

УДК: 342.951:656.6

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-74-1-50-63>



**Пайда Юрій Юрійович,**

доктор юридичних наук, доцент

(Кам'янець-Подільський податковий інститут,  
м. Кам'янець-Подільський)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6424-6419>

## **ПРАВОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ**

*Розвиток внутрішніх водних шляхів України потребує вдосконалення і прогресу судноплавства та відповідної інфраструктури. У статті розглянуто нормативно-правову базу з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України, визначено поняття організації діяльності водного транспорту. Значну увагу автором приділено державному управлінню і регулюванню господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті та відповідальності за порушення правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.*

**Ключові слова:** внутрішні водні шляхи; судноплавство; вантажні та пасажирські перевезення; державне управління.

**Постановка проблеми.** Регулювання відносин у галузі судноплавства належить до найбільш пріоритетних напрямів внутрішньої політики України. Створення правових стимулів для вдосконалення цієї транспортної системи згідно з напрямками розвитку держави, закріплених у Конституції України, є однією з головних заповунок підвищення добробуту всього суспільства та його економічного потенціалу зокрема. Тому здійсненню більш ефективного контролю і нагляду в галузі судноплавства, спрямованому на забезпечення вищого рівня безпеки, виявлення, припинення та усунення порушень законності, має приділятися належна увага як зі сторони держави, так і вповноважених нею органів.

Водночас діяльність учасників відносин у сфері водного транспорту має бути законодавчо врегульованою, адже використання водних транспортних засобів може завдавати значної шкоди життю і здоров'ю всього населення, екології та водному світу (тваринам і рослинам), а також призводити до адміністративної і кримінальної відповідальності всіх учасників цих відносин. Крім того, нормативно-правове регулювання безпеки судноплавства, засобів річкового транспорту та маломірних суден і досі перебуває у зародковому стані.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням правового врегулювання у сфері внутрішнього водного транспорту України займалися такі вчені, як О. Ф. Андрійко, І. В. Арістова, О. В. Баклан, Ю. Ю. Басов, Д. М. Бахрах, К. І. Беляков, Ю. П. Битяк, В. Т. Білоус, Г. В. Галімішина, В. М. Гаращук, С. Т. Гончарук, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, С. Ф. Денисюк, М. М. Долгополов, В. В. Єгупенко, В. О. Заросила, В. В. Коваленко, В. К. Колпаков, О. А. Мартиненко, О. М. Музійчук, А. А. Музика, В. В. Новіков, В. І. Осадчий, О. І. Остапенко, В. П. Петков та ін. У цілому увага науковців здебільшого була зосереджена на питаннях контролю і нагляду в державному управлінні, у межах якого досліджувалися організаційно-правові засади державного контролю, адміністративний нагляд в органах внутрішніх справ тощо. Також деякі фахівці висвітлювали аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху, тоді як проблеми сфери судноплавства, а саме правового регулювання з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України, й

досі залишаються поза увагою вітчизняних учених. Саме це стало причиною вибору теми й мети даної статті.

**Виклад основного матеріалу.**

*1. Нормативно-правова база з питань судноплавства внутрішніми водними шляхами України (курсив мій. – Ю. П.).*

Адміністративно-правове регулювання діяльності як морського, так і річкового транспорту можна віднести до базового регулювання, адже головні закони в цій галузі є за своєю природою адміністративно-правовими актами. Крім того, адміністративно-правове регулювання опосередковує управлінські відносини між юридичними особами, що знаходяться в підпорядкуванні одне одному. А керівний орган у такому разі здійснює публічне адміністрування.

Питання судноплавства внутрішніми водними шляхами України регулюється законами, кодексами, статутами, постановами, положеннями про транспорт узагалі та деякі його види [1–8].

Організаційно-правові, економічні засади діяльності транспорту визначаються Законами України «Про транспорт», «Про морські порти України», Кодексом торговельного мореплавства, Водним кодексом України та низкою інших нормативно-правовим актів.

Також функціонування водного транспорту визначається, окрім актів спеціального законодавства, й деякими нормами актів загального характеру, наприклад Цивільним, Господарським, Бюджетним, Податковим, Земельним кодексами України, законами України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про концесію» тощо.

Певне місце в складі цих правових актів займають і програмні документи. До них варто віднести Національну транспортну стратегію країни на період до 2030 року.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України складається з: внутрішніх водних шляхів, до яких належать судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди й інші технічні об'єкти; системи навігації та контролю щодо дотримання умов безпеки судноплавства; річкового флоту різних категорій: пасажирського, вантажного, технічного й спеціалізованого; річкових портів (портопунктів) і судноремонтних заводів (ремонтних баз флоту); іншої річкової інфраструктури [9].

Річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води й територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування, крім випадків, коли відповідно до законодавства України їх використання з цією метою повністю або частково заборонено. Перелік внутрішніх водних шляхів, які належать до категорії судноплавних, затверджується Кабінетом Міністрів України [10].

Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) виступає центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури [11].

Морська адміністрація здійснює власні повноваження безпосередньо і через створені територіальні органи: Чорноморсько-Азовське міжрегіональне управління, Чорноморське міжрегіональне управління, Верхньодніпровське міжрегіональне управління, Нижньодніпровське міжрегіональне управління та Подільсько-Карпатське міжрегіональне управління [12].

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків – державна організація, яка належить до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту України [13].

Також із переходом до ринкових відносин, удосконаленням структури та нормативної бази діяльності центральних органів виконавчої влади модифіковано й об'єкт адміністративного регулювання. Так, місією Міністерства інфраструктури є формування й реалізація державної політики в усіх галузях транспорту, в тому числі морського та

річкового, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства тощо. У межах даної місії розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, яка визначила пріоритети розвитку цієї галузі та виступає головним документом, що врегульовує транспортну сферу України [14]. Інша частина підзаконних документів, які стосуються транспортної галузі, має відповідати положенням цієї Стратегії.

