

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

СЛАТВІНСЬКА ВАЛЕРІЯ МИКОЛАЇВНА

УДК 346.14 : 656.6

ДИСЕРТАЦІЯ
ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ РЕГУЛЮВАННЯ
ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

081 - Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ В. М. Слатвінська

Науковий керівник:

ВАСИЛЕНКО

Микола Дмитрович,

доктор юридичних наук, професор

Одеса-2023

АНОТАЦІЯ

Слатвінська В.М. Господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2023.

У дисертаційній роботі досліджено господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту. З'ясовано теоретичні основи механізму правового регулювання водного транспорту. Надано характеристику водного транспорту в логістичній системі. Наведено поняття та значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України.

Уперше доведено потребу законодавчого запровадження мінімальних критеріїв відповідності портових операторів умовам здійснення портової діяльності, що визначаються сукупністю вимог до них для отримання права на надання портових послуг в частині дотримання безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів тощо.

Запропоновано закріпити на законодавчому рівні схему побудови базових мереж для розпізнавання суден, в основі якої лежать алгоритми машинного навчання на великому наборі фотографій суден, які здатні ідентифікувати судна за формою, розмірами, іншими характерними ознаками для прискорення процесу обробки вантажів та створення умов притягнення до відповідальності судновласників за екологічні та інші правопорушення.

Запропоновано підходи до господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту через розвиток засобів упорядкування портових послуг у діяльності портових операторів та операторів терміналів, що дозволить підвищити ефективність логістичних операцій, уникнути зловживань та недобросовісної поведінки, а також найбільш повної реалізації прав, свобод та законних інтересів замовників портових послуг.

Аргументовано підходи до поняття «транспортна система», під якою запропоновано розуміти комплекс взаємодіючих підприємств різних видів

транспорту та суб'єктів, що здійснюють управління дорожнім рухом, контроль, нагляд, планування й координацію діяльності транспорту.

Запропоновано рівнів господарсько-правового регулювання водного транспорту за територіальною сферою правового регулювання (міжнародний, національний, регіональний, місцевий).

Зроблено щодо оптимізації системи портових зборів, пов'язуючи їх з параметрами суден, звільнюючи окремі судна від сплати таких зборів та стимулюючи судновласників до використання альтернативних джерел енергії, безпекових та економічних показників експлуатації шляхом запровадження спеціальних норм в Порядок справляння та розміри ставок портових зборів Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори».

Надано пропозиції щодо підвищення ефективності системи портових зборів шляхом законодавчого запровадження спеціальних критеріїв визначення відповідності суден, в тому числі тих, що перевозить важливі для економіки країни вантажі або забезпечують регулярні пасажирські перевезення, програмі стимулювання морської галузі.

Запропоновано заходи щодо автоматизованого обліку перевезень та удосконалення управління судноплавними шлюзами, регулювання надзвичайних ситуацій на ВВШ, зокрема, доповненням ст. 58 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Запропоновано заходи щодо безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання з конкретними вимогами до суден і екіпажів (технічних, кваліфікаційних та дозвільних), зокрема, доповнити Розділ IX ст. 591 Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Розглянуто напрями вдосконалення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту. Визначено сучасні проблеми і ризики механізму правового регулювання водного транспорту. Розглянуто штучний інтелект на водному транспорті як важливу складову його логістики. Визначено шляхи удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в

умовах COVID-19 та воєнного стану. Визначено шляхи наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС.

Сформульовано визначення понять: «господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту» як системи економічних, правових, організаційних заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування та розвитку водного транспорту, яка реалізується різними суб'єктами його управління (державні органи, органи місцевого самоврядування, підприємства та організації); «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту», що представлено системою правових засобів, спрямованих на впорядкування господарських відносин на водному транспорті, які реалізуються за допомогою суб'єктів організаційно-господарських повноважень; «логістика водного транспорту» як сукупність процесів, пов'язаних з плануванням, організацією, управлінням та контролем за переміщенням вантажів водним транспортом.

Встановлено підходи до співвідношення понять «транспортна система» і «єдина транспортна система», де перше поняття є ширшим за друге, адже включає в себе, крім єдиної транспортної системи, взаємодію підприємств різних видів транспорту та їх координацію: перша - забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, друга - ефективний і безперебійний рух вантажів і пасажирів.

Розкрито функції механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в частині взаємодій учасників діяльності у транспортній системі, які полягають у забезпеченні порядку, рівності та справедливості у відносинах учасників діяльності у транспортній сфері; ефективності та конкурентоспроможності національної транспортної діяльності; захисті прав та інтересів споживачів транспортних послуг;

Запропоновано удосконалення електронного документообігу у сфері річкових перевезень та виявлення з його допомогою вільних суден та складів задля забезпечення своєчасної подачі заявки на фрахт або бронювання на умовах ф'ючерсу шляхом закріплення відповідних положень в типових договорах: «Укладення договору перевезення може здійснюватися шляхом підписання

договору на електронній платформі. У договорі перевезення повинні бути зазначені реквізити електронної платформи, на якій він укладався. Умови договору перевезення, які стосуються вільних суден та складів, повинні визначатися відповідно до інформації, яка доступна на електронній платформі».

Набули подальшого розвитку використання технології блокчейн в логістиці для значного зниження частки контрафактної продукції на українському ринку як спроможність зберігання господарсько-правової інформації про стан динаміки перевізників та вантажів шляхом використання технологій «відкритих списків», впровадження технічних стандартів для використання технології блокчейн у логістиці та створення системи електронного реєстру вантажних перевезень.

Ключові слова: водний транспорт, морський транспорт, перевезення, річковий транспорт, порти, річкові перевезення, морські перевезення, форс-мажор, механізм правового регулювання, логістика, транспортна система, інфраструктура, електронний коносамент, транспортне право, блокчейн.

ABSTRACT

Slatvinska V.M. Economic and legal mechanism of water transport regulation. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The thesis for the degree of Doctor of Philosophy in a specialty 081 – Law. – National University “Odesa Law Academy”, Odesa, 2023.

This dissertation investigates the economic and legal mechanisms for regulating water transport. It clarifies the theoretical foundations of the legal regulation mechanism for water transport. It provides a characterization of water transport within the logistics system and discusses the concept and significance of the economic and legal regulation mechanism for water transport in Ukraine's transportation system.

The need for legislative implementation of minimum compliance criteria for port operators regarding the conditions of port activities has been demonstrated for the first time. These conditions are defined by a set of requirements imposed on them to obtain the right to provide port services, encompassing adherence to maritime safety, environmental safety, norms for cargo handling and storage, and other related aspects.

It is proposed to establish, at the legislative level, a framework for the construction of basic networks for vessel recognition, based on machine learning algorithms applied to a large dataset of vessel photographs. These algorithms can identify vessels based on their shape, size, and other distinctive features. This approach aims to expedite cargo processing and create conditions to hold shipowners accountable for environmental and other legal violations.

Approaches to the economic and legal regulation mechanism of water transport are proposed through the development of means to regulate port services in the activities of port operators and terminal operators. This will enhance the efficiency of logistic operations, prevent abuse and unethical behavior, and ensure the most comprehensive realization of the rights, freedoms, and legitimate interests of customers of port services.

Approaches to the concept of "transport system" are substantiated, wherein it is proposed to understand a complex of interacting enterprises of different types of

transport and entities involved in traffic management, control, supervision, planning, and coordination of transport activities.

Levels of economic and legal regulation of water transport are proposed based on the territorial sphere of legal regulation (international, national, regional, local).

Optimization of the port fees system is suggested by linking them to vessel parameters, exempting certain vessels from such fees, and incentivizing shipowners to use alternative energy sources, as well as enhancing safety and economic performance by introducing special norms into the "Procedure for Charging and Rates of Port Fees" of the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine "On Port Fees."

Proposals are made to increase the efficiency of the port fees system by legislatively introducing special criteria for determining the compliance of vessels, including those transporting economically important goods for the country or providing regular passenger transportation, into the program to stimulate the maritime industry.

Measures are proposed for the automated tracking of transportation and the improvement of the management of navigable locks, regulating emergency situations on inland waterways, including amending Article 58 of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport."

Actions are suggested for the safe direct passage of inland navigation vessels from the ports (terminals) of the Dnipro and Southern Bug to the Danube under clearly defined navigation conditions with specific requirements for vessels and crews (technical, qualification, and permitting), including amendments to Chapter IX of Article 591 of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport."

The directions for improving the economic and legal regulation mechanism of water transport encompass the identification of contemporary problems and risks in the legal regulation mechanism. Additionally, the role of artificial intelligence in water transport logistics is discussed. Paths for enhancing the legal regulation mechanism in the context of COVID-19 and wartime conditions are identified, along with approaches for aligning Ukrainian legislation in the water transport sector with EU legislation.

The concept of "economic and legal mechanism for regulating water transport" is defined as a system of economic, legal, and organizational measures aimed at ensuring

the effective functioning and development of water transport, implemented by various entities involved in its management (government bodies, local authorities, enterprises, and organizations). The term "mechanism of economic and legal regulation of water transport" is also defined as a system of legal instruments aimed at organizing economic relations in water transport through entities with organizational and managerial responsibilities.

The term "logistics of water transport" is defined as a set of processes related to the planning, organization, management, and control of the movement of goods by water transport.

Approaches to the correlation of the concepts of "transport system" and "single transport system" are established, where the former is considered broader as it includes the interaction of enterprises of different types of transport and their coordination, while the latter focuses on the efficient and uninterrupted movement of goods and passengers within a single transport system.

The functions of the economic and legal regulation mechanism of water transport regarding the interactions of participants in the transportation system have been disclosed. These functions aim to ensure order, equality, and fairness in the relationships among participants in the transportation sector; efficiency and competitiveness of national transportation activities; and the protection of rights and interests of consumers of transportation services.

Improvements to electronic document flow in the river transport sector have been proposed, including the identification of available vessels and warehouses through it to ensure timely submission of applications for freight or reservation on futures terms. This can be achieved by incorporating relevant provisions into standard contracts: "The conclusion of a transportation contract can be carried out by signing the contract on an electronic platform. The details of the electronic platform on which it was concluded should be specified in the transportation contract. The terms of the transportation contract related to available vessels and warehouses should be determined in accordance with the information available on the electronic platform."

Further development has been seen in the use of blockchain technology in logistics to significantly reduce the share of counterfeit products in the Ukrainian market. This involves the ability to store economic and legal information about the dynamics of carriers and cargo using "open ledger" technologies, the implementation of technical standards for using blockchain technology in logistics, and the creation of an electronic registry system for cargo transportation.

Key words: *water transport, maritime transport, transportation, inland water transport, ports, inland water transportation, maritime transportation, force majeure, legal regulation mechanism, logistics, transport system, infrastructure, electronic bill of lading, transport law, blockchain.*

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Басейновий принцип управління водними ресурсами. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 74-86. URL: https://lexportus.net.ua/vipusk-2-2017/kuznetsov_s_o_slatvinska_v_m_baseinovyi_pryntsyp_upravlinnia_vodnymy_resursamy.pdf
2. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 25-34. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/8712>
3. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина I). *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 68-78. DOI: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2018.7>
4. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина II). *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 41-54. DOI: 10.26886/2524-101X.3.2018.3
5. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина III). *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 17-34. DOI: 10.26886/2524-101X.4.2018.2
6. Slatvinska V. Protection of Ukrainian seafarers' rights at the national and international levels. *Юридичний вісник*. 2018. № 1. С. 166-171. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/568/547>
7. Слатвінська В. Принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 2. С. 98-103. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/478/456>
8. Слатвінська В. Суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 3. С. 84-90. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/496/474>
9. Слатвінська В. Щодо визначення поняття механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України.

Юридичний вісник. 2019. № 1. С. 121-126. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/538/517>

10. Слатвінська В. Можливості для внутрішніх водних шляхів України або перспективи впровадження Е-40 для України шляхом об'єднання Чорного й Балтійського морів. *Юридичний вісник*. 2019. № 3. С. 169-174. DOI: <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i3.960>

11. Slatvinska V. Economic and legal mechanism of water transport regulation as a concept and correlate. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 5. С. 86-90. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.5.14>

Публікації у зарубіжних фахових виданнях:

12. Slatvinska V. Water transport nano-logistics in the conditions of measures against COVID-19 pandemic. *Slovak international scientific journal*. 2020. No 39. Vol. 3. P. 63-67. URL: <http://sis-journal.com/wp-content/uploads/2020/04/Slovak-international-scientific-journal-%E2%84%9639-2020-VOL.3.pdf>

Публікації у виданнях, проіндексованих у Web of Science:

13. Stovba, T., Zhuk, T., Tsercovna, A., & Slatvinska, V. (2021). Innovative development of transport sphere: economic, marketing, educational aspects. *Laplace in Journal*, 7(3), p. 423-434. DOI: <https://doi.org/10.24115/S2446-62202021731321p.423-434>

Розділ колективної монографії:

14. Slatvinskaia V.M., Vasilenko M.D. Risk factors on water transport. «Priority areas for development of scientific research: domestic and foreign experience». Izdevniecība “Baltija Publishing” (Рига, Латвія). 2021. С. 66-88. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-049-0-34>

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дослідження:

15. Слатвінська В.М. Інформатизація в українських портах. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: Матеріали III міжнародної студентської науково-практичної конференції (м. Одеса, 7-8 грудня 2017 р.). - Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 114-116.

16. Слатвінська В.М. Доцільність прийняття спеціального Закону «Про внутрішній водний транспорт». *Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 9 березня 2018 р.) / за ред. Г.О. Ульянової; уклад.: О.В. Дикий, Ю.Д. Батан. - Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 88-90.

17. Слатвінська В.М. Розширення можливостей України щодо використання водного транспорту в контексті Угоди «Про асоціацію Україна-ЄС». *Конгрес міжнародного та європейського права* : зб. наукових праць (м. Одеса, 25 – 26 травня 2018 р.). – Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія»; Фенікс, 2018. С. 131-133.

18. Слатвінська В.М. Рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Чорноморські наукові студії*: матеріали П'ятої всеукраїнської мультидисциплінарної конференції (м. Одеса, 17 трав. 2019). – Одеса: Міжнародний гуманітарний університет. 2019. С. 44-46.

19. Слатвінська В.М. Щодо значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України. *Правове життя сучасної України* : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. – Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2019. Т. 2. С. 685-687.

20. Слатвінська В.М. Перспективність господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Правові умови сприятливого бізнес-клімату: досвід Німеччини та України*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27 черв. 2019 р.). 2019. С. 96-98.

21. Слатвінська В.М. Мультимодальний цифровий транспортний коридор МВШ Е-40 міф чи реальність в умовах COVID-19? *Актуальні питання реформування правової системи України*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 3-4 лип. 2020 р.). 2020. С. 40-41.

22. Слатвінська В.М. Автономність судна в контексті ризиків. *Інтеграція науки та практики як механізм ефективного розвитку суспільства*: Матеріали

науково-практичної конференції (м. Львів, 26-27 лютого 2021 р.). 2021. Ч. 2. С. 130-131.

23. Слатвінська В.М. Різновиди кібератак на судні в контексті управління кібербезпекою. *Пріоритетні напрями розвитку науки та техніки*: Матеріали LXII Міжнародної інтернет-конференції (м. Чернігів, 1 березня 2021 р.). 2021. С. 125-128.

24. Слатвінська В.М. Принцип SMART в логістиці водного транспорту. *Наука, техніка і технології: актуальні питання та дослідження*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції з технічних наук (м. Прага, Чеська Республіка, 12–13 березня 2021 р.). Publishing House “Baltija Publishing”. 2021. С. 218-220.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1: ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МЕХАНІЗМУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	13
1.1. Характеристика водного транспорту в логістичній системі.....	13
1.2. Поняття та значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України.....	28
Висновки до Розділу 1.....	41
РОЗДІЛ 2: СИСТЕМА МЕХАНІЗМУ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	42
2.1. Джерела правового регулювання водного транспорту як шлях до розв’язання задач.....	42
2.2. Принципи та цілі правового регулювання водного транспорту.....	59
2.3. Об’єкти, суб’єкти та рівні їх правового регулювання на водному транспорті.....	71
Висновки до Розділу 2.....	84
РОЗДІЛ 3: НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.....	86
3.1. Сучасні проблеми і ризики механізму правового регулювання водного транспорту.....	86
3.2. Штучний інтелект на водному транспорті як важлива складова його логістики: міждисциплінарне розуміння.....	109
3.3. Удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в умовах викликів сьогодення.....	120
3.4. Наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавств а ЄС.....	142
Висновки до Розділу 3.....	149
ВИСНОВКИ.....	151
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	155
ДОДАТКИ.....	179

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Водний транспорт як елемент логістики є надзвичайно важливою галуззю господарства України. Україна володіє масштабним морегосподарським комплексом у Чорноморсько-Азовському басейні. Проте з початком вторгнення загарбників на українську землю й введенням воєнного стану було заблоковано морські порти й пошкоджено портову інфраструктуру. Натомість війна Росії проти України підкреслила надзвичайну важливість транспортного комплексу для нашої економіки та суспільства. По-перше, в Україні розташовані великі, середні та малі судновласники з різними формами власності, перевантажувальні комплекси (морські, річкові, рібні порти), поромні переправи, судноремонтні майстерні, суднобудівні заводи тощо, науково-дослідні та інші установи, представлені вищими органами законодавчої та виконавчої влади. По-друге, морський і річковий транспорт є потенціальним у процесах динаміки перевезень товарів, а логістика як добре відомо є одним із життєво важливих складових економіки. У зв'язку з цим перед Україною постало безліч випробовувань, насамперед пов'язаних із потребою пристосувати національну економіко-правову систему, у тому числі у сфері транспорту, до потреб глобалізації та протидії зовнішній агресії.

