновласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт, серед яких передбачено лише адміністративно-господарські штрафи судновласників. За твердженням розробників, прийняття нового закону дозволить збільшити обсяги транспортування комерційних товарів мінімум утричі, що призведе до того, що до 2025 року обсяги річкових перевезень зростуть до 30 млн тонн у рік [8].

Законопроект спрямований на перетворення Дніпра в потужну транспортну артерію, запровадження ефективної річкової логістики, лібералізацію ринку, допустивши судна під іноземним прапором; дерегуляцію галузі шляхом введення безкоштовного проходження шлюзів і часткового звільнення суден внутрішнього плавання від зборів у морських портах; розвиток водного шляху між Україною та Білоруссю Е-40, спрощення адміністративних процедур при реєстрації суден і видачі кваліфікаційних документів; залучення іноземних інвестицій та імплементації європейських норм, зокрема Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами; Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення; Директиву Ради ЄС 87/540/ЄЕС від 9 листопада 1987 року про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директиву Ради ЄС 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства; Директиву Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 року про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів і вантажів внутрішніми водними шляхами в межах Співтовариства; Директиву Європейського Парламенту і Ради 2016/1629 від 14 вересня 2016 року, яка встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, та Директиву 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства тощо.

Прийняття законопроекту сприятиме створенню конкуренції на ринку перевезень, демонополізує лоцманські послуги на внутрішніх водних шляхах. Дійсно, ст. 27 законопроекту, встановлюючи загальні умови допуску суден на внутрішні водні шляхи, передбачає, що іноземні судна допускаються до плавання на внутрішніх водних шляхах України за наявності свідоцтва судна внутрішнього плавання та кваліфікаційних документів екіпажу, виданих відповідно до законодавства України або відповідно до законодавства ЄС (ч. 2).

Крім цього, ст. 53 законопроекту передбачає, що перевезення пасажирів і вантажів у міжнародних рейсах між річковими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та іноземних портах (терміналах), а також транзитні перевезення внутрішніми водними шляхами України можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами, крім суден під прапором держави-агресора. Перевезення у каботажних рейсах між річко-

вими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та морськими портами (терміналами) України можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами, крім суден під прапором держави-агресора, суден, власником або судновласником яких є громадяни держави-агресора або юридичні особи, зареєстровані на території держави-агресора [7].

Слід зазначити, що процеси демонополізації ринку перевезень вантажів спостерігаються не лише щодо внутрішнього водного транспорту, а й для інших видів транспорту, зокрема залізничного, де передбачається поступовий перехід від монополії у сфері надання послуг із перевезення вантажів залізничним транспортом до монополії у сфері надання доступу до інфраструктури залізничного транспорту.

При лібералізації ринку перевезень вантажів слід забезпечити баланс державних і приватних інтересів, можливість співпраці на засадах державно-приватного партнерства, підтримки національних перевізників. Але в експертів виникають побоювання щодо річкових шляхів, на облаштування яких будуть витрачені чималі кошти, будуть допущені судна під прапорами різних країн з їх екіпажами, зі своїми базами сервісу та ремонту. Натомість більш доцільним є використання судна під іноземними прапорами на умовах оренди з подальшою заміною їх баржами українського виробництва [9].

Висновки. Підсумовуючи викладене, можна зробити такі висновки. Створення правових основ функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту є вкрай актуальним питанням, тому прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт», безумовно, сприятиме розвитку транспортного законодавства про внутрішній водний транспорт. Проте низка питань господарсько-правового характеру залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання діджиталізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, які підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту за єдиним перевізним документом, в тому числі електронним. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

Література

1. Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) : Указ Президента України від 28 вересня 2009 року. *Офіційний вісник України*. 2009. № 75. Ст. 2549.
2. White Paper on Transport 2011. Roadmap to a single European transport area. Towards a competitive and RESOURCE-EFFICIENT transport system, 2011. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
4. Довженко С.В. Загальнотеоретичні проблеми систематизації транспортного законодавства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень». Київ, 2011. 20 с.

5. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України : монографія. Київ : Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
6. Деркач Е.М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
7. Проект закону про внутрішній водний транспорт (1182-1-д від 17.01.2020). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954.
8. Верховна Рада дала старт реформі річкових перевезень, – Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31816.html>.
9. Гоцуенко Е., Гоцуенко Н. Внутренний водный транспорт. У падчерицы транспортной инфраструктуры появились законодательные перспективы. *Зеркало недели*, 2019. 30 ноября.

Анотація

Деркач Е. М. Господарсько-правові основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту. – Стаття.

У статті висвітлюються основні проблеми правового регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту, визначено напрями розвитку законодавства відповідно до законодавства Європейського Союзу. У статті зазначається, що нині галузь річкового транспорту перебуває на етапі структурного реформування, імплементації норм відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами, формування сучасного законодавства про внутрішній водний транспорт, а також створення конкурентного середовища на ринку річкових перевезень. У першому читанні прийнято проект Закону про внутрішній водний транспорт, що передбачає можливість допуску іноземних суден до плавання на внутрішніх водних шляхах України, які будуть надавати послуги з перевезення на конкурентних умовах.

У статті зазначається, що процеси демонополізації ринку перевезень вантажів спостерігаються не лише у сфері внутрішнього водного транспорту, а й в інших видах транспорту, зокрема залізничного, де передбачається поступовий перехід від монополії у наданні послуг із перевезень вантажів залізничним транспортом до монополії у наданні послуг з користування інфраструктурою залізничного транспорту. Проте при лібералізації ринку перевезень вантажів слід забезпечити баланс державних і приватних інтересів, можливість співпраці на засадах державно-приватного партнерства, підтримки національних перевізників.

Авторка робить висновок, що низка питань ще залишається поза увагою законодавця, зокрема правові форми здійснення перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, господарсько-правова відповідальність учасників перевезення, правовий статус річкового порту, терміналів, питання діджиталізації перевізного процесу, зокрема можливість укладення в електронній формі договорів перевезення, перевізних документів, які підтверджують укладення договорів перевезення, питання мультимодальності, а саме перевезення вантажів за участю декількох видів транспорту за єдиним перевізним документом, в тому числі електронним. У зв'язку із зазначеним необхідна виважена правова політика, яка дозволить створити необхідне правове підґрунтя для розвитку та функціонування внутрішнього водного транспорту.

Ключові слова: перевезення вантажів, господарська діяльність, річки, транспортне законодавство, договір перевезення, перевізний документ, відповідальність.

Summary

Derkach E. M. Economic-Legal Basics for Functioning and Development of Inland Water Transport. – Article.

The article highlights the main problems of legal regulation of inland water transport, identifies areas for development of relevant legislation in accordance with the European Union legislation. The article points out that currently there is a structural reform in inland water transport sector according to the Association Agreement between Ukraine and the European Union. The competitive environment within the inland water transport market is going to be formed. Currently, the draft Law on Inland Water Transport has been adopted in the first reading.

There are some provisions prescribing the possibility for foreign vessels to navigate on inland waterways of Ukraine, providing transportation services on a competitive basis. The article highlights that the demonopolization processes of the freight market are being observed not only in the field of inland water transport, but also for other modes of transport, in particular, railway transport. However, it is concluded that the liberalization of the freight inland water transport market should provide for a balance of public and private interests, the possibility of cooperation on the basis of public-private partnership, support for national carriers.

The author concludes that a number of issues still need the legislator's attention, in particular, the legal forms of freight transportation by inland water transport; the economic-legal liability of transportation participants; the legal status of the river ports and terminals; the digitalization of the transportation process, in particular the possibility of concluding the digital contracts and digital transportation documents which confirm the formation of transportation contracts; issues of multimodality, namely the transportation of goods by different modes of transport using a single transportation document, including the electronic one. In this regard, a balanced legal policy is needed in order to create the relevant legal basics for the development and functioning of inland water transport.

Key words: cargo transportation, economic activity, rivers, transport legislation, transportation contract, transportation document, responsibility.