Деякі повноваження в галузі управління об'єктами водного транспорту делеговані суб'єктам господарювання (державним підприємствам), що входять до морського транспортного комплексу – багатофункціональної структури, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні.

Наприклад, державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – АМПУ) є державним унітарним підприємством та діє як державне комерційне підприємство, утворене розпорядженням Кабінету Міністрів України від 4.03.2013 № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» згідно із Законом України «Про морські порти України».

Так, АМПУ входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України та забезпечує функціонування морських портів, утримання і використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання другого покладеного на нього завдання безпосередньо та через свої філії, які створюються у кожному морському порту (адміністрація морського порту) [15]. Водночас АМПУ працює для держави та бізнесу, охоплюючи щодня увесь спектр завдань у порту й на морі – від вдосконалення законодавчої бази до забезпечення транспортування вантажів та безпеки мореплавства [16].

Щодо підтримки глибин ДП «Укрводшлях» у межах наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» виконувало дані заходи, проте, враховуючи відсутність у повному обсязі фінансування з державного бюджету, міністром інфраструктури України прийнято рішення стосовно трансформації нормативно-правових актів і повноважень державних підприємств водно-транспортного комплексу.

Тому було розроблено низку заходів, що передбачили передачу деяких функцій від ДП «Укрводшлях» до ДП «АМПУ» як до підприємства, що володіє практичним досвідом проведення днопоглиблювальних робіт та керує морськими каналами, що з'єднуються з річками України. Згідно з цими змінами, починаючи з 2018 року, ДП «АМПУ» забезпечує: надійний зв'язок із суднами, що перебувають на підходах та в зоні дії річкової інформаційної служби (далі – РІС); своєчасне інформування судновласників щодо змін у роботі навігаційного обладнання, зміщення зі своїх місць засобів навігаційного обладнання (далі – ЗНО), розкладу роботи мостів у зоні дії РІС і про метеоінформацію; виконання промірних, тральних, днопоглиблювальних і дноочисних робіт на внутрішніх судноплавних шляхах; безпечне лоцманське проведення суден по внутрішніх судноплавних шляхах.

До того ж державне підприємство «Адміністрація річкових портів України» утворене з метою управління портовим збором у річкових портах України; надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів річковим транспортом; здійснення буксирних, маневрових робіт та робіт, пов'язаних із навантаженням і розвантаженням суден; інструментального обстеження берегових об'єктів річкових портів; водолазного обстеження гідротехнічних споруд річкових портів; паспортизації берегових об'єктів; розробки нормативної документації стосовно експлуатації берегового об'єкту річкових портів; контролю за експлуатацією, ремонтом й модернізацією річкового флоту України; раціонального використання земельного фонду у відведених межах тощо [10].

У цілому річкова інформаційна служба України на сайті Адміністрації морських портів України подає перелік річкових портів із необхідними реєстраційними та технічними характеристиками [17].

На відміну від морських портів, які володіють більш доступною і зрозумілою законодавчою базою, що регулює їхню діяльність, правове забезпечення організації діяльності річкових портів національним законодавством не зовсім конкретизовано.

Як зазначив директор компанії «Delta International Services» Г. Тасліцький, отримана їхньою юридичною компанією офіційна відповідь на запит від державного підприємства «Адміністрація річкових портів», в якому, зокрема, зазначено, що «у сфері річкового транспорту наявна правова невизначеність: насамперед у чинному законодавстві України не визначено таке поняття, як «річковий порт» (на відміну від поняття «морський порт»), також немає поняття території та акваторії річкового порту. Й інші питання, пов'язані з експлуатацією річкових портових гідротехнічних споруд, управлінням річковими портами, теж залишаються законодавчо не врегульованими» [18].

Указуючи на досить важливу роль сучасного водного транспорту, слід зауважити, що морські й річкові порти є складовою частиною всієї транспортної системи, головна мета яких – забезпечення перевезення вантажів і пасажирів. Тож порти як об'єкти транспортної інфраструктури займають значне місце в галузі управління морським та річковим транспортом, а тому є об'єктами, де утворюються ці суспільні відносини, що теж вимагають використання механізму адміністративного регулювання.

Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» здійснює функції із технічного (класифікаційного та конвенційного) нагляду (огляду) суден незалежно від форм власності та відомчої належності, розробки й затвердження правил і технічних вимог стосовно забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, які перевозяться, екологічної безпеки суден; погодження проектно-технічної документації та технічного огляду суден під час будівництва, переобладнання, модернізації і ремонту суднових механізмів, обладнання, пристроїв, холодильних установок та ін.; погодження проектів стандартів, технічних умов, керівних та інших документів; експертизи технічного стану суден, оцінки їхньої вартості; оцінки відповідності персоналу водного транспорту; технічного нагляду за станом гідротехнічної споруди та за промірними роботами на акваторіях, прохідних каналах і судноплавних шляхах водотранспортного комплексу України, промисловою безпекою небезпечних виробничих об'єктів; підготовки та сертифікації персоналу в системі Регістру судноплавства України; проведення дефектизації суднових конструкцій тощо [19].

На нашу думку, структуризована система органів, які координують діяльність водного транспорту, сьогодні не є цілісним утворенням, що й призводить до неузгодженості в управлінні і спричиняє труднощі в правозастосовній діяльності.

Для прикладу наведемо інформацію про колізійну ситуацію щодо призначення капітанів портів. Як зазначалося на сайті «Порти України», станом на 18 лютого 2019 року в морських портах офіційно працювало по два капітани: один – від Адміністрації морських портів України, а другий – від Державної служби морського й річкового транспорту України (Морська адміністрація). Тож конфлікт виник унаслідок бажання Морської адміністрації і Мінінфраструктури самостійно впливати на призначення і звільнення капітанів портів.