Проблематика «господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту» може с першого погляду здатися цілком визначеною, проте недостатність спеціальних наукових розробок у цій сфері та потреба у системному забезпеченні регулювання функціонування морського й річкового транспорту з позиції господарського права обумовлює актуальність ґрунтовних наукових досліджень у цьому напрямку як з теоретичної, так і практичної точок зору.

Аспекти проблем функціонування транспортної системи та її значення у зовнішньоекономічних зв'язках України досліджувались багатьма закордонними та вітчизняними авторами. Попри значну увагу науковців до проблем галузі

водного транспорту України, питання якої підіймалися багатьма вченими у різні часи, наприклад, проблем морських портів України (Т.О. Войченко, В.В. Гладковська, А.В. Затулко, Т.Є. Корнієць, О.Є. Макаренко, П.А. Макушев, М.М. Мальцев, А.М. Мишко, В.М. Мірошко, А.О. Мурад'ян, О.Б. Наумов, Л.М. Наумова, Н.Л. Павлова, М.Є. Перепічко, І.В. Раскевич, Д.М. Решетков, В.Л. Ромах, С.С. Русанова, В.І. Тихонін, Я.Г. Хоронжак, Б.В. Шурін), проблем підвищення ефективності функціонування водного транспорту в Україні (С.О. Кузнецов, Д.В. Тарасюк), проблем регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту (Ю. Васьков, К.М. Михайличенко), у вітчизняному правознавстві до останнього часу практично відсутні наукові розвідки щодо проблеми господарсько-правового регулювання морського та річного транспорту. Питання, пов'язані з поточним станом та перспективами розвитку ринку водного транспорту України, активно досліджуються науковцями, в тому числі: С.М. Боняр, І.В. Гладка, К.О. Горошко, В.Г. Коба, О.В. Коба, О.В. Мельник, В.Б. Наумов, А.М. Новікова, В.В. Шкляр тощо. Стратегічні питання розвитку морських торговельних портів розглядались в роботах В.В. Віннікова, О.М. Кібік, М.В. Мірошко, М.Т. Примачова, Н.В. Роціної, О.М. Степанова. Питання інституційних механізмів співробітництва між Україною та Співтовариством у площині адаптації національного законодавства висвітлено в працях О.Л. Копиленка, О.В. Зайчука, О.І. Головка, В.Н. Денисова, В.К. Забігайла, Ю.М. Капіци, В.І. Муравйова, М.М. Мікиєвича, С.В. Шевчука, Р.А. Петрова, Н.А. Гнидюк, І.А. Грицяка, Н.Р. Малишевої, В.В. Мицика, М.О. Баймуратова, О.І. Белової. Специфіка сфери водного транспорту відображена у працях В.В. Берези, С.О. Кузнецова, А.М. Окорокова, О.В. Марченка, К.М. Михайличенка, О.А. Шиби, які досліджували аспекти гармонізації транспортного законодавства, стандарти ЄС для внутрішніх водних шляхів, стан, розвиток та перспективи правового регулювання відносин на річковому транспорті, проте питання додаткових можливостей щодо водного транспорту та наближення законодавства залишилось не опрацьованим. Між тим деякі питання механізму господарсько-правового регулювання були вирішені у працях таких вчених, як: А.Г. Бобкова,

О.В. Клепікова, Р. Кузьмін, В.П. Полюхович, Р.І. Таш'ян та деякі інші. Однак через призму сучасного стану економіки та транспортної системи господарсько-правовий механізм регулювання потребує додатково дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану наукових досліджень кафедри господарського права і процесу «Господарсько-правові засоби забезпечення випереджального економічного розвитку України» на 2021–2025 рр. як складової наукового дослідження Національного університету «Одеська юридична академія» за темою «Правове та соціальне життя України у людиноцентристському вимірі в цифрову епоху» на 2021–2025 рр. (державний реєстраційний номер: 0122U000266).

Тему дисертації затверджено Вченою радою Національного університету «Одеська юридична академія» 17 жовтня 2019 року (протокол № 1).

Мета й завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає у теоретико-практичному розкритті господарсько-правового механізму регулювання відносин на морському й річковому транспорті.

Для досягнення вказаної мети в дисертаційній роботі поставлено й вирішено такі основні **завдання**:

- надати характеристику водного транспорту в логістичній системі;
- розробити поняття та з'ясувати значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України;
- визначити сучасний стан та перспективи розвитку джерел правового регулювання водного транспорту;
- сформулювати принципи та цілі правового регулювання водного транспорту;
- розкрити суб'єкти, об'єкти та рівні їх правового регулювання на водному транспорті;
- виявити сучасні проблеми і ризики механізму правового регулювання водного транспорту з метою їх науково-обґрунтованого вирішення;

- встановити роль та подальші напрями використання штучного інтелекту при управлінні господарською діяльністю на водному транспорті як важливу складову логістичних зв'язків в економіці;

- визначити шляхи удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в умовах COVID-19 та воєнного стану;

- визначити напрями наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами та їх клієнтами з приводу шляхів сполучення і використання транспортних засобів, а також між транспортними підприємствами при здійсненні транспортних процесів; суспільні відносини, які виникають під час господарсько-правового регулювання експлуатації різних елементів інфраструктури внутрішніх водних перевезень (внутрішні водні шляхи, річковий флот, об'єкти обслуговуючої інфраструктури, система навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства) й діяльності на морському й річковому транспорті.

Предмет дослідження - господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту.

Методи дослідження. Основним підходом дисертаційного дослідження є системно-синергійний підхід. Методологічною основою дисертаційного дослідження є сукупність загальнонаукових і спеціально-наукових методів наукового пізнання, застосування яких зумовлене об'єктом та предметом дослідження. Формально-логічний, системно-функціональний методи та метод синергії допомогли розглянути механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту як інтегрованої системи, що складається з певних компонентів, які є частиною більш складної структури, пов'язаної з більш складною системою, – механізмом правового регулювання (підрозділ 1.2.). Використання системно-функціонального методу та методу моделювання дозволило зацентувати увагу на значенні місця механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України

(підрозділ 1.2.) та характеристики водного транспорту в логістичній системі (підрозділ 1.1.). За допомогою методів моделювання та системно-структурного аналізу розглянуто процес конструювання господарсько-правового регулювання водного транспорту на різних рівнях (підрозділ 2.3.). Діалектичний метод і системно-структурний аналіз дозволили розкрити й проаналізувати цілі (підрозділ 2.1) й суб'єкти правового регулювання водного транспорту (підрозділ 2.3.). Методом аналізу було визначено поняття «джерело права» (підрозділ 2.2.). Догматичний (формально-юридичний) метод використано з метою всебічної характеристики джерел права України у сфері водного транспорту (підрозділ 2.2.). Завдяки методу документального аналізу з'ясовано процес наближення українського законодавства щодо морського і річкового транспорту після підписання та вступу в силу Угоди (підрозділ 3.4.). Історико-правовий метод дозволив прогнозувати рішення та правові колізії регулювання штучного інтелекту на водному транспорті і в його логістиці, удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в умовах COVID-19 та воєнного стану (підрозділи 3.2., 3.3.) і сучасні проблеми і ризики механізму правового регулювання водного транспорту (підрозділ 3.1.).

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є положення та теоретичні висновки, що містяться в наукових працях вітчизняних вчених за такими напрямками як господарське, транспортне право, право ЄС: М.Д. Василенко, Г.Л. Знаменський, Е.В. Деркач, В.В. Добровольська, Ю.З. Драпайло, О.М. Кібік, О.В. Клепікова, Є.М. Ключова, В.О. Котлубай, С.О. Кузнецов, О.П. Подцерковний, В.В. Прокопенко, О.П. Федотов.

Нормативно-правовою базою роботи є міжнародно-правові акти з питань мореплавства водними шляхами, акти ЄС щодо морського транспорту, законодавство України у сфері морського й річкового транспорту. Емпіричну основу дослідження становлять статистичні відомості.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що це перше комплексне науково-практичне дослідження у вітчизняній юриспруденції господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту в Україні.

Основні наукові результати, що визначають ступінь і характер новизни дослідження, розкривають особистий внесок автора до розробки проблеми та полягають у наступному:

уперше:

доведено потребу законодавчого запровадження мінімальних критеріїв відповідності портових операторів умовам здійснення портової діяльності, що визначаються сукупністю вимог до них для отримання права на надання портових послуг в частині дотримання безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів тощо;

запропоновано закріпити на законодавчому рівні схему побудови базових мереж для розпізнавання суден, в основі якої лежать алгоритми машинного навчання на великому наборі фотографій суден, які здатні ідентифікувати судна за формою, розмірами, іншими характерними ознаками для прискорення процесу обробки вантажів та створення умов притягнення до відповідальності судновласників за екологічні та інші правопорушення;

удосконалено:

підходи до господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту через розвиток засобів упорядкування портових послуг у діяльності портових операторів та операторів терміналів, що дозволить підвищити ефективність логістичних операцій, уникнути зловживань та недобросовісної поведінки, а також найбільш повної реалізації прав, свобод та законних інтересів замовників портових послуг;

підходи до поняття «транспортна система», під якою запропоновано розуміти комплекс взаємодіючих підприємств різних видів транспорту та суб'єктів, що здійснюють управління дорожнім рухом, контроль, нагляд, планування й координацію діяльності транспорту;

класифікацію рівнів господарсько-правового регулювання водного транспорту за територіальною сферою правового регулювання (міжнародний, національний, регіональний, місцевий);

пропозиції щодо оптимізації системи портових зборів, пов'язуючи їх з параметрами суден, звільнюючи окремі судна від сплати таких зборів та стимулюючи судновласників до використання альтернативних джерел енергії, безпекових та економічних показників експлуатації шляхом запровадження спеціальних норм в Порядок справляння та розміри ставок портових зборів Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори»;

пропозиції щодо підвищення ефективності системи портових зборів шляхом законодавчого запровадження спеціальних критеріїв визначення відповідності суден, в тому числі тих, що перевозить важливі для економіки країни вантажі або забезпечують регулярні пасажирські перевезення, програмі стимулювання морської галузі;

запропоновано заходи щодо автоматизованого обліку перевезень та удосконалення управління судноплавними шлюзами, регулювання надзвичайних ситуацій на ВВШ, зокрема, доповненням ст. 58 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»;

заходи щодо безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання з конкретними вимогами до суден і екіпажів (технічних, кваліфікаційних та дозвільних), зокрема, доповнити Розділ IX ст. 59¹ Закону України «Про внутрішній водний транспорт»;

дістало подальшого розвитку:

підходи до поняття «господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту» як системи економічних, правових, організаційних заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування та розвитку водного транспорту, яка реалізується різними суб'єктами його управління (державні органи, органи місцевого самоврядування, підприємства та організації);

поняття «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту», що представлено системою правових засобів, спрямованих на впорядкування господарських відносин на водному транспорті, які реалізуються за допомогою суб'єктів організаційно-господарських повноважень;

поняття «логістика водного транспорту» як сукупність процесів, пов'язаних з плануванням, організацією, управлінням та контролем за переміщенням вантажів водним транспортом;

підходи до співвідношення понять «транспортна система» і «єдина транспортна система», де перше поняття є ширшим за друге, адже включає в себе, крім єдиної транспортної системи, взаємодію підприємств різних видів транспорту та їх координацію: перша - забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, друга - ефективний і безперебійний рух вантажів і пасажирів;

розкрито функції механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в частині взаємодій учасників діяльності у транспортній системі, які полягають у забезпеченні порядку, рівності та справедливості у відносинах учасників діяльності у транспортній сфері; ефективності та конкурентоспроможності національної транспортної діяльності; захисті прав та інтересів споживачів транспортних послуг;

запропоноване удосконалення електронного документообігу у сфері річкових перевезень та виявлення з його допомогою вільних суден та складів задля забезпечення своєчасної подачі заявки на фрахт або бронювання на умовах ф'ючерсу шляхом закріплення відповідних положень в типових договорах: «Укладення договору перевезення може здійснюватися шляхом підписання договору на електронній платформі. У договорі перевезення повинні бути зазначені реквізити електронної платформи, на якій він укладався. Умови договору перевезення, які стосуються вільних суден та складів, повинні визначатися відповідно до інформації, яка доступна на електронній платформі»;

положення про використання технології блокчейн в логістиці для значного зниження частки контрафактної продукції на українському ринку як спроможність зберігання господарсько-правової інформації про стан динаміки перевізників та вантажів шляхом використання технологій «відкритих списків», впровадження технічних стандартів для використання технології блокчейн у логістиці та створення системи електронного реєстру вантажних перевезень.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертації теоретичні положення, висновки і рекомендації можуть бути використані у:

науково-дослідній діяльності – для подальшого дослідження проблем господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту;

правотворчій діяльності – для впровадження правового регулювання технологій штучного інтелекту в логістиці водного транспорту, вдосконалення наближення українського законодавства в сфері морського і річкового транспорту до законодавства Європейського Союзу;

правозастосовній діяльності – при вирішенні проблем наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС;

навчальному процесі – при викладанні навчальних курсів «Господарське право», «Господарське процесуальне право», «Транспортне право», «Портове право», «Право ЄС» підготовці силабусів, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій, тематики кваліфікаційних робіт із зазначених дисциплін;

правовиховній діяльності – для формування правових знань усіх категорій населення, які можуть стати об'єктом суспільних відносин, що складаються під час господарсько-правового регулювання діяльності на морському й річковому транспорті.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані у роботі наукові результати, що виносяться на захист, висновки, рекомендації та пропозиції, одержані дисертантом самостійно та є його науковим доробком. Із написаних у співавторстві робіт використовуються лише ті результати, що були отримані автором.

Апробація матеріалів дисертації. Основні наукові положення, результати та висновки дисертаційного дослідження було оприлюднено на: III Міжнародній студентській науково-практичній конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 7-8 грудня 2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Юридична наука нового часу: традиції та

вектори розвитку» (м. Одеса, 9 березня 2018 р.); Конгресі міжнародного та європейського права (м. Одеса, 25-26 травня 2018 р.); П'ятій всеукраїнській мультидисциплінарній конференції «Чорноморські наукові студії» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 17 травня 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правові умови сприятливого бізнес-клімату: досвід Німеччини та України» (м. Одеса, 27 червня 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Дніпро, 3-4 липня 2020 р.), Науково-практичній конференції «Інтеграція науки та практики як механізм ефективного розвитку суспільства» (м. Львів, 26-27 лютого 2021 р.), LXII Міжнародній інтернет-конференції «Пріоритетні напрями розвитку науки та техніки» (м. Чернігів, 1 березня 2021 р.), Міжнародній науково-практичній конференції з технічних наук «Наука, техніка і технології: актуальні питання та дослідження» (м. Прага, Чеська Республіка, 12–13 березня 2021 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертаційної роботи викладено у 24 публікаціях, у тому числі 13 статтях, опублікованих у наукових періодичних фахових виданнях категорії «Б», перелік яких затверджено МОН України, 2 статтях у зарубіжних наукових виданнях, 1 з яких проіндексовано у наукометричній базі даних Web of Science, 1 стаття – у фаховому науковому виданні іншої держави, що входить до ОЕСР та ЄС (країна публікації – Словаччина), 10 тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, які поділені на дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (212 найменувань на 24 сторінках) та 7 додатків на 51 сторінці. Повний обсяг дисертації становить 240 сторінок, із них 151 сторінка основного тексту.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МЕХАНІЗМУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Характеристика водного транспорту в логістичній системі

Серед вчених-господарників, що торкалися морської тематики, слід відзначити О.П. Подцерковного, С.Б. Мельник, В.П. Попелюка, К.С. Письменну та деяких інших. Дослідження у сфері морських портів проводились також вченими – представниками науки транспортного права, зокрема такими, як І.В. Булгакова, Е.Ф. Демський, О.В. Клепікова, М.Л. Шелухін та деякі інші. Не можна не відмітити також вчених – представників науки морського права, дослідження яких торкалися й портової тематики, серед яких – Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська, Т.В. Аверочкіна, та деякі інші. Необхідно також відзначити І.І. Каракаша, який торкався проблем правового регулювання землекористування морських портів, та Т.Є. Харитонову, яка розглядала правові проблеми земель водного фонду. Концептуальні засади транспортно-логістичної системи, транспорту, мультимодальних транспортних коридорів, функціонування і розвитку інфраструктури та розбудови транзитного потенціалу країни розглядають Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельтцер, І. Шнайдер.