У Морський палаті України зауважували, що слід на законодавчому рівні більш чітко розділити функції забезпечення та функції нагляду. Крім того, до функції нагляду мають перейти окремі повноваження капітанів портів, тобто видача дипломів, паспортів моряків тощо [20].

Національне законодавство, що направлене на регулювання рибного господарства, зумовило віднесення до системи управління водним транспортом водночас й органи, які здійснюють управління цією галуззю. Насамперед це стосується Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство й охорону водних біоресурсів», у якому в ст. 46 зазначено, що в галузі рибного господарства діють морські рибні порти, портопункти й інші

місця базування суден флоту рибної промисловості [21]. Тож вивчення Положення про Міністерство аграрної політики і продовольства України, що визначає повноваження цього органу публічної влади в регулюванні й діяльності суб'єктів рибного господарства, дає змогу припустити, що флот рибного господарства складається із суден флоту рибного господарства [22].

Тому Міністерство аграрної політики та продовольства України, а також Державне агентство рибного господарства України (далі – Держрибагентство) належать до суб'єктів, які входять до системи органів управління водним транспортом України.

Держрибагентство виступає центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра аграрної політики й продовольства та який реалізує державну політику в галузі рибного господарства й рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, регулювання рибальства, безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства [23].

Крім того, до списку нормотворчих актів слід віднести і Міжнародну морську організацію (англ. International Maritime Organization) (далі – ММО) – це міжнародна міжурядова організація, що є спеціалізованою установою в системі Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН). Сама діяльність ММО спрямована на скасування дискримінаційних дій, які стосуються міжнародного торговельного судноплавства, а також прийняття норм (стандартів) щодо забезпечення безпеки на морі й запобігання забрудненню із суден довкілля, насамперед морського, та вирішення юридичного питання, пов'язаного з міжнародним судноплавством. Водночас ММО сприяє полегшенню взаємодії урядів держав із технічних питань для досягнення найвищих стандартів у сфері безпеки та запобігання забрудненню; приймає і вдосконалює обов'язкові до виконання й рекомендаційні міжнародні конвенції, кодекси, резолюції, протоколи, циркуляри та рекомендації [24].

Подаючи характеристики суб'єктів, що задіяні в організації діяльності водного транспорту, ми не можемо залишити поза увагою і судовласників, управлінські повноваження яких закріплено як у законодавстві України, так і в міжнародному праві, тобто в морських звичаях.

Так, судовласники являють собою досить численний корпус суб'єктів управління воднотранспортної галузі. Згідно зі ст. 20 Кодексу торговельного мореплавства України судовласником виступає юридична чи фізична особа, що експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах [25].

Отже, зазначена нами структурована система органів управління водним транспортом України зорієнтована на визначені суспільним інтересом цілі за допомогою як правових, так і матеріальних засобів, а також забезпечує досягнення бажаного результату, кінцевої мети щодо безпечного й економічно результативного функціонування воднотранспортної галузі.

*2. Державне управління та регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті (курсив мій. – Ю. П.).*

Державне регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті здійснюється Верховною Радою України, Кабінетом Міністрів України, Міністерством транспорту і зв'язку України, місцевими державними адміністраціями.

Головні функції державного регулювання діяльності водного транспорту полягають у: формуванні ринку послуг; контролі за виконанням законодавства щодо водного транспорту; нормативно-правовому регулюванні з питань водного транспорту; ліцензуванні діяльності перевізників; стандартизації і сертифікації; організації та контролі водних перевезень; тарифній, інноваційній та інвестиційній політиці; державному замовленні на соціально значущі послуги водного транспорту загального користування; захисту прав споживачів послуг водного транспорту [5, с. 72].

Департамент державної політики у сфері морського та річкового транспорту Міністерства інфраструктури виступає головним органом державного регулювання річкового транспорту в Україні. Так, основними учасниками перевезень на Дніпрі є: 1) «Укррічфлот» – це основний річковий перевізник та власник портів, що пропонує досить широкий асортимент послуг у галузі перевезень внутрішніми водними шляхами України; крім цього, у власності компанії є суднобудівні та судноремонтні підприємства; 2) «Укрводшлях» – державне підприємство водних шляхів, що здійснює діяльність із розвитку державних внутрішніх водних шляхів та створює належні умови для безпечного судноплавства. А функції, що пов'язані зі здійсненням транспортної, технічної та екологічної політики під час експлуатації водних шляхів і судноплавних шлюзів України покладені державою на це підприємство; 3) річкова інформаційна служба України обслуговує басейни Дніпра від Кізомиса до Вишгорода і Дунайську ділянку водних шляхів. Ця організація є філією ДП «Дельта-лоцман», що входить до складу ДП «Адміністрація морських портів України», утворена наказом Міністерства інфраструктури України від 25.02.2011 № 7 «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України». Так, РІС працює із 2012 року. Головними її завданнями є: сприяння підвищенню рівня безпеки судноплавства, ефективності здійснення перевезень внутрішніми водними шляхами та захисту навколишнього середовища, поліпшення взаємодії з іншими видами транспорту шляхом надання судноводіям і всім авторизованим користувачам офіційного вебсайту РІС, інформації в режимі реального часу щодо судноплавства, стану судноплавних внутрішніх водних шляхів (далі – ВВШ) України і факторів, що впливають на умови навігації в зоні дії РІС на річках Дніпро і Дунай.

Порти Дніпра розташовані на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення категорії «Е». І саме вони знаходяться у вузлах зосередження як промислового, так і аграрного потенціалу України.

Також судноплавні компанії виступають частиною сфери послуг та, на відміну від промислових підприємств, що виробляють продукцію, підприємства водного транспорту надають транспортні послуги, для яких не притаманні загальноприйняті методи управління. А тому в умовах невизначеності та складності нинішньої економічної ситуації і з урахуванням впливу зовнішнього середовища виникає потреба в пошуку потенційних і вдосконаленні наявних методів управління діяльністю таких сервісних організацій, як судноплавні компанії.

Наразі на ринку транспортних послуг діяльність вітчизняних судноплавних компаній супроводжується постійною конкуренцією, що підсилюється недостатнім рівнем володіння інформацією (обмеженістю інформації) про ринок транспортних послуг і неналежним знанням ситуації щодо маркетингових позицій, які займають судноплавні компанії.

Організація судноплавства – дуже важлива складова частина транспортної системи України, без якої стійке функціонування господарської діяльності було б неможливим, що потребує, у свою чергу, впровадження сучасних наукових підходів в організації функціонування водного транспорту в державі.

Узагалі в транспортній системі України досить важливе значення мають всі її складові, однак під час перевезення вантажів великих обсягів на значні відстані найбільш рентабельним є використання водного транспорту, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, призначену задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Досить ефективно використання можливостей водогосподарського комплексу є значним важелем стабілізації і розвитку економіки України. Велика конкуренція на міжнародному ринку, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність більш чіткого розуміння завдань стосовно розвитку, реформування і підвищення ефективності роботи системи річкового транспорту.

На сьогодні в Україні існує портовий комплекс, що налічує 13 морських портів, які здатні переправити до 230 млн тонн вантажів на рік. Третину наявних потужностей становлять державні стивідорні компанії, зношування основних фондів яких сягає 80 %. Наприклад, у 2018 р. державними стивідорними компаніями оброблено 53,5 % загального обсягу вантажопереробки в морських портах України [16].

Водночас інноваційний розвиток цієї галузі впливає і на зростання головних показників його діяльності. Так, аналіз демонструє, що в 2016–2018 роках відбулося значне скорочення кількості рухомого складу річкового і відповідно зростання чисельності суден морського транспорту (за даними сайту Державної служби статистики). Це підтвердило й обстеження технічного стану суден, яке раз на три роки проводить Державна інспекція України з безпеки на морському й річковому транспорті (далі – Укрморрічінспекція) та Державне рибне господарство України, що виявило, як у статистичні дані рухомого складу річкового транспорту було включено судна, вже непридатні для експлуатації.

Також динаміка показника допоміжних транспортних послуг морських, річкових портів і причалів з обробки вантажів (за даними сайту Державної служби статистики) свідчить, що з 2014 р. відбулося падіння обсягів переробки вантажів у морських і річкових портах, що пов'язано з воєнними діями на Сході України, анексією Криму та напруженістю ситуації в районі Азовського моря. У 2015–2017 роках показники переробки вантажів морськими портами скоротилися внаслідок того, що Україною було втрачено п'ять морських портів: Севастополь, Керч, Феодосію, Євпаторію, Ялту.

Як відомо, динаміка обсягів перевезення вантажів водним транспортом України впродовж останніх років демонструє тенденцію до зниження (за даними сайту Державної служби статистики). Тож варто зазначити, що в нашій країні є проблеми для транзиту вантажів водним транспортом через певну невідповідність економічним і технічним вимогам морських портів, а також внутрішніх водних шляхів, судноремонту, повнокомплектного суднобудування. Водночас протягом останніх років Міністерство інфраструктури України проводить роботу стосовно реформування всієї системи управління і модернізації морських і річкових портів та приведення їхнього стану у відповідність європейським вимогам у цілому.

Отож обсяг переробки вантажів у морських портах України за 2018 р. становив 132,6 млн т, що на 0,6 % більше, аніж за 2017 р. За вказаний період перероблено 98,5 млн т експортних вантажів (74,2 % загального обсягу), 20,4 млн т – імпортних (15,3 %), 11,8 млн т – транзитних (8,9 %) та 1,8 млн т – вантажів внутрішнього сполучення (1,3 %).

Порівняно з 2017 р. переробка вантажів внутрішнього сполучення зменшилася майже в 3,0 рази, експортних – на 2,0 %, а переробка імпортних вантажів зросла на 27,8 %, транзитних вантажів – на 14,3 % [16].

Також обсяг експорту послуг морського транспорту України в 2017 р. становив 661,6 млн дол. США, імпорту – 141,2 млн дол. США, відповідно, експорт послуг річкового транспорту України – 29,9 млн дол. США, імпорт – 0,4 млн дол. США.

Розглядаючи динаміку капітальних інвестицій у підприємства водного транспорту України в 2011–2018 роках, на підставі даних сайту Державної служби статистики відзначимо, що спостерігалось зростання капітальних інвестицій у водний транспорт на 1,6 % (порівняно з 2017 р.).

Довгі роки річковий водний транспорт завдяки низькій собівартості перевезень і наявності природних водних шляхів утримував майже монопольне становище та був одним з оптимальних і затребуваних видів транспорту, який сприяв взаємодії процесу виробництва продукції та її обігу, а також забезпечував можливість транспортування продукції по внутрішніх водних широтах. На підтвердження цього можна навести публікацію П. І. Підлісного, у якій розкрито переваги перевезення вантажів та пасажирів Публічним акціонерним товариством (далі – ПАТ) «Судноплавна компанія «Укррічфлот», що

відрізняється надійністю у наданні послуг, високою якістю перевезень і наявністю нового флоту [2, с. 21].