Ринок у сфері морського транспорту є економічними відносинами між постачальниками і споживачами продукції (робіт, послуг) морських транспортних підприємств. Означений ринок є важливим елементом сучасної світової логістичної системи [1, с. 150]. Це пов'язано з розвитком світової торгівлі та концепцією сучасної логістики для оптимізації доставки вантажів.

Треба відмітити, що «логістика - інтеграція переміщень засобів у господарських процесах» [2, с. 33], а транспорт у системі логістики відіграє двояку роль [3]:

- по-перше, він є складовою частиною або компонентом основних функціональних областей логістики (виробничій, закупівельній, розподільчій);
- по-друге, транспорт, як галузь економіки, передбачає розвиток підприємницької діяльності, яка пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію – транспортні послуги, та отримує прибуток за них.

Логістична система – певне об'єднання елементів які забезпечують просторові часові кількісно-якісні матеріального чи супровідного щодо нього потоку [4, с. 27]. З одного боку, «логістична система – це організована множина структурних елементів, що функціонують для досягнення єдиної цілі, з іншого – план, за допомогою якого суб'єкт управління прагне її досягти» [5, с. 39]; з іншого, це: «система, яка займається вирішенням проблем як безпосередньо виробництва, під час якого використовуються певні засоби виробництва, так і проблем планування та управління всього ланцюжка діяльності підприємства у системі «постачальник–виробник–споживач»» [6].

Логістичні системи сприяють узгодженню інтересів як постачальників, так і споживачів, розглядаючи переміщення матеріальних ресурсів від початкового джерела до остаточного споживача як єдиний матеріальний потік. Транспортна логістика вирішує широкий спектр завдань, спрямованих на організацію вантажних перевезень [7, с. 84]. Впровадження логістичних стратегій у керуванні рухом товарів стало особливо актуальним на сучасному етапі розвитку економіки України. Це пов'язано з інтенсифікацією та розширенням ринкових товарно-грошових відносин, динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами та організаціями споріднених галузей, поліпшенням їх взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконаленням договірних відносин і взаємного економічного стимулювання. У той самий час ринок логістичних послуг України характеризується нерівномірністю розвитку окремих його складових: 89 % – припадає на послуги транспортування вантажів, 8 – на складське зберігання (без урахування митного оформлення та автоматизації

логістичних процесів), 2 – на експедиторські послуги й лише 1 % – на управління ланцюгами постачань.

Звернемо увагу, що транспорт – одна з найважливіших галузей суспільного виробництва. Підкреслюється важливість транспорту та його широкі можливості, оскільки транспорт не лише вирішує соціальні проблеми, але й має значний вплив на фінансово-економічну діяльність та макроекономічне середовище країни [8, с. 34]. Він призначений для задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях. А транспорт - це один з видів підприємницької діяльності, який не передбачає створення товарів у матеріальному світі. Основними економічними ефектами, які отримують сторони в результаті транспортної діяльності, є переміщення вантажів, пасажирів, багажу та пошти [9, с. 227]. Управління логістикою націлене на доставку товарів і послуг, які потрібні людям в потрібний час і в потрібному місці без шкоди для себе. У цьому сенсі транспортні послуги є найбільш важливою частиною логістичної системи, вони гарантують, що продукція буде доступна в потрібний час, в потрібному місці і за правильною ціною [10, с. 468]. Не виникає сумнівів, що «транспортування як одна з ключових логістичних функцій пов'язана з переміщенням продукції транспортним засобом за певною технологією в ланцюзі постачань і що складається з логістичних операцій і функцій, включаючи експедицію, вантажопереробку, упаковку, передачу прав і власності на вантаж, страхування ризиків, митні процедури тощо» [11, с. 36]. Тож «мета логістичної діяльності вважається досягнутою тоді, коли потрібний товар високої якості, необхідної кількості, у найзручніший для замовника час буде доставлено у зазначене ним місце з мінімальними витратами» [12, с. 18].

До настання воєнного стану, питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складала близько 12%. Вартість основних виробничих фондів становила 14,8%, з приблизно 80% зношеності. Кількість працівників, зайнятих у цій галузі, складала 5,6% від загальної кількості працівників, що працюють у економіці країни. Маючи четверту за довжиною залізничну мережу в Європі після Німеччини, Франції та Польщі та другий за

обсягом вантажних перевезень у Європі, Україна значно відстає від європейських країн у технологічному, інноваційному та логістичному розвитку транспортного сектору [13, с. 204]. Останніми роками понад 80% зовнішньоторговельних вантажів перевозиться морем [14]. На внутрішній водний транспорт припадає дуже мала частка світових вантажних і пасажирських перевезень, а на внутрішній транспорт припадає 4% світових вантажних перевезень [15, с. 169].

У 2021 році обсяг вантажопереробки склав 153,3 млн тон, перевезення Дніпром - 14,4 млн тон. У 2022 році прогнозувалося, що вантажообіг досягне 161,2 млн тон, з яких 15,8 млн тон буде перевезено річковим транспортом. Блокада портів на південному узбережжі України фактично розпочалася 24 лютого 2022 року. Військові кораблі держави-агресора заблокували судна, що прямують до українських портів у Чорному та Азовському морях [16].

Порт Ізмаїл під час воєнного стану втратив транзитний вантажопотік, однак вантажоперероблення імпортного та експортного напрямку зросло в півтора рази. Станом на 4 травня 2022 року Україна все ще контролює найбільші порти, на які припадає понад 85% обсягів морських вантажоперевезень: порти Миколаїв, Ольвія, Одеса, Чорноморськ та Південний. Наразі ці порти працюють виключно для обслуговування залізничного та автомобільного транспорту. Незважаючи на злочинну блокаду українських портів російськими піратами, морський транспорт став лідером в експорті товарів - було експортовано близько 54 млн тон вантажів; у серпні 2022 року частину блокади портів було знято, щоб постачати українське зерно на світові ринки. Однією з найважливіших подій минулого року стала стамбульська зернова угода. Створено гуманітарний коридор для безпечної транспортації зерна та продуктів харчування з українських портів.

Під час військової агресії Російської Федерації деякі види транспорту недозавантажені, і річковий транспорт може стати успішною заміною іншим видам транспорту. Постійні спроби російського агресора знищити критичну інфраструктуру в Україні доводять необхідність розвитку сумісності різних видів транспорту. Після завершення військової агресії річковий транспорт може стати

ефективною альтернативою залізничному та, певною мірою, автомобільному транспорту [17, с. 505].

На сьогоднішній день основним стримуючим фактором розвитку галузі є триваюча широкомасштабна військова агресія Російської Федерації проти України, що призвела до обмеження кількості працюючих портів у порівнянні з довоєнним періодом. Галузь потребує значних інвестицій для розвитку, але цей процес гальмується через недосконалість законодавства та брак коштів на розвиток, модернізацію та реконструкцію пошкодженої портової інфраструктури. Тимчасові транспортні блокади, окупація портів та руйнування інфраструктури внаслідок російської агресії призвели до того, що страхові компанії відмовляються покривати ризики морських перевезень. Крім того, з огляду на розвиток західного транспортного ринку та орієнтацію України на європейську інтеграцію, пріоритетним завданням уряду є розкриття нереалізованого потенціалу річкового транспорту країни.

Внаслідок військового вторгнення Російської Федерації до вищезазначених проблем додалася нова. Україна тимчасово втратила контроль над портами на Азовському узбережжі (Бердянськ, Маріуполь та Скадовськ), Миколаїв на Чорному морі, спеціалізований морський порт "Орбіта" та Херсонський порт, а порти не функціонують належним чином: Білгород-Дністровський, Ізмаїльський, Одеський та Південний, Чорноморський порт, Усть-Дунайський порт. Судноплавство в Азовському та Чорному морях ускладнюється військовими діями, такими як обстріли цивільних суден з боку російського флоту та мінування берегових підходів [18, с. 136].

Судноплавна галузь України потребує модернізації. Поточні потужності суттєво обмежені нерозвиненою інформаційно-технічною системою, а також застарілим флотом і відсутністю сучасних портових терміналів. Інфраструктура водного транспорту піддана не тільки «моральному» старінню, а й природному «зносу», причому більшою мірою, ніж у інших видів транспорту. Це пов'язано з "агресивністю" водного середовища та природними процесами (наприклад, замулюванням дна). Тому будь-який об'єкт водної транспортної інфраструктури

має певний життєвий цикл, і підтримання його в належному стані (без розвитку) є частиною цього циклу [19, с. 41].

На жаль, у післявоєнний період водний транспорт в Україні потребує комплексного підходу до своєї реконструкції. Збройне вторгнення Російської Федерації в Україну та пандемія COVID-19 зробили діджиталізацію та автоматизацію митних процедур, безпаперові процедури та послуги за принципом "єдиного вікна" стимулом для післявоєнної відбудови. Подібне впровадження нових технологій під час здійснення адміністративних процедур у сфері перевезення вантажів морськими шляхами підвищить ефективність логістичних ланцюжків постачання [20, с. 71].

Погоджуючись з думкою Василенко М.Д. та Подцерковного О.П.: «Використання електронного документообігу в морських вантажних перевезеннях сприяє позитивному досвіду колективної взаємодії. Ця інновація полегшує спілкування між перевізниками, суб'єктами наземного сервісу та державними органами, особливо з іноземними партнерами. Як результат, операції з подання заявок та отримання дозволів в державних органах стають швидшими та більш ефективними» [21, с. 26]. Ця інновація зменшує можливість корупційних схем і сприяє прискоренню операцій у державних органах.

Пропонуємо удосконалення електронного документообігу у сфері річкових перевезень та виявлення з його допомогою вільних суден та складів задля забезпечення своєчасної подачі заявки на фрахт або бронювання на умовах ф'ючерсу шляхом закріплення відповідних положень в типових договорах: «Укладення договору перевезення може здійснюватися шляхом підписання договору на електронній платформі. У договорі перевезення повинні бути зазначені реквізити електронної платформи, на якій він укладався. Умови договору перевезення, які стосуються вільних суден та складів, повинні визначатися відповідно до інформації, яка доступна на електронній платформі».

На наш погляд, оптимізація використання конкурентного потенціалу водного транспорту, з врахуванням вимог щодо досягнення цілей сталого розвитку України, може бути корисною у період післявоєнного відновлення у

таких ключових випадках. По-перше, як дієвий інструмент захисту національних інтересів України у випадку, коли послуги з перевезення вантажів водними шляхами надаються за таких умов та у таких обсягах, що можуть спричинити значну шкоду або створити загрозу заподіяння значних економічних збитків еколого-економічній підсистемі країни та/або окремих регіонів. Тобто, як запобіжний захід щодо протидії суб'єктам господарювання у галузі водного транспорту, які порушують національні еколого-економічні інтереси України у сфері надання послуг з перевезення вантажів водними шляхами. По-друге, як заходи у відповідь на дискримінаційні еколого-економічні дії суб'єктів господарювання інших країн та економічних угруповань, які значно обмежують здійснення законних прав та соціально-економічних інтересів фізичних і юридичних осіб при використанні конкурентного потенціалу водного транспорту та утискають еколого-економічні інтереси України [22, с. 8].

Проблеми стану безпеки на водному транспорті за останні роки стали гострішими, оскільки транспорт став однією з найнебезпечніших сфер життя, де, на жаль, регулярно трапляються смертельні випадки [23, с. 154].

На жаль, Україна наразі переживає кризу в розвитку транспортної галузі. Однією з основних причин такого стану справ є воєнний стан в країні, відсутність інституційного фінансування, неналежне утримання інфраструктури та транспорту, а також технологічна відсталість транспортної галузі, що загрожує не лише виконанню відповідних соціально-економічних функцій, але й національній безпеці України. Іншими словами, російське військове вторгнення та глобальна пандемія значно знизили загальний рівень соціально-економічного розвитку країни в нинішніх умовах. Отже, Національна транспортна стратегія України, потребує коригувань у ключових показниках для спрямування розвитку транспортної галузі на шлях європейської інтеграції та забезпечення національної безпеки. Зокрема, враховуючи пропозиції Європейської комісії у контексті євроінтеграції, важливим є збільшення капітальних інвестицій у водний транспорт. За цими планами, Європейська комісія запропонувала розширити

чотири логістичні коридори ЄС до України та Молдови, як частину Транс'європейських транспортних мереж (TEN-T). Це призведе до підключення обох країн до ЄС та підтримає відновлення транспортної інфраструктури України після завершення війни. Основні зміни включають продовження Північно-Балтійського коридору через Львів та Київ до Маріуполя, а також продовження Балто-Чорноморсько-Егейського коридору через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси. Крім того, коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай пролягатимуть через Львів [24, с. 127].

Невеликі судна на підводних крилах широко використовуються вздовж одеського узбережжя, і відновлення цих маршрутів та інфраструктури, безсумнівно, було б корисним. Наразі в експлуатації перебуває обмежена кількість суден. Основною причиною відновлення цього виду транспорту є нагальна потреба в цьому внаслідок російських військових бомбардувань, які зруйнували мости та залізничні вузли вздовж прибережної зони України [25, с. 157].

В умовах післявоєнного відновлення економіки України для гравців ринку морських вантажних перевезень характерним стає поширення інтеграційних стратегій з метою зростання ефективності їх діяльності як у виробничих відносинах один з одним так і у межах окремих складових єдиного ланцюга поставок товарів морськими шляхами. Підвищення ринкової стійкості судноплавних компаній України зумовлює на ринку морських вантажних перевезень подальше формування та розвиток об'єднань, які здатні ефективно конкурувати з іноземними судноплавними компаніями [26, с. 47].

Важливим кроком у виконанні зобов'язань з розвитку внутрішніх водних шляхів, в рамках Угоди про асоціацію з ЄС, є прийняття проекту Закону № 4168: «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів». Основні положення цього законопроекту спрямовані на сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту, поліпшення стану річкового господарства, підтримку розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного

транспорту та залучення інвестицій. Метою є переорієнтація вантажопотоків на екологічно та економічно вигідний річковий транспорт [27, с. 260].

Основні пріоритети та напрямки реформування морської галузі України мають включати необхідність зниження портових зборів та відрахування чистого прибутку Адміністрації морських портів України (АМПУ) до державного бюджету [28].

Для досягнення цього мети слід розглянути можливість зниження регульованих державою портових зборів. Зокрема, це може бути здійснено шляхом прийняття обґрунтованої Методики розрахунку ставок портових зборів, а також уведення чітких Порядків стягнення та розмірів ставок портових зборів і обліку та використання відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України до Державного бюджету. Ці законодавчі акти спрямовані на вдосконалення тарифної системи, впровадження єдиної методології формування ставок портових зборів та знижень до них. Створення прозорої системи тарифоутворення створить передумови для підвищення конкурентоспроможності українських портів на міжнародному ринку транспортних послуг і зробить їх більш привабливими для вантажовласників. Ще однією актуальною проблемою, яка потребує вирішення на державному рівні, є нормативне врегулювання компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Крім того, надзвичайно важливим для подальшого прогресу у морській та річковій галузях є упрощення процедур отримання дозволів на проведення будівельних робіт в акваторіях морських портів та на територіях внутрішнього водного транспорту [29].

Державна політика у сфері водного транспорту спрямована на розвиток і покращення існуючих водних шляхів, розвиток нових, встановлення норм та стандартів щодо водного транспорту, зменшення негативного впливу на довкілля. Пропонуємо почати розгляд водного транспорту з наявних державних програм, планів у цій сфері, аби відобразити суть державної економічної політики щодо транспорту загалом.

Так, зокрема, однією з державних програм, яка спрямована на розвиток водного транспорту, є Державна програма "Розвиток внутрішнього водного транспорту України на 2014-2021 роки". Головною метою цієї програми було збільшення обсягів перевезень на внутрішньому водному транспорті, зниження транспортних витрат та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного водного транспорту. До основних завдань програми належить покращення стану водних шляхів, будівництво нових суден та розвиток інфраструктури портів.