Варто зазначити, що в сучасних умовах внутрішні вантажні річкові перевезення, насамперед це стосується р. Дніпро, виконуються у невеликих обсягах, за винятком тих, що здійснюються по р. Дунай. Відомі українські річкові судноплавні компанії (ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот», Приватне акціонерне товариство (далі – ПрАТ) «Українське Дунайське пароплавство») завдяки появі суден змішаного плавання «ріка-море» змістили пріоритети власного розвитку на морські перевезення. Як наслідок, річкові судноплавні компанії освоїли морські райони плавання, а річкова частина їхньої діяльності невелика та здебільшого здійснюється по р. Дунай. Однак усі перевезення, виконані даними компаніями, статистичні органи України відносять до річкових [26]. На необхідність державного стимулювання розвитку судноплавства в Україні неодноразово звертали увагу відомі в цій галузі вітчизняні вчені, серед яких С. М. Боняр, О. М. Котлубай, Н. Т. Примачов.

Перевезення вантажів водним транспортом в Україні забезпечують близько 260 судноплавних компаній, з яких п'ять державних, більш як десять – акціонерні чи приватні, а також усі інші операторські судноплавні компанії, діяльність яких ґрунтується на менеджменті орендованого флоту [27, с. 11].

Інші судноплавні компанії відрізняються або невеликою кількістю одиниць малотоннажного флоту, або виконують допоміжні роботи, паромні перевезення та обслуговування морегосподарського комплексу України.

Так, підприємства водного транспорту України в цілому здійснюють власну діяльність на світовому ринку, а на внутрішньому ринку працюють здебільшого річкові судна чи судна типу «ріка-море», які теж збільшують частку перевезень у закордонному плаванні.

Перевезення зовнішньоторговельних вантажів можуть провадитися або в міжнародному сполученні взагалі, або послідовно у внутрішньому (каботажному) та міжнародному (закордонному) сполученнях. Внутрішні зовнішньоторговельні перевезення здійснюються вкрай рідко та зазвичай з кон'юнктурних міркувань вантажовласників (наприклад, коли зовнішньоторговельний транспортний тариф вищий, аніж тариф для перевезень вантажів у межах однієї країни). Проте і в такому разі в межах країни відправлення внутрішнє перевезення завершується та починається міжнародне.

Крім того, самостійною сферою застосування водного транспорту залишається транспортування експортних, імпорتنих і транзитних вантажів суднами змішаного плавання («ріка-море») без перевалки у гирлових портах. Транспортування вантажів такими суднами відрізняється відсутністю операцій перевантаження та зберігання вантажів у портах, що сприяє більш кращому збереженню продукції і скороченню самого часу доставки вантажів. Тож перелічені переваги суден змішаного плавання сприяли тому, що обсяги міжнародних перевезень на цих суднах збільшилися, незважаючи на загальне падіння обсягів вантажних перевезень водним транспортом.

Збільшення перевезення вантажів у закордонному сполученні відбулося, зокрема, завдяки використанню флоту в міжнавігаційний період, а також різкому зростанню перевезень вантажів між іноземними портами та зменшенню баластних пробігів суден.

Перевезення транзитних вантажів територією України стало досить важливим джерелом експорту транспортних послуг, під яким розуміють надання можливості національними транспортними й іншими підприємствами іноземному вантажовласнику чи перевізнику фрахтувати транспортні засоби за відповідну винагороду за використання послуг морських і річкових портів.

Проте варто звернути увагу і на причини, які негативно впливають на транзитні перевезення вантажів в Україні. Головні з них пов'язані з невідповідністю якості системи контролю на кордоні з кількістю та вартістю податків і зборів, які стягуються, низьким



рівнем інформаційного обслуговування, завищеною вартістю послуг, які надаються на митній території контрольними та іншими службами, несприятливими умовами в ході оформлення транзитних перевезень та відсутністю їхнього законодавчого регулювання.

У цілому перевезення транзитних вантажів в Україні здебільшого здійснюється іноземними судноплавними компаніями, що збільшує збори за обробку тоннажу в національних портах, проте зменшує надходження фрахтової виручки від національних судновласників.

Судноплавна компанія безпосередньо керує роботою транспортного флоту та обслуговуючих підрозділів, що перебувають у її розпорядженні. А діяльність підприємств водного транспорту досить тісно пов'язана з роботою як морських, так і річкових портів та суднобудівних і судноремонтних заводів, які мають безпосередній вплив на систему обліку діяльності судноплавних компаній.

Досить важливими складниками транспортної інфраструктури країни є морські та річкові порти, що суттєво впливають на розвиток судноплавної діяльності України. І вдале розташування портів на напрямках міжнародних транспортних коридорів сприяє об'єднанню транспортної системи, а отже й інтегруванню економіки країни зі світовою та європейською транспортними системами. Тому водні транспортні порти забезпечують не тільки процес транспортування вантажів вітчизняними підприємствами водного транспорту, а й транзитні перевезення вантажів [28].

Державний управлінський вплив у найширшому його розумінні, що здійснюється у внутрішніх водах, територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні України, підлягає дії багатьох міжнародних угод, провідною серед яких є Конвенція ООН із морського права 1982 року (Україна ратифікувала її в 1999 році). Так, закріпивши всесвітні стандарти дії юрисдикції держав у всіх видах морських просторів та їхній правовий режим, Конвенція залишила поза увагою внутрішні води, де у повному обсязі, без будь-яких обмежень та застережень діє суверенітет прибережної держави, проте це не означає, що режим цих просторів жодним чином не залежить від норм міжнародних угод (згоду на обов'язковість яких надано відповідними органами держави): тут діють чимало інших договорів, присвячених певним сферам суспільних відносин, безпосередньо пов'язаних із морською діяльністю, а саме охорона людського життя на морі, забезпечення безпеки мореплавства та ін.