Програма розвитку водного господарства в Дніпропетровській області на період 2003-2030 років передбачає впровадження державної політики для захисту водних ресурсів від виснаження та забруднення. Метою є створення належних соціально-побутових та екологічно безпечних умов для проживання населення області, повне задоволення потреб у водних ресурсах для всіх галузей народного господарства, забезпечення сталого функціонування екосистем у басейнах річок та запобігання шкідливого впливу води, а також ліквідація наслідків її впливу [30].

Уряд схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року під назвою "Drive Ukraine 2030" [31]. Реалізація цієї стратегії спрямована на перетворення України в розвинену, високотехнологічну та інноваційну країну через розвиток сфери транспорту та інфраструктури та використання передових технологій.

Основними досягненнями є: продовжується реалізація проєкту GO Highway – великого міжнародного інфраструктурного проєкту, що має на меті поєднання портів Чорного та Балтійського морів і входження до європейської транспортної мережі TEN-T. Проєкт передбачає обширний ремонт дорожньої інфраструктури та створення міжнародного транспортного коридору від західного кордону України через центральні регіони країни до портів Одеси та Миколаєва. У цей період була створена та успішно функціонує Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація). Головним завданням Морської адміністрації є реалізація державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Також був успішно пройдений аудит

Міжнародної морської організації, проведено перші пілотні концесійні конкурси в морському порту Херсон та спеціалізованому морському порту Ольвія.

Україна входить до складу Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T) і стає ключовим учасником будівництва стратегічного транспортного коридору, що з'єднує Європу та Азію. Багато українських інфраструктурних проєктів, які передбачені у рамках "Drive Ukraine 2030", включені до Індикативного плану розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Цей план розроблено спільно Європейською комісією та Світовим банком з метою підтримки розвитку транспортного сполучення у країнах Східного партнерства.

Оскільки інфраструктура водного транспорту практично повністю перебуває у власності держави, розвиток цієї інфраструктури неминуче визначається взаємодією з органами державної влади. Це відображено на концептуальному рівні в: «Національній транспортній стратегії» (що є діючою до 2030 року [31]) та стратегіях розвитку портів (на сьогодні, зокрема, діє: «Стратегія розвитку морських портів до 2038 року»). Ці документи відображають погляд держави на ключові аспекти інфраструктури транспорту та портів. Періодично державними органами влади ініціюються цільові програми по окремим видам транспорту або окремими складовими транспортного комплексу (наприклад, Загальнодержавна цільова програма розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро на період до 2021 року [32]), де питання інфраструктури представлені у вигляді конкретних завдань або проєктів, пов'язаних спільними цілями, управлінням і фінансуванням з іншими елементами транспортного комплексу.

Розвиток інфраструктури в регіональному контексті визначається конкретною ситуацією у кожному регіоні та відповідає державним цільовим програмам, які були вище зазначені. Зокрема, на основі програми, що пов'язана із регіоном Дніпра, була розроблена відповідна «Регіональна цільова програма розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро у Полтавській області на період до 2021 року» [33]. Крім того, відповідно

до вищезазначених цільових програм, розробляються та впроваджуються програми на рівні районів. Зокрема, «Районна цільова програма розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення річок басейну річки Тиса у Виноградівському районі на 2017-2021 роки» [34].

Річковий та морський транспорт разом складають водний транспорт України. Річкові перевезення є переважно внутрішньодержавними і, в меншій мірі, міждержавними. Найважливішими судноплавними артеріями є Дніпро та його притоки, річки Десна та Прип'ять. Міжнародні перевезення в основному здійснюються по річці Дунай, яка з'єднує Україну з багатьма європейськими країнами. Система річкового транспорту базується на водних шляхах Дніпра, Дунаю та Південного Бугу. Протягом останнього десятиріччя суднохідні шляхи Прип'яті та Десни втратили свою прохідність через замулення дна. Аналогічна загроза існує і для інших річок у випадку недостатності днопоглиблювальних робіт. Система морського транспорту використовує акваторії Азовського та Чорного морів [35, с. 75]. Завдяки звільненню Херсона, Україна отримала шанс відновити роботу Миколаївського порту.

Загальновідомо, що половина логістичних процесів пов'язана із забезпеченням імпорту, а інша половина – із забезпеченням внутрішнього обороту. Таким чином, формується складний ланцюг поставок, управління яким є "...одним із вирішальних чинників сталого розвитку..." [36, с. 105]. Тож морський і річковий транспорт є елементами не лише логістичних процесів, а й сталого розвитку [37, с. 2].

Враховуючи те, що видавці права міжнародного водного транспорту, як правило, використовували поняття «внутрішній водний транспорт» з кінця 20 століття, немає сумніву, що поняття «водний транспорт», що поєднує два види транспорту: морський і річковий існує, а не поняття "річковий транспорт" і в нормах чинного законодавства України поняття "морський транспорт" і "внутрішній водний транспорт" є рівнозначними. Вважається за доцільне використовувати в нормах чинного законодавства України термін «морський транспорт». При цьому розрізняють два види внутрішнього водного транспорту -

перевезення річками, озерами, каналами та водосховищами, і морський транспорт - перевезення морем, морем і прилеглими водами [38, с. 174].

Порівняно з іншими видами транспорту внутрішньоводний характеризується надійністю перевезень і запасом невикористаних можливостей.

Внутрішньоводний транспорт сьогодні є конкурентоспроможною альтернативою залізничному та автомобільному транспорту в країнах-членах ЄС. Такі перевезення надійні, економічні, безшумні та не завдають шкоди довкіллю. Внутрішній водний транспорт є одним із шести видів транспорту, які офіційно визнано світовим співтовариством як стійкі та надійні системи, призначені для переміщення пасажирів і вантажів. Внутрішній водний транспорт має багато об'єктивних переваг. Такими можна визначити високу енергоефективність, скорочення логістичних витрат відносно інших видів транспорту, екологічність, можливість перевезень великогабаритних і довгомірних вантажів на великі відстані, а також можливість завантаження і вивантаження вантажів на необладнаному березі і т. д. [39, с. 78].

Морський транспорт і перевезення внутрішніми водними шляхами – найважливіша складова взаємодоповнювальної транспортної системи. Вони надають можливість використовувати вузькі проходи між Францією та Іспанією у Піренеях або між Італією та рештою території Європи в Альпах, так само між Францією та Великою Британією, між Німеччиною та Польщею [40, с. 363].

Основними причинами підвищеного попиту на водний транспорт є, по-перше, нестабільна економічна ситуація, що проявляється у зростанні цін на енергоносії та збільшенні транспортних витрат з інших видів транспорту, по-друге, розвиток логістичних систем та їх підключення до систем інтермодальних та річкових перевезень, по-третє, екологічні міркування, оскільки шкідливі викиди в атмосферу значно нижчі, ніж на інших видах транспорту, та екологічними міркуваннями, оскільки вони значно менше шкодять атмосфері, ніж інші види транспорту; по-четверте, прагненням виробників мінімізувати транспортні витрати та підвищити ефективність перевезень [41, с. 5].

До переваг розвитку річкового транспорту в Україні та його інтеграції у систему мультимодальних перевезень слід віднести, разом із підвищеною ефективністю енергетичних витрат та зменшенням шкідливих викидів в атмосферу, можливість транспортування товарів суднами типу "ріка – море" між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без необхідності додаткового перевантаження [42, с. 27].

Морський транспорт має ряд переваг порівняно з іншими видами транспорту. Використання природних морських шляхів, пропускну здатність яких майже необмежена і для підтримки яких вимагає менших витрат, ніж для транспорту інших видів, обумовлює, таким чином, порівняно низьку собівартість перевезень. А це, своєю чергою, сприяє збільшенню обсягу перевезень. Основною характеристикою сучасного морського транспортного флоту є спеціалізація суден відповідно до перевозжених вантажів і умов перевезення. Основними категоріями суден, які використовуються у морських перевезеннях, є танкери, балкери та контейнеровози [43, с. 16].

Наприклад, морські транспортні перевезення особливо ефективні при перевезенні великих об'ємів. У морських контейнерних перевезеннях для консолідації збірних вантажів часто використовується система LCL (Less than Container Load), що є одним з найбільш економічних видів транспортування вантажів. Процес включає формування контейнера на складі транспортно-експедиційної компанії із збірного вантажу, який належить кільком власникам [44, с. 207]. У цьому випадку, такі вантажі відправляються за одним транспортним документом, і кожний вантажовідправник оплачує перевезення лише за свою частину вантажу, а не за весь контейнер.

Нагадаємо, що на формування системи зв'язків у сфері внутрішньої торгівлі найбільш суттєво впливають наступні чинники: «масштаби і оптимальність розміщення товарного виробництва; організаційна та територіальна структура суб'єктів ринку; ринкові механізми реалізації товарно-грошових відносин; форми і види різнорівневих зв'язків; логістика (транспортна, складська, комерційна);

обсяги і структура споживання; інфраструктурне забезпечення торгівлі» [45, с. 19].

«Транспортна логістика - логістичні послуги пов'язані зі зниженням собівартості доставки готової продукції за рахунок оптимального підбору маршруту і грамотної організації перевезень, пошуку транспортних компаній, вибору транспорту та формату доставки» [46, с. 42]. Тож транспортна логістика зокрема морська і річкова є економіко-господарським фактором забезпечення торгівельних інтересів.

Логістичні системи допомагають гармонізувати інтереси постачальників і споживачів і розглядають рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача як єдиний матеріальний потік.

Транспортно-логістична система - це інтегрована сукупність взаємодіючих суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, які взаємодіють з метою оптимізації товаропотоку "від дверей до дверей" за найбільш сприятливих умов з найменшими витратами. Слід додати, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система, складається з певних підсистем та елементів. Залежно від функціональної фази логістичного обслуговування товаропотоку в процесі переміщення слід виділити такі підсистеми: транспортно-постачальна; транспортно-складська; транспортно-логістичного сервісу та управління; інтегрованих інформаційних і транспортно-логістичних рішень; транспортно-збутова; транспортно-збутова.

Характерною особливістю суб'єктів торгівлі з позицій структури зв'язків і характеристики логістичної діяльності є диференціація їх розмірів. Понад 99% суб'єктів торгівлі відносяться до малого підприємництва, а саме – мікропідприємництва, тоді як лише 1% представляють велике і середнє підприємництво. Слід відзначити, що за розмірами товарообороту спостерігається зворотна пропорція: великі і середні підприємства формують не менше 2/3 товарообороту внутрішньої торгівлі [47, с. 19].

Структура транспортно-логістичної системи в Україні повинна складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії. Це взаємодія об'єктів транспортно-логістичної

інфраструктури (терміналів і вантажних комплексів, складів, підприємств різних видів транспорту, транспортно-логістичних служб тощо) [48, с. 5].

Таким чином, В Україні доцільним є створення системи логістично-господарських комплексів, орієнтованих на міжнародні транспортні коридори. Це передбачає використання унікального торговельно-транспортного потенціалу країни оскільки це дасть змогу перетворити логістику в галузь національної економіки про що також свідчать результати роботи [49, с. 170]. Такий стан проблеми відображено в наступних державних програмах і планах: Національна транспортна стратегію України на період до 2030 року, План відновлення України, які частково сприяють євроінтеграційним України у галузі державної економічної політики щодо транспорту в цілому.

1.2. Поняття та значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України

Механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України охоплює систему правових, організаційних, економічних та технічних заходів, які спрямовані на забезпечення функціонування водного транспорту відповідно до законодавства України та міжнародних стандартів.

Законодавство України визначає правила регулювання водного транспорту, включаючи вимоги до безпеки судноплавства, захисту навколишнього середовища, регулювання тарифів на перевезення вантажів, працівників судноплавства та інші аспекти діяльності.

Організаційний механізм регулювання включає в себе створення відповідних державних органів, що відповідають за регулювання водного транспорту, забезпечення дотримання законодавства та визначення технічних стандартів.

Економічний механізм регулювання включає в себе механізми фінансового забезпечення діяльності водного транспорту, зокрема забезпечення фінансування

з державного бюджету, збір платежів за перевезення вантажів, оподаткування та інші фінансові інструменти.

Технічний механізм регулювання включає в себе встановлення стандартів і правил технічної безпеки, технічного обслуговування та ремонту суден, а також розвиток інфраструктури водного транспорту.

Механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України є важливим для забезпечення ефективного та безпечного функціонування водного транспорту.

Проблематика як механізму правового регулювання загалом, так і механізму господарсько-правового регулювання, зокрема, не є новою в юридичній науці. Зазначимо, що деякі питання механізму правового регулювання та господарсько-правового механізму були виявлені у працях таких українських вчених, як: Н.Г. Александров, С.С. Алексеев, А. Бобкова, В.М. Горшенєв, А. Демидова, В.П. Казимирчук, Р. Кузьмін, В. Полюхович, Ф.М. Фаткуллін, Ф.Ф. Фаткуллін, Р.О. Халфіна, В.Ф. Яковлев та інші. Проте вперше авторкою (Слатвінською В.М.) було поставлено та розглянуто концепти «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту» й «господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту» та виявлено їх значення у таких наукових працях автора як [50], [51], [52].

Одразу зазначимо, що поняття «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту» вводиться в науковий обіг до уже загальновідомих концептів «механізм господарсько-правового регулювання», «механізм правового регулювання», «господарський механізм», «правове регулювання» й «водний транспорт». Механізм господарсько-правового регулювання входить у більш широке поняття — механізм використання економічних законів. При цьому правове регулювання морського й річкового транспорту, що складає водний транспорт, розглядається з позиції господарського права орієнтованого на дотримання безпеки на морі й річкових комунікаціях [53, с. 38].

Нагадаємо, що механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту є складовим загальновідомого механізму правового регулювання— «системи правових засобів, спрямованих на реалізацію норм права з метою упорядкування суспільних відносин» [54, с. 277], юридичної категорії, що визначає, як здійснюється правове регулювання [55, с. 25]. При цьому елементи механізму правового регулювання дуже тісно пов'язані із стадіями правового регулювання, їх також виділяють чотири: – акти реалізації прав та обов'язків; – акти застосування права; – норма права; – правовідносини.

Також відмітимо, що механізму притаманні такі ознаки: об'єктивний характер, суб'єктивний аспект, телеологічний (цільовий) аспект, системний характер, правовий механізм. Специфікою правового регулювання морського та річкового транспорту є тісна взаємодія приватноправових і публічно-правових засобів і тривала історія правового регулювання транспортних відносин [50, с. 123].

Понятійний ряд, що є корелятом з предметом вивчення: «механізм», «механізм правового регулювання», «господарський механізм», «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту».

«Механізм» - «внутрішня будова, система чого-небудь» [56, с. 523]; внутрішня будова, система функціонування чого-небудь, апарат будь-якого виду діяльності; внутрішній устрій (система ланок); система, порядок якого-небудь виду діяльності; послідовність станів, процесів, що визначають собою яку-небудь дію, явище; сукупність проміжних станів або процесів будь-яких явищ [57].

Узагальнюючи досліджені трактування поняття «механізм», можна зазначити, що: по-перше – механізм являє собою систему, по-друге – механізм не може існувати без процесу, по-третє – є інструментом, що забезпечує розвиток об'єкта [58, с. 49].

Традиційно «механізм правового регулювання» розуміють як «систему правових засобів подолання перешкод, що заважають задоволенню інтересів суб'єктів права та за допомогою яких право здійснює свій регулювальний вплив на суспільні відносини» [59, с. 82]; сукупність правових засобів, спрямованих на

врегулювання суспільних відносин [60, с. 126]; «певна теоретико-методологічна категорія, яка дозволяє виявити місце, «субординацію», функції, правові засоби, які застосовуються в процесі правового регулювання на різних стадіях, і надає можливість уявити у взаємозв'язку всі правові засоби, на основі яких відбувається правове регулювання» [61, с. 21]. Оскільки механізм правового регулювання функціонує як одне системне утворення у суспільстві, відзначено наявність двох рівнів його функцій. З одного боку, це зовнішні функції загального соціального характеру, які визначають зміст загального регулятивного впливу на суспільство. З іншого боку, це внутрішні функції, які визначають напрями правового впливу на конкретні суспільні відносини [62, с. 364].

Термін "механізм правового регулювання" асоціюється із правовим впливом, який виявляється у формі правового регулювання – специфічної форми впливу права на суспільні відносини через систему визначених юридичних інструментів. Це підкреслено в роботі С. С. Алексєєва: «Право як регулятор – це не тільки одна з найважливіших проблем теорії права, розглянутого в якості інституційного нормативного утворення. Перед нами проблема ширшого наукового значення. Тут відкривається перспектива нового підходу до права в цілому. Такого підходу, який невідомий догматичної юриспруденції, виходить за її межі, характеризується тим, що право розглядається в дії, в русі, згідно закладеним в ньому потенцій і закономірностям, що дозволяє побачити найбільш істотні сторони логіки права. Категорією, через яку реалізується така наукова перспектива, є поняття «правове регулювання». Механізм правового регулювання також є категорією теорії права, яка повинна відображати момент «руху правової форми», спосіб її функціонування і систему юридичних засобів впливу, які в сукупності складають механізм правового регулювання. Як видно, сутність і зміст механізму правового регулювання пов'язані з поняттям правового регулювання. Їх зв'язок є вихідним при дослідженні механізму правового регулювання. У зв'язку з цим деякі автори розглядають механізм правового регулювання як «технологічну схему» правового регулювання [63, с. 90].

У спеціальних наукових дослідженнях останніх років достатньо широкого застосування набув термін «господарсько-правовий механізм». Хоча найбільш інтенсивні дослідження господарського механізму припадають на 80-ті роки минулого століття. Проте і сьогодні можна з впевненістю говорити про відсутність більш-менш загально визнаного і, головне, зрозумілого визначення цього поняття. Економічною основою будь-якої системи державного владарювання є вмонтований у цю систему спосіб використання обмежених ресурсів для задоволення публічних та приватних потреб, який втілюється в категорію господарського механізму [64, с. 13].

Господарський механізм являє собою сукупність конкретних організаційно-економічних форм, способів і методів господарювання. Крізь нього проходять лінії взаємодії економіки й права, економіки й політики. Господарське право — форма існування господарського механізму. Отже, норми господарського права в господарському механізмі виступають у якості провідного компонента; механізм дії економічних законів, які виражають взаємозв'язок економічних потреб, інтересів, стимулів, централізованих і нецентралізованих форм управління і господарювання [65, с. 57]; система інституційних утворень, які забезпечують узгодження інтересів учасників господарського й ринкового обміну [66, с. 123]; органічна складова економічної системи; функціональна сторона виробничих відносин; спосіб організації та управління виробництвом з притаманними йому формами, методами і засобами, які реалізують соціально-економічні, організаційно-економічні та науково-технологічні принципи й відносини в інтересах задоволення потреб як кожного господарюючого суб'єкта, так і суспільства в цілому» [67, с. 61].

Наостанок «механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту» - «система правових засобів, спрямованих на впорядкування господарських відносин на водному транспорті, які реалізуються за допомогою суб'єктів організаційно-господарських повноважень» [51, с. 122].

З огляду на проведений термінологічний моніторинг доконче необхідно з'ясувати місце предмету дослідження.

Ієрархія наведених суміжних концептів виглядає таким чином:

- 1 - механізм;
- 2 - механізм правового регулювання;
- 3 - господарський механізм;
- 4 - господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту;
- 5 - механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту.

Як бачимо механізм є найширшим поняттям який поглинає усі перелічені. Натомість господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту є елементом господарського механізму, механізму правового регулювання та механізму.

Під поняттям «господарсько-правовий механізм регулювання водного транспорту» слід розуміти «систему економічних, правових, організаційних заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування та розвитку водного транспорту, яка реалізується різними суб'єктами його управління (державні органи, органи місцевого самоврядування, підприємства та організації)» [53, с. 122].

На нашу думку, поняття «транспортна система» і «єдина транспортна система» не слід ототожнювати у зв'язку з наступним:

II Розділ Закону України «Про транспорт» вказує на те, що єдина транспортна система є лише одна зі складових транспортної системи. Звідси поняття «транспортна система» - широке, адже включає в себе крім єдиної транспортної системи ще взаємодію підприємств різних видів транспорту та координацію діяльності всіх видів транспорту.

Визначенню поняття "транспортна система" вченими-правознавцями було приділено увагу (див. зведену Таблицю нижче) [70-75]:

Тлумачення поняття «транспортна система»*

Автор	Визначення
Н.Ф. Лопатіна	«сукупність усіх видів транспорту, що утворюють єдину транспортну систему, яка покликана здійснювати узгоджену (скоординовану) транспортну діяльність і керівництво нею,

	складається з наділених господарською компетенцією й таких, що перебувають у стійких господарських зв'язках, ланок, які діють як господарські системи, що очолюються транспортними міністерствами, або як господарські органи, що очолюються іншими органами господарського керівництва»
Н. Ващенко, А. Кублій	«сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, технічні споруди, що забезпечують їх роботу»
Х.М. Дорофєєва	«транспортна інфраструктура, усі види транспортних засобів, система управління й працівники транспортної сфери в сукупності, що забезпечують узгоджений взаєморозвиток і функціонування перерахованих вище її елементів з метою максимального задоволення транспортних потреб населення і промисловості»
М.І. Міщенко, А.В. Хімченко, І.Ф. Вороніна, Ф.М. Судак.	«одна з галузей національної економіки, що має складну інфраструктуру, складники якої взаємопов'язані між собою та водночас існують відносно відокремлено одна від одної, взаємодіють між собою в рамках визначеної мети»
В.П. Калявін	«сукупність транспортних засобів, комунікацій, споруд і спеціалістів, що взаємопов'язані у процесі перевезення»
І.Я. Аксьонов	«сукупність різних видів транспорту, що знаходяться в залежності та взаємодії під час виконання перевезень»
О. Клепікова	«увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються не лише послуги з перевезення, а й інші види транспортних послуг»
Р. Новак	«мережа, що складається з рейкового, дорожнього, повітряного, водного та інших видів транспорту, та забезпечує перевезення пасажирів і вантажів»
М. Троїцька	«транспортна інфраструктура, транспортні підприємства, транспортні засоби та управління у сукупності»
В. Дикань	«сукупність авіаційного, автомобільного, залізничного, морського та трубопровідного транспортів, що функціонують у рамках єдиної системи»
А.Н. Родников	«система, призначена для транспортування пасажирів та товарів,

	що складається з трьох компонентів: засобів пересування, направляючих та операційного планування»
Є. Качан	«територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту та транспортної інфраструктури, які задовольняють потреби різних галузей господарського комплексу й населення у процесі транспортування вантажів та пасажирів»
А.Г. Лизанець, Б.В. Губар	«територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які спільно взаємодіючих, найповніше задовольняють потреби народного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів»

** Складено на основі [70-75]*

Аналіз дефініцій поняття "транспортна система" свідчить про наявні тенденції щодо кількісних показників складових елементів транспортної системи: від одного (транспорт), до трьох (транспорт, інфраструктура, підприємства та фахівці, що обслуговують транспортну галузь). Безумовно, комбінація трьох складових є найбільш наближеною до реальності, оскільки засоби пересування самі по собі або у поєднанні з існуючою транспортною інфраструктурою не здатні забезпечити ефективний процес перевезення пасажирів та вантажів без певної керуючої системи [75, с. 10].

Пропонуємо розуміти поняття «транспортна система» як «комплекс взаємодіючих підприємств різних видів транспорту та суб'єктів, що здійснюють управління дорожнім рухом, контроль, нагляд, планування й координацію діяльності транспорту».

В той же час відомо, що транспортна система України є менш конкурентоспроможною через низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та інтермодальних перевезень, що обмежує доступ української продукції до світового транспортного ринку. Високі транспортні витрати становлять близько 40% загальних витрат на виробництво [76, с. 117].

Стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави визначає Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 "Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року".

Документ визначає національні інтереси України у сфері морської діяльності, а також основні завдання і заходи щодо їх реалізації. Серед пріоритетів Морської доктрини України на період до 2035 року: зміцнення обороноздатності та безпеки України в морській сфері; забезпечення економічного розвитку країни шляхом розвитку морського транспорту, рибальства та інших галузей морської діяльності; збереження та раціональне використання морських ресурсів; участь України у міжнародному співробітництві у сфері морської діяльності.

Морська доктрина України на період до 2035 року є основоположним документом, який визначає напрями розвитку морської галузі країни на довгострокову перспективу.

Коротко кажучи, ця постанова визначає, що Україна є морською державою і має право на захист своїх інтересів у морській сфері. Вона також визначає основні завдання, які Україна має виконати для зміцнення своєї морської могутності [77].

Закон України "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період" є важливим документом, який визначає правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи України в умовах надзвичайних ситуацій.

Ось деякі особливості функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період:

Пріоритетність перевезень для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань.

Запровадження особливого порядку перевезень, який може включати обмеження на перевезення окремих категорій вантажів, встановлення пріоритетності для окремих видів транспорту та маршрутів, тощо.

Здійснення державного регулювання тарифів на перевезення.

Ці особливості спрямовані на забезпечення безперервного функціонування єдиної транспортної системи України в умовах надзвичайних ситуацій та задоволення потреб населення та економіки країни [78].

Для загального господарсько-правового розуміння галузі пропонуємо розглядати транспортну систему як «комплекс взаємодіючих підприємств різних видів транспорту та суб'єктів, що здійснюють управління дорожнім рухом, контроль, нагляд, планування й координацію діяльності транспорту, який функціонує задля задоволення транспортних потреб держави, населення, промисловості та загалом економіки країни».

Вивчаючи місце механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі слід нагадати, що ці два компоненти є підсистемами, які можна розглядати як системи за своєю суттю проте, перший має правовий характер, а другий – економічний з технічно-логістичною складовою. Якщо транспортна система є внутрішнім елементом, то механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту є зовнішнім. Тобто вони співвідносяться як зміст і форма; вплив і залежність між ними є взаємними. Крім того, обидві системи є динамічними з відповідними змінами. У транспортній системі це виражається, наприклад, через інноваційність технологічних рішень зокрема йдеться про наукові ноу-хау днопоглиблюваних робіт у портах або конструюванні спеціальної техніки (оновлення інфраструктури), або зміна класів портів, також змінюється роль видів транспорту разом з потребами споживачів транспортних і портових послуг. Як бачимо транспортна система дуже чутлива до змін у суспільстві, науковому прогресі, економіці. Натомість механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі як правовий інструмент безперечно знаходиться у постійному розвитку. Він вказує на певний вектор можливого рішення правовою думкою загальної проблеми, створює правове поле для вже наявних транспортних правовідносин. Тож механізм регулює *ipso facto* і не завжди встигає за стрімким розвитком нагальних потреб, що було відображено мною у роботі [51, с. 126].

Підсумовуємо щодо власного підходу до співвідношення понять «транспортна система» і «єдина транспортна система», де перше поняття є ширшим за друге, адже включає в себе, крім єдиної транспортної системи, взаємодію підприємств різних видів транспорту та їх координацію: перша - забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, друга - ефективний і безперебійний рух вантажів і пасажирів.

Значення господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту проявляється через сутність та роль в транспортній системі. Значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту включає: забезпечення безпеки та регулярності водного транспорту; регулювання доступу до водних шляхів та інфраструктури; заохочення розвитку та конкурентоспроможності водного транспорту; контроль за дотриманням стандартів та екологічних норм.

Сутність - це спосіб формування предмета, його внутрішній взаємозв'язок і його місце, його функція в складі цієї чи іншої системи. Відповідно до цього визначення розглянемо його компоненти через призму механізму.

Предметом механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту є механізм господарсько-правового регулювання який за способом формування має правовий характер.

Внутрішній взаємозв'язок у механізмі господарсько-правового регулювання водного транспорту реалізується через його компоненти – правові засоби.

Зокрема, Конституція України формулює загальні принципи господарсько-правового регулювання, включаючи права та обов'язки влади щодо водного транспорту та його місця у транспортній системі.

Закон України "Про внутрішній водний транспорт" встановлює загальні принципи функціонування водного транспорту в Україні, регулює порядок користування водними шляхами, реєстрації суден, та встановлює обов'язки суб'єктів водного транспорту.

Різні державні органи та відомства видавали постанови та нормативні акти, що стосуються регулювання водного транспорту, такі як Міністерство

інфраструктури, Державна служба морського та річкового транспорту тощо. Ці акти конкретизують вимоги та норми для регулювання сфери водного транспорту.

Україна є учасником різних міжнародних угод та конвенцій, які регулюють водний транспорт та морську сферу. Такі угоди можуть визначати стандарти та правила, які діють в Україні. Місцеві органи влади також можуть видавати нормативи та постанови, які регулюють водний транспорт у конкретних регіонах України.

Через належність механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту до загальновідомого механізму правового регулювання йому притаманні функції згаданого механізму: впорядкування, гарантування, координація і захисту інтересів, інтегративна, політична, стабілізаційна, моделювання, орієнтувальна, стимулювання та обмеження [79, с. 54]. Відмітимо, що ці функції розкриваються в повній мірі у транспортній системі України. Наприклад, функція впорядкування призводить до впорядкування суспільних відносин на водному транспорті та об'єктах транспортної системи в цілому, інша функція гарантує свободу господарюючих суб'єктів транспортних правовідносин. Функція координації і захисту інтересів передбачає захист не просто індивідуального інтересу суб'єкта господарювання і транспортних відносин, а надає координацію, узгодження з інтересами іншого і тільки потім захищає ці інтереси. За допомогою інтегративної функції створюються умови для можливості існування будь-яких соціальних систем, адже транспортна система передбачає наявність великої кількості робочих місць. Політична функція це інструмент для досягнення певних політичних цілей. В транспортній системі він чітко виражається у аспектах роздержавлення та приватизації морських портів та монополії деяких транспортних послуг. Стабілізаційна функція проявляється у забезпеченні стабільності функціонування транспортної системи і уникненні конфліктів, які в свою чергу можуть виникати наприклад через надані транспортні послуги або через доступ на ринок транспортних послуг. Функція моделювання передбачає, що господарське право моделює суспільні відносини, що входять у предмет господарсько-правового регулювання водного транспорту і

транспортної системи, показуючи, якими мають бути їхні елементи. Орієнтувальна функція господарсько-правового регулювання спрямована на орієнтацію суб'єкта транспортних відносин щодо можливої, належної та забороненої поведінки. Функція стимулювання виражається в тому, що за допомогою господарсько-правового регулювання здійснюється стимулювання певної поведінки й діяльності суб'єктів транспортних відносин, яке сприяє досягненню соціально корисних цілей. Наостанок функція охоронювальна полягає в тому, що за допомогою елементів механізму господарсько-правового регулювання здійснюється стримування протиправного діяння, що заподіює або здатне заподіяти шкоду правам і законним інтересам суб'єктів транспортних відносин. Тож функції механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в частині взаємодій учасників діяльності у транспортній системі, які полягають у забезпеченні законності, рівності та справедливості у відносинах учасників діяльності у транспортній сфері; ефективності та конкурентоспроможності транспортної діяльності; захисті прав та інтересів споживачів транспортних послуг.

Роль господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту в транспортній системі виявляється у тому, що цей механізм представляє собою юридичний інструмент для організації та законодавчого визнання наявності суспільних відносин в системі транспорту.

Отже, аналізуючи значення господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту в транспортній системі України з практичної точки зору, можна виділити наступне: в першу чергу, механізм виступає як додатковий та правовий інструмент в транспортній системі; вдруге, динаміка транспортних відносин вимагає сучасного господарсько-правового механізму, який був відзначений у моїй відповідній роботі [52, с. 687]. Тож механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту є важливим елементом транспортної системи України, оскільки він сприяє розвитку економіки, забезпечує зв'язок між регіонами та з іншими країнами через водні шляхи, та допомагає забезпечити безпеку та якість транспортних послуг.

Висновки до Розділу 1.

Підсумовуючи викладене в першому розділі дисертаційного дослідження, слід зробити такі висновки:

Водний транспорт відіграє важливу роль в логістичній системі, адже він забезпечує перевезення вантажів на великі відстані за відносно низьку вартість. Водний транспорт використовується для перевезення широкого спектру вантажів, включаючи нафтопродукти, зерно, вугілля, металопрокат, будівельні матеріали та інші.

Значення господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту проявляється через сутність та роль в транспортній системі.

Механізм господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України служить доповнюючим та праворегуляторним інструментом в транспортній системі.

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМА МЕХАНІЗМУ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Джерела правового регулювання водного транспорту як шлях до розв'язання задач

Портова галузь України посідала 2 місце за обсягом вантажообігу серед 6 країн Азово-Чорноморського басейну до введення воєнного стану. Проте морські перевезення - це дуже висококонкурентний ринок. Географічне розташування України уздовж морського узбережжя сприяло виникненню та розвитку численних видів діяльності, пов'язаних із видобутком і переробкою морських ресурсів, реалізацією транспортних можливостей та використанням морських просторів. Це завжди ставало перед державою завданням особливого значення, що вимагало вирішення утворюваних морегосподарських проблем і має довгострокові наслідки. Морські транспортні комплекси є багатофункціональними структурами, які обслуговують потреби національної економіки в перевезеннях. Морські порти є невід'ємною частиною транспортної та промислової інфраструктури держави, оскільки розташовані на міжнародних транспортних коридорах. Конкурентоспроможність транспортного комплексу держави на світовому ринку залежить від ефективності роботи морського порту, рівня технологій та обладнання, придатності системи управління та відповідності розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам. Не дивлячись на стратегічне значення морського транспорту для створення спільного ринку, його розвиткові та законодавчому забезпеченню в Україні не надається належної уваги.