Такий вплив має прояв у всіх видах прибережних вод, надаючи здійснюваній у них юрисдикції держав рис інституту транснаціонального права, для якого є характерним органічне поєднання національних і міжнародно-правових норм та майже незмінний вигляд у більшості національних правових і державних управлінських систем. Завдяки закріпленому нормами міжнародних угод імперативному управлінському державному впливові на відносини, які виникають в акваторіях під їхньою юрисдикцією, остання є тут саме адміністративною, однак такою, що, на відміну від усталених поглядів на неї представників вітчизняної адміністративно-правової науки, має прояв не тільки в реакції держави на деякі порушення в галузі управління, а й в значно ширшому сенсі – щоденному державному управлінському впливові на суспільні відносини в цих акваторіях. Це розуміння юрисдикції закладено в нормах Конвенції ООН з морського права 1982 р. та угодах, якими визначено режим судноплавства прісноводними комунікаціями.

Отже, контроль за виконанням правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України здійснюється обласною радою і в межах власної компетенції місцевими державними адміністраціями, виконавчими комітетами сільських, селищних, міських рад, підрозділами Державної прикордонної служби України, Головним управлінням Державної служби України з надзвичайних ситуацій у тісній взаємодії з організаціями, установами, діяльність яких пов'язана із забезпеченням правопорядку та охорони життя на воді, територіальними підрозділами органів Національної поліції та охорони довкілля згідно з вимогами

законодавства. Державний нагляд за безпекою плавання суден внутрішніми водними шляхами здійснює центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері безпеки на транспорті.

**Висновки.** Таким чином, узагальнюючи питання нормативно-правової бази щодо судноплавства внутрішніми водними шляхами України, можна зробити висновок, що організація діяльності водного транспорту – це процес цілеспрямованого впливу суб'єкта управління на об'єкт управління через сукупність правових та неправових способів і методів, шляхом регулювання суспільних відносин з метою просторового переміщення матеріальних предметів (вантажу), фізичних осіб (пасажирів) морськими та річковими шляхами за допомогою вже наявних видів плавучих засобів (суден) і засобів берегової інфраструктури (портів, портових засобів, портопунктів, пристаней, спеціалізованих підприємств та ін.).

Отже, якщо розглядати державне управління не як увесь спектр проявів державної влади (законодавчої, виконавчої та судової), а як прояв тільки її виконавчої складової, то й у такому разі здійснення функцій підзаконного правового регулювання, контролю, публічних сервісів, охорони тощо покладається саме на органи виконавчої влади, засвідчуючи їхню провідну роль у визначенні, підтриманні й захисті прав, інтересів та встановлених режимів прибережних вод. Останнє нині об'єктивно набуває вкрай важливого значення і потребує невідкладного теоретичного опрацювання з наданням пропозицій стосовно розробки відповідного правового забезпечення та ретельного практичного відпрацювання вдосконаленого організаційного порядку, особливо щодо відновлення дії адміністративної юрисдикції України в Азово-Чорноморському регіоні.

### Список використаних джерел

1. Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних : Постанова Кабміну від 12 червня 1996 р. № 640 (із змінами, внесеними згідно з постановами КМУ № 341 (341-2019-п) від 17.04.2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-p> (дата звернення: 08.04.2020).
2. Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури № 354 від 06.08.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0905-07> (дата звернення: 08.04.2020).
3. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури № 354 (z0972-18) від 06.08.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04> (дата звернення: 08.04.2020).
4. Положення про річкову інформаційну службу на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства інфраструктури України від 25.02.2011 № 7 (із змінами від 23.12.2016, № 463). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0606-11> (дата звернення: 08.04.2020).
5. Про внесення змін до Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства інфраструктури України від 22.12.2015 № 549. URL: <https://законодавство.com/mininfrastrukturi-ukrajini/nakaz-vid-22122015-549-pro-vnesennya-zmin-348901.html> (дата звернення: 08.04.2020).
6. ГОСТ 26600-98. Знаки навигационные внутренних судоходных путей. Общие технические условия. URL: <http://www.amurvodput.ru/sites/default/files/Документи/ГОСТ%2026600-98.pdf> (дата звернення: 08.04.2020).
7. ДСТУ Б В.2.3-1-95 (ГОСТ 26775-97). Габарити підмостові судноплавних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах. Норми і технічні вимоги. К., 1998. URL: <http://proxima.com.ua/dbn/articles.php?clause=364> (дата звернення: 08.04.2020).
8. ДСТУ ISO 9001. Системи управління якістю. Вимоги. К., 2016. 30 с. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (дата звернення: 08.04.2020).
9. Про затвердження Стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року : наказ Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 № 543. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (дата звернення: 08.04.2020).
10. Водний кодекс України : від 06 червня 1995 року № 213/95-ВР (із змінами, внесеними згідно із Законом України № 2059-VIII від 23.05.2017). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр> (дата звернення: 08.04.2020).

11. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.
12. Про погодження утворення міжрегіональних територіальних органів Державної служби морського та річкового транспорту : розпорядження КМУ від 04.04.2018 № 213-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/213-2018-p> (дата звернення: 08.04.2020).
13. Про передачу державних підприємств, установ та організацій до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту : розпорядження КМУ від 24.10.2018 № 863-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/863-2018-p> (дата звернення: 08.04.2020).
14. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/430-2018-p> (дата звернення: 08.04.2020).
15. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI (із змінами, внесеними згідно із Законами № 155-IX від 03.10.2019). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення: 08.04.2020).
16. Адміністрація морських портів України (АМПУ). URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokaznikiroboti/pokazniki-roboti-2018> (дата звернення: 08.04.2020).
17. Порты. Речная информационная служба водных путей Украины. Адміністрація морських портів України. URL: <https://ukrris.com.ua/hydraulics/ports/> (дата звернення: 08.04.2020).
18. Тасліцький Г. Законодавча невизначеність річкових портів. *Юридична газета online*. 16 вересня 2015 р. URL: <http://jur-gazeta.com/publications/practice/morskepravo/zakonodavcha-neviznachenist-richkovih-portiv.html> (дата звернення: 08.04.2020).
19. Статут Державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» (нова редакція) : наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 06.02.2019 № 60.
20. Порты Украины. URL: <https://ports.com.ua/articles/dva-kapitana-v-odnom-portu-pochemu-tak-i-u-kogo-kakie-funktsii> (дата звернення: 08.04.2020).
21. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів : Закон України (із змінами, внесеними згідно із Законами № 2530-VIII від 06.09.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17> (дата звернення: 08.04.2020).
22. Про затвердження Положення про Міністерство аграрної політики та продовольства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.11.2015 № 1119 (із змінами, внесеними згідно з постановами КМУ від 27.12.2018 № 1157). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1119-2015-p> (дата звернення: 08.04.2020).
23. Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 № 895 (із змінами, внесеними згідно з постановами КМУ від 18.09.2019 № 847). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-p> (дата звернення: 08.04.2020).
24. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року : міжнародний документ. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219) (дата звернення: 08.04.2020).
25. Кодекс торговельного мореплавства України (із змінами, внесеними згідно із Законом України № 1798-VIII від 21.12.2016). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 08.04.2020).
26. Транспорт і зв'язок України – 2018 : статистичний збірник / Державна служба статистики України. К., 2019. 222 с.
27. Николаева Л. Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли : монография. Одесса: Феникс, 2007. 323 с.
28. Lyfar V. V. Development of transport logistics in the regional system of commodity flows service. *Marketing and management of innovation*. 2017. Issue 4. P. 176–187.

## References

1. Pro zatverdzhennia pereliku vnutrishnikh vodnykh shliakhiv, shcho nalezhat do katehorii sudnoplavnykh [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Approval of the List of Inland Waterways Categorized as Navigation] : Postanova Kabminu vid 12 chervnia 1996 r. № 640 (iz zminamy, vnesenymy zghidno z postanovamy KМУ № 341 (341-2019-p) vid 17.04.2019). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-p> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
2. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro navihatsiine zabezpechennia sudnoplavstva na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy: nakaz Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy [The Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine On Approval of the Regulations on Navigation Support of Shipping on Inland Waterways of Ukraine] vid 14.06.2007 № 498 (iz zminamy, vnesenymy zghidno z nakazamy Ministerstva infrastruktury № 354 vid 06.08.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0905-07> (data zvernennia: 08.04.2020). [in Ukrainian].

3. Pro zatverdzhennia Pravyl sudnoplavstva na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy : nakaz Ministerstva transportu Ukrainy [The Order of the Ministry of Transport of Ukraine On Approval of the Rules of Navigation on Inland Waterways of Ukraine] vid 16.02.2004 № 91 (iz zminamy, vnesenymy zghidno z nakazamy Ministerstva infrastruktury № 354 (z0972-18) vid 06.08.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
4. Polozhennia pro richkovu informatsiinu sluzhbu na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy : nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy [The Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine «Regulations on River Information Service on Inland Waterways of Ukraine»] vid 25.02.2011 № 7 (iz zminamy vid 23.12.2016 № 463). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0606-11> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
5. Pro vnesennia zmin do Instruksii pro ohliad suden, yaki zdiisniuiut plavannia (eksploatuiutsia) na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy : nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 22.12.2015. № 549 [The Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine On Amendments to the Instruction on Vessel Inspections engaged in Navigation (operated) on Inland Waterways of Ukraine]. URL: <https://zakonodavstvo.com/mininfrastrukturi-ukrajini/nakaz-vid-22122015-549-pro-vnesennya-zmin-348901.html> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
6. HOST 26600-98. Znaky navyhatsyonnye vnutrennykh sudokhodnykh putei. Obshchye tekhnicheskyye uslovyia [Navigation Signs for Inland Waterways. General Technical Terms]. URL: <http://www.amurvodput.ru/sites/default/files/Dokumenty/HOST%2026600-98.pdf> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Russian].
7. DSTU B V.2.3-1-95 (HOST 26775-97). Habaryty pidmostovi sudnoplavnykh prohoniv mostiv na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh. Normy i tekhnichni vymohy [Dimensions of the Subways of Navigable Bridge Runs on Inland Waterways. Standards and Technical Requirements.]. K., 1998. URL: <http://proxima.com.ua/dbn/articles.php?clause=364> (data zvernennia: 08.04.2020). [in Ukrainian].
8. DSTU ISO 9001. Systemy upravlinnia yakistiu. Vymohy [Quality Management Systems. Requirements]. K., 2016. 30 s. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
9. Pro zatverdzhennia Stratehichnogo planu rozvytku richkovoho transportu na period do 2020 roku : nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 18.12.2015 № 543 [The Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine On Approval of the Strategic River Transport Development Plan up to 2020]. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
10. Vodnyi kodeks Ukrainy [Water Code of Ukraine] : vid 06 chervnia 1995 roku № 213/95-VR (iz zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonom Ukrainy № 2059-VIII vid 23.05.2017). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-vr> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
11. Pro utvorennia Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Establishing the State Service of Maritime and River Transport of Ukraine] vid 06.09.2017 r. № 1095. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy*. 2018. № 10. St. 357 [in Ukrainian].
12. Pro pohodzhennia utvorennia mizhrehionalnykh terytorialnykh orhaniv Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu : rozporiadzhennia KMU vid 04.04.2018 № 213-r [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Approval of the Foundation of Interregional Territorial Bodies of the State Service for Maritime and River Transport]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/213-2018-r> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
13. Pro predachu derzhavnykh pidpriemstv, ustanov ta orhanizatsii do sfery upravlinnia Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu : rozporiadzhennia KMU vid 24.10.2018 № 863-r [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine On the Transfer of State-Owned Enterprises, Institutions and Organizations to the Management of State Service for Maritime and River Transport]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/863-2018-r> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
14. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku : rozporiadzhennia KMU vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/430-2018-r> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
15. Pro morski porty Ukrainy : Zakon Ukrainy vid 17 travnia 2012 r. № 4709-VI (iz zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonom Ukrainy № 155-IX vid 03.10.2019) [On Sea Ports of Ukraine : Law of Ukraine]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
16. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy (AMPU) [Ukrainian Sea Ports Authority]. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokaznikiroboti/pokazniki-roboti-2018> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].