Річковий транспорт історично посідає одне з чільних місць в обслуговуванні великих промислових центрів прирічкових районів. Річковий водний транспорт завдяки низьким транспортним витратам і наявності природних водних шляхів протягом багатьох років займає майже виняткове становище і є одним з найкращих і найпопулярніших видів транспорту, що сприяє взаємодії

виробничих процесів та їх обігу, а також забезпечував можливість транспортування продукції по внутрішніх водних широтах. Однак наразі він перебуває у стані кризи, що пов'язано як зі структурними проблемами, так і з загальноекономічними змінами. Зниження темпів розвитку економіки призвело до деякого скорочення обсягів перевезень річковим транспортом. За даними Агентства морських портів України, у 2018 році річкою Дніпро було перевезено близько 9,9 млн тон вантажів, що на 22,4% більше, ніж у попередньому році. Це зростання також відображається на кількості річкових перевезень пасажирськими літаками: 700 000 пасажирів скористалися водним транспортом у 2018 році, що на 13% більше, ніж у 2017 році. Звичайно, рано радіти, згадуючи показники промисловості 1991 року, коли було проголошено незалежність України. 60 млн. тонн вантажоперевезень та понад 18 млн. пасажирських поїздок. Проте значення річкового транспорту в економіці України визначається не стільки масштабністю транспортної роботи, скільки особливим значенням функцій, що ним виконуються [80, с. 134]. Також відмітимо, що правове регулювання транспортної діяльності як одного з основних видів діяльності господарської є одним зі складних інститутів господарського законодавства.

Питаннями правового регулювання морського транспорту в Україні займалися такі науковці, як О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька, О.О. Гайдулін, Т.Р. Короткий, Р.С. Кундрик, С.В. Селезень, М.Л. Шелухін, А.Н. Шемякін, Ф.П. Шульженко. Економічні механізми розвитку морського судноплавства вивчали науковці під керівництвом О. Котлубая. Організаційні та правові аспекти державної підтримки вітчизняного морегосподарського комплексу, правове закріплення стратегії його розвитку в Україні розробляли О. Кібік, О. Подцерковний та Ю. Драпайло. Питаннями правового регулювання річкового транспорту в Україні займалися такі науковці, як Ю. Васьков, Р.С. Кундрик, В.К. Мамутов, К.М. Михайличенко, А.Н. Шемякін, Ф.П. Шульженко. Вивченню питань розвитку підприємств водного транспорту присвячені роботи таких вітчизняних науковців, як С.М. Боняр, В.В. Винникова, Д.В. Зеркалова, В.Г. Коби, О.М. Котлубая, Г.Ю. Кучерук, М.Т. Примачова, І.В. Савельєвой, І.П.

Садловської, О.М. Тимошук та інших. Проте комплексного дослідження стану законодавства України щодо водного транспорту не було проведено.

Під загальновідомою категорією «юридичне джерело» розуміють: «офіційні форми зовнішнього вираження і закріплення правових норм, що діють у певній державі» [81, с. 249]; «акти уповноважених суб'єктів права, що є формою вираження і закріплення правових норм і принципів, на основі яких виникають, змінюються чи припиняються правові відносини». Інакше кажучи, це «зовнішні прояви буття об'єктивно наявних правових норм і принципів, які є мірою охоронюваного державою права» [82, с. 206].

Тож «поняття «джерело права» трактується фахівцями по-різному, проте представники галузевих наук найчастіше розуміють під ним зовнішню форму виразу правових норм» [83, с. 31]. Крім того, у науковій літературі виявляють широке та вузьке розуміння цього поняття. Отже, у широкому - причини та закономірності утворення або генезу (походження) [84, с. 132]; у вузькому - спосіб закріплення і існування норм права. А законодавство про транспорт (транспортне законодавство) – «сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті» [85, с. 461].

Основною особливістю правового регулювання господарських відносин з надання послуг річковим транспортом є не тільки встановлення обов'язок перевозити вантаж в строк і в повному збереженні, а й з дотриманням водно-екологічного правопорядку, безпеки руху та забезпеченням екологічної безпеки населення.

Так відповідно до ст. 24 та ст. 27 «Закону України «Про транспорт» правове забезпечення транспортної діяльності в Україні представлено низкою національних та міжнародних правових норм, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Однак, національні правові норми мають відтворювати міжнародно-правові норми [86, с. 3].

Погоджуємось з думкою Федотова О.П.: «Водне законодавство взаємодіє з іншими галузями права та міжнародним правом, що регулюють використання

водних ресурсів. Це робить систему регулювання водних відносин більш комплексною та забезпечує дотримання міжнародних зобов'язань України у цій сфері. Управління водним транспортом стає складнішим завдяки складним об'єктам управління, таким як акваторії та річки. Сучасний підхід до управління водним транспортом включає аналіз ситуацій та врахування багатьох параметрів і критеріїв для досягнення ефективного управління» [87, с. 177].

Аналізуючи наявну нормативну базу сучасного законодавства України з питань діяльності морського транспорту можна виділити наступні групи нормативно-правових актів за юридичною силою:

I. міжнародні угоди з іншими державами та міжнародно-правові акти, ратифіковані та визнані Україною;

Відзначимо, що укладання двосторонніх угод є достатньо зручним способом налагодження двосторонніх відносин між державами. З практики випливає, що вони становлять надійну правову основу для зміцнення зв'язків між країнами, незалежно від їхнього соціального ладу або ступеня розвитку національного торговельного флоту. Відомо, що ці угоди спрямовані на більш докладне регулювання відносин, що виникають у сфері міжнародного торговельного судноплавства, і містять багато звичаєвих норм, які існують як у практиці міжнародного торговельного мореплавства, так і взаєминах конкретних держав. Через значну кількість таких угод їх систематизовано у Таблиці 2 «Міжнародні договори у галузі морського судноплавства» (див. Додаток Б до цієї роботи).

Внаслідок дії Постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 р. "Про тимчасову дію на території України окремих актів законодавства Союзу РСР", до джерел морського права України належать акти законодавства колишнього СРСР, які регулюють відносини у сфері морського права і не суперечать Конституції та Законам України [88]. Для упорядкування і систематизації законодавства авторкою (Слатвінською В.М.) було розроблено таблицю 3 «Двосторонні угоди СРСР про торговельне мореплавство» (див. Додаток В).

(Серед міжнародно-правових актів можна виділити такі, як:

Згідно з Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (з поправками) (МАРПОЛ 73/78) всі нафтові танкери, які плавають під прапором України, повинні бути оснащені системами утримання нафти, які запобігають витокам нафти у випадку аварії. Це допомагає захистити морське середовище від забруднення нафтою.

Відповідно до МАРПОЛ 73/78, всі судна, які плавають під прапором України, повинні мати обладнання для очищення відпрацьованих газів, яке зменшує викиди шкідливих речовин у повітря. Це допомагає зменшити негативний вплив водного транспорту на атмосферу.

Відповідно до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. СОЛАС-74, всі пасажирські судна, які плавають під прапором України, повинні мати достатню кількість рятувальних шлюпок та інших засобів рятування для всіх пасажирів і членів екіпажу. Це допомагає забезпечити безпеку людей у разі аварії.

Відповідно до СОЛАС-74, всі вантажні судна, які плавають під прапором України, повинні бути оснащені системами пожежогасіння та іншими засобами протипожежної безпеки. Це допомагає запобігати пожежам на суднах та захищає життя людей і майно.

Авторкою (Слатвінською В. М.) було розроблено таблицю 4 «Міжнародні договори у галузі судноплавства внутрішніми водними шляхами» (див. Додаток Г).

II. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР

III. Закони України:

Кодифіковані акти: Кодекс торговельного мореплавства України визначає, які судна вважаються торговельними, та встановлює вимоги до їхньої реєстрації. Це сприяє контролю за суднами, що здійснюють торговельні перевезення, та їхній безпеці. КТМУ регулює порядок здійснення перевезень вантажів, пасажирів, пошти та багажу. Це забезпечує права та інтереси учасників таких перевезень.

КТМУ встановлює правила забезпечення безпеки мореплавства. Це допомагає запобігати аваріям та загибелі людей на морі.

Водний Кодекс України визначає, які судна вважаються водними транспортом, та встановлює вимоги до їхнього використання. Це сприяє контролю за суднами, що здійснюють перевезення водним транспортом, та їхній безпеці. ВК України регулює порядок здійснення перевезень вантажів, пасажирів, пошти та багажу водним транспортом. Це забезпечує права та інтереси учасників таких перевезень. ВК України встановлює правила забезпечення безпеки судноплавства. Це допомагає запобігати аваріям та загибелі людей на воді. Особливо важливим є те, що ВК України визначає, що внутрішні води України є національним надбанням Українського народу, однією з природних основ його економічного розвитку і соціального добробуту. Це означає, що водні ресурси України повинні використовуватися в інтересах українського народу, а не окремих осіб чи груп. ВК України також визначає, що водні об'єкти є обмеженими та уразливими природними об'єктами. Це означає, що їх необхідно використовувати з розумом і бережливо, щоб не завдати шкоди навколишньому середовищу.

Загальні закони: Закони України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР, «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. № 4709-VI, «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III, «Про державний кордон України» від 04.11.1991 р. № 1777-XII, «Про Державну прикордонну службу України» від 03.04.2003 № 661-IV, «Про виключну (морську) економічну зону України» від 16.05.1995 р. № 162/95-ВР, Про списання податкової заборгованості підприємств водного транспорту, що виникла у зв'язку з обмеженням судноплавства по Дунаю від 15.07.1999 р. № 965-XIV, «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 № 1054-IX, «Про освіту» від 05.09.2017 р. № 2145-VIII, «Про професійну (професійно-технічну) освіту» від 10.02.1998 р. № 103/98-ВР, «Про господарські товариства» від 19.09.1991 р. № 1576-XII, «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 р. № 2275-VIII, «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних

осіб - підприємців та громадських формувань» від 15.05.2003 р. № 755-IV, «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02.03.2015 р. № 222-VIII, «Про оцінку впливу на довкілля» від 23.05.2017 р. № 2059-VIII, «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. № 877-V, «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III, «Про відходи» від 05.03.1998 р. № 187/98-ВР, «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 р. № 1264-XII, «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 р. № 959-XII, «Про публічні закупівлі» від 25.12.2015 р. № 922-VIII, «Про природні монополії» від 20.04.2000 р. № 1682-III.

IV. Законодавчі акти – Постанови Верховної Ради України та Декрети Кабінету Міністрів України;

(наприклад, Постанова: «Про Концепцію розвитку водного господарства України» від 14.01.2000 р. № 1390-XIV, Декрет: «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» від 08.04.1993 р. № 33-93).

V. Підзаконні нормативно-правові акти:

1. Укази і Розпорядження Президента України;

(наприклад, Укази: «Про Положення про Державне агентство водних ресурсів України» від 13.04.2011 р. № 453/2011, «Про систему реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 15.06.2001 р. № 436/2001, «Про вдосконалення системи реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 03.06.1999 р. № 602/99).

2. Постанови і Розпорядження Кабінету Міністрів України:

(Серед Постанов Кабінету міністрів України зазначимо наступні: «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» від 09 лютого 2022 року № 136, «Про затвердження порядку ведення Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту» 2021 р. (проект), «Про затвердження Морської доктрини

України на період до 2035 року» від 30 травня 2018 р. № 430-р, «Про затвердження Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, та розмір збору за паралельну державну реєстрацію цих суден» від 16.08.1994 р. № 559, «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» від 30.06.2015 р. № 460, «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення» від 29.02.1996 р. № 269, «Про затвердження модельного статуту товариства з обмеженою відповідальністю» від 16.11.2011 р. № 1182, «Про затвердження Положення про професійно-технічний навчальний заклад» від 05.08.1998 р. № 1240, «Про ліцензування, атестацію та акредитацію навчальних закладів» від 12.02.1996 р. № 200, «Про затвердження Ліцензійних умов провадження освітньої діяльності» від 30.12.2015 р. № 1187, «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» від 23.12.2015 р. № 1186, «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» від 06.09.2017 р. № 1095, «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» від 08.06.1998 р. № 814, «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» від 26.09.1997 р. № 1069).

(Серед Розпоряджень Кабінету міністрів України відмітимо такі: «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожньої карти”))» від 11 жовтня 2017 р. № 747-р, «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11.07.2013 р. № 548-р, «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30.05.2018 р. № 430-р, «Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден» від 26.06.2013 р. № 466-р, «Про технічний нагляд за суднами,

які мають право плавання під прапором України» від 06.03.1996 р. № 172-р, «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2013 р. № 72-р., «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» від 04.03.2013 р. № 133-р).

3. Акти міністерств і центральних органів виконавчої влади:

1) акти Державної служби морського та річкового транспорту України;

(наприклад, Накази: «Про видачу Підтвердження про реєстрацію лінії закордонного плавання» від 10.10.2018 р. № 86, від 07.11.2018 р. № 123, від 13.02.2019 р. № 63, від 20.02.2019 р. № 72, «Про деякі питання ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» від 11.10.2018 р. № 90, «Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства» від 25.02.2019 р. № 78).

2) акти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України:

(наприклад, Накази: «Вимоги до обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань осіб командного складу та суднової команди з питань охорони суден» від 07.10.2014 р. № 491, «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна» від 07.05.2013 р. № 283, «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20.11.2003 р. № 904, «Про затвердження Порядку присвоєння судну назви» від 21.01.1998 р. № 19, «Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України» від 10.04.2001 р. № 205, «Про затвердження переліку обов'язкового радіобладнання торговельних суден, які не здійснюють міжнародні рейси та не підпадають під вимоги Міжнародної конвенції СОЛАС-74/78» від 30.08.2002 р. № 605, «Про затвердження Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього» від 09.10.2002 р. № 721, «Про затвердження Правил контролю суден з метою

забезпечення безпеки мореплавства» від 17.07.2003 р. № 545, «Про затвердження Порядку припинення дії підтверджень дипломів та позачергової перевірки компетентності осіб командного складу морських суден» від 28.08.2003 р. № 672, «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20.11.2003 р. № 904, «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 р. № 348, «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» від 27.06.2013 р. № 430).

VI. Локальні нормативно-правові акти:

По-перше, це нормативні акти підприємств, установ, організацій, діяльність яких пов'язана з використанням або обслуговуванням транспортних засобів, зокрема, йдеться про державне підприємство «Адміністрація морських портів України» з його п'ятнадцятьма філіями, експедиторські, сюрвеєрські, стивідорні (портові оператори), шипчандлерівські, фумігаційні компанії, морські агентства (наприклад, Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України», Статут державного підприємства «Сервісний центр морського й річкового транспорту», договір транспортного експедирування).

По-друге, це нормативні акти підприємств, установ, організацій, навчальних закладів, діяльність яких пов'язана із наданням професійно-технічної освіти, навчально-тренажерних послуг плавскладу, консультацій за фахом відповідно до КВЕД (наприклад, Модельний статут товариства з обмеженою відповідальністю, інструкція з охорони праці, штатний розклад).

По-третє, це нормативні акти фахівців морського транспорту, зокрема йдеться про [89]: морських агентів (документація відповідно до звичайної практики морського агентування), багермейстрів (рапорти), електромеханіків (технічна документація суднового електроустаткування), електромеханіків групових перевантажувальних машин (плани й графіки ремонту електроустаткування перевантажувальних машин; інструкції та положення; заявки на постачання електроустаткування перевантажувальної техніки змінними

та запасними частинами, матеріалами), інженер-інспекторів інспекції реєстру судноплавства України (технічна документація та рахунки за виконані роботи з технічного нагляду за суднами та береговими об'єктами), інспекторів дипломно-паспортного контролю (Оформлює та видає дипломи, кваліфікаційні свідоцтва та інші документи, що підтверджують кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні, спеціалістам плавскладу. Оформлює, видає, перепрописує, продовжує термін дії посвідчень особи моряка. Веде картотеку дипломів, посвідчень, сертифікатів, кваліфікаційних свідоцтв моряка. Реєструє в журналі видавання дипломів, сертифікатів, кваліфікаційних свідоцтв, посвідчень моряка. Відбирає посвідчення моряка та заяви до них та інші документи, що підлягають знищенню. Веде діловодство всіх видів документів), інспекторів з безпеки мореплавання (розробляє, розглядає та узгоджує, переглядає та коригує нові національні й галузеві нормативно-правові документи з питань безпеки мореплавання відповідно до вимог чинного законодавства й міжнародних конвенцій та інших угод України з цих питань), інспекторів з розслідування аварій на морі (готує документи з розбору аварійних випадків згідно з відповідними положеннями та складає висновок; облік аварійного діловодства в спеціальній книзі), капітанів портового нагляду (оформлення приходу та відходу суден), лоцманів морських (документація), лоцман-операторів (документування відомостей про зміни характеристик або про вихід зі строю берегових і плавучих засобів навігаційного огороження, які світяться, або про виявлення зміщення буїв і віх із штатних місць), механіків із суднових систем (ремонтні відомості та заявки на матеріально-технічне постачання), механіків рефрижераторних установок (ремонтні відомості, заявки на матеріально-технічне постачання), повірених морських (супервайзерів) (допомога з оформлення заяви про морський протест та інші документів), [89] помічників капітанів (записи в судовому журналі згідно з установленими правилами), помічників капітана з охорони (участь у складанні розкладу за сигналами тривоги та оперативних планів спеціальних навчань при виникненні екстремальних ситуацій), помічників капітана з пасажирської частини (ведення обліку і звітності щодо надходження та

списування устаткування та інвентарю пасажирської служби, розташування їх за об'єктами служби під відповідальність завідувачів об'єктів), помічників капітана з пожежної частини (ведення графіку пожежних вахт), помічників керівників підприємства (установи, організації) з безпеки (участь у складанні оперативних планів у разі виникнення екстремальних ситуацій), радіоелектроніків (технічна документація, ремонтні відомості, заявки на технічне постачання), старших механіків (розклад за сигналами тривоги для машинної команди, плани), старших помічників капітанів (розклади за сигналами тривоги всього екіпажу, під час стоянок в портах - скороченого екіпажу; вантажний план з урахуванням специфіки та властивостей вантажу, забезпечення остійності, міцності судна; повідомлення (нотис) про готовність судна до проведення вантажних операцій; оформлює вантажні документи, веде суднову вантажну документацію, рейсовий звіт), стивідорів (Забезпечує ведення та правильне оформлення таймшиту щодо обробленого судна), фахівців з найму робочої сили для морського флоту (оформлює індивідуальні контракти між спеціалістами екіпажів суден та судновласниками; діловодство необхідних документів), фахівців (офіцерів) охорони портових засобів (плани дій у надзвичайних ситуаціях), шипчандлерів (оформлює необхідну документацію на вантажі, які одержано й відправлено), шкіперів (оформлює відходи та приходи судна; ремонтні відомості), фахівців з маркетингу порту (кошториси витрат щодо маркетингу та рекламних кампаній порту; договори зі сторонніми організаціями щодо інформаційного обслуговування; оформляє договірну документацію на виготовлення рекламної продукції) [89].

По-четверте, це нормативні акти технічних службовців морського транспорту, зокрема йдеться про: операторів диспетчерської руху та навантажувально-розвантажувальних робіт на морському транспорті (копії змінно-добових планів оброблення суден у порту; оперативний облік та звітність) радіооператорів (заявки на технічне постачання), старших операторів диспетчерської руху флоту (оформлює документи на оплату рейдових робіт, що виконуються транзитним флотом), тальманів (облік перероблення) [89].

По-п'яте, звід звичаїв морського порту є локальним нормативно-правовим актом норми якого поширюються на територію морського порту, на морський порт, посадових осіб морського порту та суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, містить регулятивні положення, які регулюють господарську діяльність і відносини у морських портах [90, с. 44]. (Серед зводів звичаїв відмітимо наступні: Звід звичаїв морського порту Білгород-Дністровський, Бердянськ, Маріуполь, Усть-Дунайськ, «Южний», Ізмаїл, Олександрівськ, Одеса, Миколаїв, Рені, Скадовськ, Херсон, Іллічівськ).

По-шосте, звичаї на водному транспорті є важливим джерелом права, особливо там, де законодавство не врегульоване або недостатньо деталізоване. Такі звичаї можуть бути визнані судами або включені в законодавство для регулювання водного транспорту та забезпечення безпеки на воді.

В багатьох портах і на морях існують звичаї і правила для якоріння суден. Наприклад, це може включати вимоги щодо мінімальної відстані між суднами або правила вибору анкерного місця. Ці звичаї можуть бути визнані і включені в портові правила або законодавство.

Міжнародна Конвенція про безпеку на морі (SOLAS) встановлює ряд стандартів і правил, які регулюють безпеку судноплавства. Багато з цих стандартів базуються на морських звичаях та накопиченому досвіді водних перевезень.

Звичаї щодо користування суднами, такі як правила передачі пріоритету на воді, правила взаємодії між суднами, а також правила звільнення відповідальності в разі аварій, можуть бути визнані та узагальнені в національних або міжнародних правових актах.

Портові звичаї та правила, такі як обов'язкова декларація товарів або процедури погодження при пристані, можуть впливати на функціонування портів і регулюватися портовими властивостями або місцевими органами.

По-сьоме, так як на суднах маються наступні судові розклади: штатний, по судовим тривогам, по завідуванням, по швартовним операціям, промислові, за розпорядком життя екіпажу, його розміщенням та правилам поведінки на судні то

суднові розклади є одними з основних локальних нормативних актів при організації служби на судні [91, с. 40].

По-восьме, це Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР від 15.10.1955 р. № 1801 та нормативні акти підприємств річкового транспорту.

По-дев'яте, це нормативні акти фахівців річкового транспорту, зокрема йдеться про: «водолазних фахівців (робочі плани виконання суднопідіймальних, підводно-технічних, аварійно-рятувальних робіт), диспетчерів порту (судноплавної компанії, пароплавства, районного та пасажирського управління) (облік та складання встановленої звітності) електромеханіків лінійного флоту (акти огляду), інспекторів з кадрів закордонного плавання (проекти наказів щодо призначення членів екіпажів на судна, попередньо узгодивши їх з відповідними службами), капітанів порту (річкового) (документація), лоцманів (документація), механіків групових перевантажувальних машин (навантажувально-розвантажувальних механізмів) (плани і графіки ремонту перевантажувальних машин, заявки на постачання перевантажувальних машин змінними та запасними частинами, матеріалами, паливом, здійснює контроль за їх витрачанням), організаторів подорожей (екскурсій) (облік заявок і договорів на проведення екскурсій і поїздок та складає звітність з проведених заходів)» [89].

По-десяте, це нормативні акти технічних службовців річкового транспорту, зокрема йдеться про: «агентів з розшуку вантажів та багажу (комерційні акти в разі роз'єднання багажу та вантажів від документів та незбереження багажу та вантажів, документи на багаж та вантажі, що не розшуковуються отримувачем, на їх реалізацію, книги обліку розшуку багажу та вантажів та реєстрації комерційних актів, картотека на незбережені багаж та вантажі) касирів багажних (книги обліку приймання для відправлення, прибуття та видачі багажу, вантажобагажу та пошти, касовий звіт) касирів товарних (вантажних) (касова книгу, касова звітність) операторів диспетчерської руху та навантажувально-розвантажувальних робіт на річковому транспорті (оперативний облік та звітність)» [89].

Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію (діспаш) є кодифікацією морських звичаїв (перша редакція датується 1864 р., на сьогодні діє редакція 1974 р. зі змінами 1990 р.), застосованою шляхом прямого посилання в усіх проформах чартерів та коносаментів.

По-одинадцяте, доктрина, в контексті права, відіграє важливу роль як джерело права при регулюванні водного транспорту.

"Правила Манільського корабельного кодексу" розроблена Міжнародною морською організацією (ММО) і містить рекомендації та стандарти щодо безпеки судноплавства та захисту навколишнього середовища. Вона включає в себе ряд рекомендацій щодо безпеки на морі, включаючи правила для запобігання зіткнень між суднами і правила використання суден в різних погодних умовах.

"Лондонська конвенція 1973 року про заборону вивезення сміття та інших видів забруднення моря від суден" регулює викиди сміття та інших видів забруднення з суден на море. Вона встановлює обов'язки судновласників і операторів стосовно зберігання та обробки сміття, а також забезпечує захист морського середовища.

"Міжнародні правила дорожнього руху на воді" регулює поведінку суден на воді, подібно до правил дорожнього руху на суші. Встановлює правила щодо передачі пріоритету, обов'язкової сигналізації, мінімальної відстані між суднами і інші аспекти безпеки на воді.

"Міжнародні правила запобігання зіткненням суден (Правила 1972 року)" (COLREGs) встановлює стандарти для запобігання зіткнень між суднами на морі. Включає правила щодо маневрування суден в різних ситуаціях і обов'язкову сигналізацію для інших суден.

Ці доктрини представляють собою нормативні документи і рекомендації, розроблені на міжнародному рівні, і вони впливають на регулювання водного транспорту та забезпечують безпеку та сталість судноплавства та морського середовища.

По-дванадцяте, судова практика є джерелом права при регулюванні водного транспорту оскільки суди часто вирішують спори та справи, пов'язані з цією

галуззю, і своїми рішеннями створюють прецеденти, які можуть мати вплив на подальшу інтерпретацію і застосування законодавства.

Судові рішення, які стосуються водного транспорту, є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами права, включаючи судноплавні компанії, судновласників, капітанів суден та інших учасників судноплавства. Ці рішення допомагають забезпечити дотримання законодавства про водне транспортування і захист прав усіх учасників судноплавства.

Згідно з аналізом Єдиного державного реєстру судових рішень авторкою розроблено Таблицю 5 з категоріями і прикладами судових справ (Додаток Д).

Крім того, до повноважень судів входить вирішення спорів, пов'язаних з водним транспортом, у цивільному судочинстві. Наприклад, суд може розглядати справи про: визнання права власності на судно; поділ майна, яке є спільним майном двох або більше осіб, однією з яких є судно; відшкодування збитків, завданих у результаті порушення договору, пов'язаного з водним транспортом; визнання недійсним договору, пов'язаного з водним транспортом. Таким чином, справи щодо водного транспорту можуть бути різноманітними та стосуватися різних аспектів використання водного транспорту.

Ось ще кілька прикладів того, як судова практика може бути використана для регулювання водного транспорту:

Суди можуть використовуватися для вирішення спорів між судноплавними компаніями, судновласниками та іншими учасниками судноплавства. Суди можуть використовуватися для встановлення нових норм права, які не передбачені законодавством. Суди можуть використовуватися для тлумачення норм законодавства про водне транспортування.

Судова практика є важливим інструментом для регулювання водного транспорту, оскільки вона допомагає забезпечити справедливий і ефективний захист прав усіх учасників судноплавства.

Забезпечувати єдність судової практики та давати роз'яснення судовим органам з питань застосування чинного транспортного законодавства при вирішенні судових спорів мають право нормативно-правові акти з питань

регулювання діяльності Вищого господарського суду України, а також Колегії та Пленуму Верховного Суду України (наприклад, роз'яснення Президії Вищого господарського суду України: «Про деякі питання практики розгляду справ за участю іноземних підприємств і організацій» від 31.05.2002 р. № 04-5/608, інформаційний лист Вищого господарського суду України: «Про практику Верховного Суду України у справах зі спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів морським транспортом» від 25.03.2005 р. № 01-8/486).

Нормативно-правові акти Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (самостійний, незалежний, постійнодіючий, недержавний орган із чітко визначеною державою компетенцією щодо здійснення юрисдикційних повноважень з вирішення морських спорів, основним завданням якого є захист суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності у сфері морегосподарської діяльності) також відносимо до актів правового регулювання морського транспорту через вирішення спорів із відносин, зазначених у п. 1-10 п. 2 Положення про Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України Додатку № 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» [92].

Погоджуючись з думкою Добровольської В.В.: «Правовим регулюванням водного морського транспорту є транспортне законодавство, яке є досить розгалуженим та представляє у вигляді системи на чолі із Основним законом, надалі ГК та ЦК України, спеціальними законодавчими актами – Кодексом торговельного мореплавства, Законами України «Про транспорт», «Про внутрішній водний транспорт», «Про морські порти України», підзаконними та відомчими актами» [93, с. 36].

Отже, законодавство про морський транспорт України складається з великого масиву взаємопов'язаних нормативно-правових актів різної юридичної сили, які регулюють відносини у сфері морського транспорту. Однак, така розгалужена система не завжди дозволяє ефективно використовувати ці норми. Тобто кількість законів та інших нормативно-правових актів, прийнятих у морській галузі, не є гарантією належної якості та ефективності їх регулювання.

Таким чином, в даний час національне законодавство постійно знаходиться в стані розвитку, що припускає зміну і адаптацію уже існуючих норм до нових умов правовідносин, але перегляд застарілих норм і впровадження нових, в тому числі обумовлених змінами в міжнародних актах на сьогодні є дуже актуальним. Нормативно-правова база України з питань внутрішніх водних шляхів має фрагментарний характер, не вирішує головних питань функціонування і умов для сталого розвитку річкової галузі, не зв'язує функціонування річки з діяльністю прибережних промислових територій і міст. Відсутність на сьогодні законодавчого врегулювання сфери внутрішнього водного транспорту у вигляді затвердженого базового закону є вкрай негативним моментом для розвитку ринку та стримуючим фактором для розвитку судноплавства в Україні.

2.2. Принципи та цілі правового регулювання водного транспорту

Не можна не відзначити, що існує ряд публікацій з принципів права, в тому числі принципів в господарському праві. В зв'язку з цим науковою базою дослідження є праці відомих науковців, таких як С.С. Алексєєв, О.Б. Андрєєва, О.П. Гетьманець, Ю.М. Жорнокуй, Г.Л. Знаменський, А.М. Колодій, В.К. Мамутов, В.С. Мілаш, С.П. Погребняк, В.С. Щербина та інші. Питання цілей правового регулювання розглядалися в працях В.В. Глазиріна, Д.А. Керімова, В.І. Кудрявцева, В.М. Микитинського, П.М. Рабіновича, І.С. Самощенка та ін. Відмітимо наукові праці авторки (Слатвінської В.М.) щодо принципів: «Принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту» [94], «Басейновий принцип управління водними ресурсами» [95].

Єдність будь-якого секторного механізму правового регулювання суспільних відносин визначається його загальними метою, до якої спрямовані всі інструменти цього сектору. Цільова орієнтація господарського права на створення сприятливих умов для реалізації різноманітних інтересів у сфері господарювання забезпечується через принципи правового регулювання господарських відносин [96, с. 8].

Категорія «принцип» є ключовою для юриспруденції [97, с. 317].

С. А. Матійко зазначає: «В основу транспортної політики держави покладено принцип розділення завдань державного регулювання галузі і виконання господарських функцій. При цьому держава, обмежуючи свої функції як господарюючого суб'єкта, підвищує ефективність державного регулювання на транспорті, скеровує його на підвищення якості обслуговування і зниження суспільних витрат, пов'язаних з транспортною діяльністю. При цьому транспорт розглядається як єдиний об'єкт управління, а узгоджений розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт єдиним комплексом, що забезпечує додатковий системний синергетичний ефект» [98, с. 4–5].

Основними галузевими принципами правового регулювання водного транспорту є:

Забезпечення безпеки судноплавства. Цей принцип є найважливішим, оскільки він спрямований на захист життя і здоров'я людей, майна і навколишнього середовища від можливих негативних наслідків судноплавства. Цей принцип закріплений у багатьох нормативно-правових актах, як національного, так і міжнародного рівня.

На рівні міжнародного права принцип забезпечення безпеки судноплавства закріплений у таких міжнародних договорах, як: Конвенція про право морської навігації (1982 рік), Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ).

На рівні національного права України принцип забезпечення безпеки судноплавства закріплений у таких нормативно-правових актах, як: «Закон України "Про внутрішній водний транспорт", Кодекс торговельного мореплавства України, Водний кодекс України».

У цих нормативно-правових актах принцип забезпечення безпеки судноплавства реалізується шляхом встановлення таких вимог: до суден та їх обладнання, до персоналу суден, до правил судноплавства. Так, наприклад, Законом України "Про внутрішній водний транспорт" встановлено, що судноплавство у внутрішніх водних шляхах України здійснюється відповідно до

правил безпеки судноплавства, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Ці правила містять вимоги до суден, їх обладнання, персоналу суден та правил судноплавства, які спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства.

Крім того, принцип забезпечення безпеки судноплавства також реалізується шляхом проведення державного контролю за дотриманням вимог законодавства про водний транспорт. Державний контроль за дотриманням вимог законодавства про водний транспорт здійснюється Адміністрацією морських портів України, Державною службою України з безпеки на транспорті та іншими органами державної влади. Таким чином, принцип забезпечення безпеки судноплавства є основоположним для правового регулювання водного транспорту і забезпечує захист життя і здоров'я людей, майна і навколишнього середовища від можливих негативних наслідків судноплавства.

Захист навколишнього середовища. Цей принцип спрямований на запобігання забрудненню навколишнього середовища внаслідок судноплавства. Так, наприклад, Законом України "Про внутрішній водний транспорт" встановлено, що судноплавство у внутрішніх водних шляхах України здійснюється відповідно до правил безпеки судноплавства, які затверджуються Кабінетом Міністрів України [99]. Ці правила містять вимоги до суден, їх обладнання, персоналу суден та правил судноплавства, які спрямовані на запобігання забрудненню навколишнього середовища.