17. Porty. Rechnaia ynformatsyonnaia sluzhba vodnykh putei Ukrainy. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy [Ports. River Information Service of Inland Waterways. Administration of Seaports of Ukraine]. URL: <https://ukrris.com.ua/hydraulics/ports/> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Russian].
18. Taslitskiy, H. (2015). Zakonodavcha nevyznachenist richkovykh portiv [Legal Uncertainty of the River Ports]. *Yurydychna hazeta online*. 16 veresnia 2015 r. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morskepravo/zakonodavcha-nevznachenist-richkovih-portiv.html> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
19. Statut Derzhavnogo pidpriemstva «Klasyfikatsiine tovarystvo Rehistr sudnoplavstva Ukrainy» (nova redaktsiia) [Order of the State Service for Maritime and River Transport of Ukraine On Charter of the State Enterprise «Classification Society Shipping Register of Ukraine»] : nakaz Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy vid 06.02.2019 № 60 [in Ukrainian].
20. Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. URL: <https://ports.com.ua/articles/dva-kapitana-v-odnom-portu-pochemu-tak-i-u-kogo-kakie-funksii> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Russian].
21. Pro rybne hospodarstvo, promyslove rybalstvo ta okhoronu vodnykh bioresursiv [On Fishery, Industrial Fishing and Protection of Aquatic Bioresources : Law of Ukraine] : Zakon Ukrainy (iz zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonomy № 2530-VIII vid 06.09.2018). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
22. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Ministerstvo aharnoï polityky ta prodovolstva Ukrainy : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25.11.2015 № 1119 (iz zminamy, vnesenymy zghidno z postanovamy KMU vid 27.12.2018 № 1157) [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Approval of the Regulation on the Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1119-2015-p> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
23. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavne ahentstvo rybnoho hospodarstva Ukrainy : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy [The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On Approval of the Regulation on the State Agency for Fisheries of Ukraine] vid 30.09.2015 № 895 (iz zminamy, vnesenymy zghidno z postanovamy KMU vid 18.09.2019 № 847). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-p> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
24. Konventsiiia pro Mizhnarodnu morskū orhanizatsiiu 1948 roku v redaktsii 1982 roku [Convention on the International Maritime Organization of 1948, amended in 1982] : mizhnarodnyi dokument. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219) (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
25. Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy [Code of Merchant Shipping of Ukraine] (iz zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonom Ukrainy № 1798-VIII vid 21.12.2016). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr> (data zvernennia: 08.04.2020) [in Ukrainian].
26. Transport i zviazok Ukrainy – 2018 : statystychnyi zbirnyk / Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Transport and Communications of Ukraine – 2018: Statistical Collection / State Statistics Service of Ukraine]. K., 2019. 222 s. [in Ukrainian].
27. Nykolaeva, L. L. (2007). Pryntsypy ustoichyvoho razvytyia sudokhodnykh kompaniy v hlobalnom rynke morskoi torhovly [Principles of Sustainable Development of Shipping Companies in the Global Maritime Trade Market] : monohrafiia. Odessa: Fenyks, 2007. 323 s. [in Ukrainian].
28. Lyfar, V. V. (2017). Development of transport logistics in the regional system of commodity flows service. *Marketing and management of innovation*. Issue 4. P. 176–187.

**Paida Yuriy,**  
Doctor of Law, Associate Professor  
(Kamianets-Podilskyi Tax Institute, Kamianets-Podilskyi)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6424-6419>

## LEGAL SETTLEMENT IN THE INLAND WATER SHIPPING OF UKRAINE

*The development of Ukraine's inland waterways requires the improvement and advancement of shipping and appropriate infrastructure. The article deals with the legal framework for navigation in inland waterways of Ukraine and it is defined the concept of organization of water transport activities. It is outlined the structured system of water transport management bodies of Ukraine which is oriented towards the goal defined by the public interest, with the help of both legal and material means, as well as it ensures the achievement of the desired result, the final goal regarding the safe and economically efficient functioning of the water transport industry. It is also discussed the legal framework for navigation in inland waterways of Ukraine in detail and defined the concept of water transport activities organization. The author pays considerable attention to the state management and regulation of economic activity in inland waterway transport and responsibility for the rules violation of navigation in inland waterways of Ukraine. It is proposed to introduce new more improved levers and methods of managing the transport services markets and directly the participants of the transport process providing it, that is, shipping companies. Thus, summarizing the regulatory framework for navigation on inland waterways of Ukraine, we can conclude that the organization of water transport is a*

*process of purposeful influence of the subject of management on the object of management through a set of legal and non-legal ways and methods by regulating social relations for the purpose of spatial movement of material objects (cargo), individuals (passengers) by sea and river by means of already existing types of floating means (vessels) and means of coastal infrastructure (ports, port means, port points, piers, specialized enterprises, etc.). If we consider public administration not as the whole range of manifestations of state power (legislative, executive and judicial), but as a manifestation only of its executive component, then in this case the functions of bylaws, control, public services, security, etc. rely on executive authorities, attesting to their leading role in defining, maintaining and protecting the rights, interests and established regimes of coastal waters.*

**Key words:** *inland waterways; shipping; freight and passenger transportation; public administration.*

Надійшла до редколегії 02.01.2021