Крім того, принцип захисту навколишнього середовища також реалізується шляхом проведення державного контролю за дотриманням вимог законодавства про водний транспорт. Державний контроль за дотриманням вимог законодавства про водний транспорт здійснюється Адміністрацією морських портів України, Державною службою України з безпеки на транспорті та іншими органами державної влади.

Таким чином, принцип захисту навколишнього середовища є основоположним для правового регулювання водного транспорту і забезпечує захист навколишнього середовища від можливих негативних наслідків судноплавства.

У контексті регулювання водного транспорту принцип захисту навколишнього середовища реалізується шляхом таких заходів:

Встановлення вимог до суден та їх обладнання, які спрямовані на зменшення викидів шкідливих речовин у навколишнє середовище. Наприклад, до суден можуть бути встановлені вимоги щодо використання екологічно чистого палива, встановлення очисних споруд тощо.

Встановлення вимог до персоналу суден, які спрямовані на підвищення рівня обізнаності персоналу про екологічні проблеми та їх вирішення. Наприклад, персонал суден може бути зобов'язаний пройти спеціальне навчання з питань охорони навколишнього середовища.

Встановлення правил судноплавства, які спрямовані на запобігання забрудненню навколишнього середовища внаслідок аварій суден. Наприклад, можуть бути встановлені вимоги щодо наявності на суднах систем автоматичного випуску нафти, устаткування для боротьби з пожежами тощо.

Проведення державного контролю за дотриманням вимог законодавства про водний транспорт, зокрема, вимог, які спрямовані на захист навколишнього середовища. Державний контроль здійснюється органами державної влади, уповноваженими на це.

Реалізація принципу захисту навколишнього середовища в контексті регулювання водного транспорту є важливим завданням, яке спрямоване на забезпечення екологічної безпеки та сталого розвитку транспортної галузі.

Економічна ефективність. Цей принцип спрямований на створення умов для ефективного функціонування водного транспорту, що сприятиме розвитку економіки держави. У контексті регулювання водного транспорту принцип економічної ефективності реалізується шляхом таких заходів: встановлення прозорих правил та процедур, які регулюють діяльність у сфері водного транспорту. Це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності водного транспорту та зменшенню витрат на його функціонування.

Впровадження інноваційних технологій, які дозволяють підвищити ефективність використання суден та інших засобів водного транспорту.

Наприклад, можуть бути введені в експлуатацію судна, які використовують більш ефективні двигуни, або можуть бути розроблені нові маршрути судноплавства, які дозволяють скоротити витрати на паливо.

Забезпечення доступу до інформації про ринок водного транспорту. Це сприятиме підвищенню ефективності планування діяльності у сфері водного транспорту. Конкурентоспроможність. Цей принцип спрямований на створення умов для конкурентоспроможності водного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг. На рівні міжнародного права принцип конкурентоспроможності закріплений у таких міжнародних договорах, як: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародного перевезення вантажів (Конвенція Гамбургу) (1924 рік), Конвенція про міжнародну торгівлю морськими судами (Конвенція Гамбурга) (1978 рік).

У контексті регулювання водного транспорту принцип конкурентоспроможності реалізується шляхом таких заходів: встановлення прозорих правил та процедур, які регулюють діяльність у сфері водного транспорту. Це сприятиме підвищенню конкурентоспроможності водного транспорту та зменшенню витрат на його функціонування.

Впровадження інноваційних технологій, які дозволяють підвищити ефективність використання суден та інших засобів водного транспорту. Наприклад, можуть бути введені в експлуатацію судна, які використовують більш ефективні двигуни, або можуть бути розроблені нові маршрути судноплавства, які дозволяють скоротити витрати на паливо.

Забезпечення доступу до інформації про ринок водного транспорту. Це сприятиме підвищенню ефективності планування діяльності у сфері водного транспорту.

Ось деякі конкретні приклади заходів, які можуть бути вжиті для реалізації принципу конкурентоспроможності в контексті регулювання водного транспорту:

Відкриття ринку внутрішніх водних шляхів для конкуренції між різними операторами. Це призведе до зниження цін на транспортні послуги та підвищення якості обслуговування.

Впровадження системи субсидій для судноплавних компаній, які використовують екологічно чисте паливо. Це сприятиме захисту навколишнього середовища та підвищенню конкурентоспроможності водного транспорту.

Розвиток інфраструктури водного транспорту, наприклад, будівництво нових портів і каналів. Це сприятиме підвищенню пропускної здатності водного транспорту та його конкурентоспроможності.

Крім цих основних принципів, правове регулювання водного транспорту може також базуватися на таких принципах: рівність прав і обов'язків суб'єктів правовідносин, прозорість і доступність правових норм, законність, демократизм, соціальна справедливість.

Аналіз судової практики щодо регулювання водного транспорту показує, що судді також використовують такі принципи:

Пропорційність. Цей принцип означає, що заходи, які застосовуються до порушників законодавства про водний транспорт, повинні бути співмірними з характером порушення.

Недопущення свавілля. Цей принцип означає, що органи державної влади не повинні перевищувати своїх повноважень у сфері регулювання водного транспорту.

Захист прав людини. Цей принцип означає, що права і свободи людини, які гарантовані Конституцією України, повинні бути захищені і в сфері водного транспорту.

Принципи правового регулювання водного транспорту мають важливе значення для забезпечення ефективного функціонування водного транспорту та захисту прав і інтересів усіх учасників правовідносин у цій сфері.

Реалізація принципів правового регулювання водного транспорту здійснюється шляхом розробки та застосування правових норм, які відповідають цим принципам. При цьому, правові норми повинні бути системними та узгодженими між собою, а також відповідати міжнародним стандартам у галузі водного транспорту.

Принципами державного регулювання транспорту є: «Системність і науковий підхід, зростання його конкурентоспроможності, обмеження монополізму, модернізація, розробка і реалізація ефективної транспортної політики, надання безпечних та якісних транспортних послуг їх споживачам, захист їх прав, забезпечення соціального захисту працівників галузі, а також її відповідності вимогам національної безпеки і оборони, створення рівних умов для функціонування усіх суб'єктів господарювання в галузі, координація надання послуг різними видами транспорту в рамках єдиної транспортної системи, екологічність функціонування транспорту та зменшення його негативного впливу на довкілля» [100, с. 44].

Принцип рівності суб'єктів господарських правовідносин на водному транспорті незалежно від рівня, який вони займають в національній економіці вказує на те, що норми права, які регулюють господарські відносини на морському та річковому транспорті, рівною мірою поширюються на всіх учасників цих відносин. Зазначимо, що цей принцип є частиною принципу рівності суб'єктів господарських правовідносин незалежно від рівня, який вони займають в національній економіці [101, с. 35].

Принцип пропорційності являє собою збалансування приватних і публічних інтересів у сфері господарювання [102, с. 9]. Відмітимо, що такий правовий компроміс сприятливо впливає з досвіду державно-приватного партнерства в сфері водного транспорту.

Принцип рівного захисту державою усіх суб'єктів господарювання на водному транспорті прописаний в більш загальному виді у ст. 6 ГК України [103]. Принцип свободи підприємницької діяльності на водному транспорті у межах, визначених законом є варіацією ст. 6 ГК України [103].

Принцип рівності прав та обов'язків суб'єктів портового права детально розглянутий у монографічному дослідженні [90, с. 30].

Принципи потрібні передусім для того, аби долати прогалини на практиці. Принципи правового регулювання водного транспорту можуть бути використані для вирішення таких проблем, як:

Прогалини в законодавстві. Принципи можуть допомогти заповнити прогалини в законодавстві, які виникають внаслідок змін у суспільних відносинах або внаслідок недостатньої розробки законодавства.

Незрозумілість або неоднозначність правових норм. Принципи можуть допомогти розтлумачити правові норми, які є незрозумілими або неоднозначними.

Недосконалість правових норм. Принципи можуть допомогти вдосконалити правові норми, які є недосконалими або не відповідають сучасним реаліям.

Для того, щоб принципи правового регулювання водного транспорту могли ефективно виконувати свої функції, вони повинні бути розроблені на основі комплексного аналізу норм законодавства, судової практики та інших джерел права. При цьому, принципи повинні бути системними та узгодженими між собою, а також відповідати міжнародним стандартам у галузі водного транспорту.

Наприклад, в Україні принципи правового регулювання водного транспорту визначені в Законі України "Про внутрішній водний транспорт" [99]. Ці принципи базуються на міжнародних стандартах у галузі водного транспорту, а також на досвіді інших держав.

Важливою умовою для реалізації принципів правового регулювання водного транспорту є їх ефективне застосування на практиці. Для цього необхідно, щоб усі учасники правовідносин у сфері водного транспорту були обізнані з цими принципами та дотримувалися їх у своїй діяльності.

Аналіз стану існуючих принципів дозволив авторці (Слатвінській В.М.) запропонувати наступну Таблицю 6 з відомих принципів:

Загальні принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту	Принцип рівності суб'єктів господарських правовідносин на водному транспорті незалежно від рівня, який вони займають в національній економіці
	Принцип економічної свободи
	Принцип пропорційності
	Принцип законності

	Принцип недоторканності власності
	Принцип особистої заінтересованості
	Принцип заохочення добросовісної конкуренції і захисту від монополізму і недобросовісної конкуренції на водному транспорті
	Принцип рівного захисту державою усіх суб'єктів господарювання на водному транспорті
	Принцип цілеспрямованості впливу на досягнення обопільних інтересів у результаті господарської діяльності суб'єктів господарських правовідносин
	Принцип свободи підприємницької діяльності на водному транспорті у межах, визначених законом
	Принцип свободи
	Принцип свободи господарського договору у межах, визначених законом
	Принцип заборони незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини на водному транспорті
Спеціальні принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту	Принцип відповідальності суб'єктів господарювання на водному транспорті
	Принцип рівності прав та обов'язків суб'єктів портового права
	Принцип збереження у держаній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту
	Принцип забезпечення економічної конкуренції у морському порту

	Принцип планування
	Принцип доцільності
	Принцип «забруднювач платить»
	Принцип свободи судноплавства на внутрішніх водних шляхах
	Принцип вільного надання послуг у сфері морських перевезень вантажів і пасажирів
	Принцип вільної конкуренції на ринку морських перевезень
	Басейновий принцип управління водними ресурсами

Метою правового регулювання є закріплення наявних суспільних відносин, які вимагають такого закріплення, а також стимулювання та розвиток тих відносин, які відповідають поточним вимогам суспільства. Крім того, воно має за мету створення умов для розвитку та закріплення нових суспільних відносин [104, с. 264]. Поняття «ціль» не є виключно юридичним. Поняття «цілі юридичної відповідальності» необхідно визначати з огляду на категорію «ціль» у філософському розумінні.

У філософії ціль розуміється як «свідоме передбачення результату, на досягнення якого спрямовані або будуть спрямовані дії суб'єкта, як духовне утворення, як цінність, що уявляється подумки» [105, с. 425].

Новий тлумачний словник української мови ціль розглядає як те, до чого прагнуть, чого намагаються досягти; мету [106, с. 738].

Між цілями механізму регулювання розвитку національної економіки як надбудови та тенденціями розвитку як фундаменту (системи) має бути тісний зворотний зв'язок. Цілі механізму повинні враховувати етап стану національної економіки та етап об'єктивного розвитку [100, с. 27].

Цілі правового регулювання класифікуються за певними критеріями, такими як важливість (головні чи другорядні), час (довгострокові чи короткострокові) та наслідки (кінцеві чи безпосередні).

Метою правового регулювання є не тільки турбота про окремих суб'єктів, а й зміцнення та сприяння розвитку суспільних відносин, створення умов для виникнення нових суспільних відносин та запобігання виникненню суспільно шкідливих відносин.

Влучною є думка автора Стаднік І.В.: «Цілі господарсько-правового регулювання умовно можна розбити на три групи:

- економічні (підвищення ефективності суспільного виробництва на основі забезпечення росту ділової активності суб'єктів господарювання та розвитку підприємництва);
- соціальні (забезпечення соціальної спрямованості суспільного виробництва);
- юридичні (затвердження суспільного господарського порядку в економічній системі України, сприяння гармонізації її з іншими економічними системами)» [107, с. 106].

За аналогією можемо констатувати, що сфері водного транспорту також притаманні ці групи цілей. До економічних цілей господарсько-правового регулювання водного транспорту належать: створення умов для забезпечення потреб економіки та населення через доступ до безпечних, якісних, екологічних транспортних послуг, збалансованого поєднання приватних та публічних інтересів. Соціальними цілями господарсько-правового регулювання водного транспорту є формування транспортної політики держави з метою сталого розвитку в умовах пандемії. Наостанок юридичними цілями господарсько-правового регулювання водного транспорту є створення правового підґрунтя для збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, інтеграції до міжнародного простору, правове забезпечення партнерства учасників транспортних відносин.

На думку Сухицької Н.В.: «Цілями правового регулювання є:

- 1) закріплення за допомогою правових засобів існуючих суспільних відносин;
- 2) стимулювання розвитку та поширення суспільних відносин, які відповідають загальнодержавним та загально-суспільним потребам та інтересам;
- 3) створення умов для виникнення і розвитку нових необхідних типів і форм суспільних відносин;
- 4) заборона та припинення дії суспільних відносин, що є суспільно-небезпечними чи шкідливими» [108, с. 42].

На нашу думку, можна стверджувати, що кінцева мета правового регулювання полягає у створенні умов для розвитку права і його ефективного функціонування, визнання суспільством основоположних правових ідей та адаптації права до сучасних потреб його членів. Глобальна мета правового регулювання полягає в зміцненні ідеї права в суспільстві і на цій основі стійкому правовому розвитку, при якому право стає найважливішою функцією громадського життя [109, с. 29].

На загальнодержавному рівні цілями правового регулювання розвитку водного транспорту є: підвищення ефективності управління державним майном, розбудова та забезпечення відповідності транспортної інфраструктури міжнародним стандартам, інноваційне стимулювання до оновлення парку суден, забезпечення відповідності тарифів на морські й річкові перевезення платоспроможності населення, створення сприятливого конкурентного та інвестиційного середовища, покращення рівня сервісу та якості морських й річкових перевезень.

Цілями регіонального рівня щодо регулювання водного транспорту є: залучення підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних морських й річкових перевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних портів.

2.3. Об'єкти, суб'єкти та рівні їх правового регулювання на водному транспорті

Об'єктами правового регулювання на водному транспорті є відносини, які виникають у процесі організації та здійснення судноплавства, експлуатації суден, використання внутрішніх водних шляхів, а також відносини, пов'язані з безпекою судноплавства і захистом навколишнього середовища.

Основними об'єктами правового регулювання на водному транспорті є:

Судноплавство - це діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення пасажирів, вантажів, багажу, поштово-телеграфних відправлень, а також для інших цілей.

Експлуатація суден - це діяльність, пов'язана з використанням суден для судноплавства.

Внутрішні водні шляхи - це шляхи сполучення, що використовуються для судноплавства в межах територій України, включаючи акваторії морських портів, а також судноплавні канали.

Категорію «суб'єкт права» в теорії держави і права досліджували такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як: В. Бойцов, С. Братусь, С. Алексєєв, В. Копейчиков, П. Рабінович, А. Олійник, М. Кравчук, В. Нерсисянц, О. Скаун, Р. Халфіна, Ю. Шемшученко та інші. В господарському праві в контексті дослідження слід відзначити відомих вчених-господарників, а саме, таких як О. Андрєєва, А. Бобкова, О. Вінник, О. Гетманець, Ю. Драпайло, І. Єршова, Ю. Жорнокуй, Д. Задихайло, О. Квасніцька, В. Мамутов, В. Мілаш, С. Несинова, В. Пашков, О. Подцерковний, А. Смітюх, В. Устименко, О. Чебикіна, Р. Шишка, В. Щербина. Серед наукових праць авторки (Слатвінської В.М.) слід відмітити «Рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту» [110] та «Суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту» [111].

Рівневість господарсько-правового регулювання у сфері морського та річкового транспорту є фактором забезпечення належного функціонування галузі

водного транспорту і морегосподарського комплексу та здійснення господарської діяльності на морському і внутрішньому водному транспорті [111, с. 44].

Відповідно до загальноприйнятого у господарському праві критерію поділу транспортного законодавства на вертикальне та горизонтальне [112, с. 278] рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту, на нашу думку, також можуть бути представлені як вертикальний і горизонтальний.

Вертикальний рівень господарсько-правового регулювання морського та річкового транспорту становлять:

I. Міжнародні угоди з іншими державами та міжнародно-правові акти, ратифіковані та визнані Україною;

II. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР;

III. Закони України (кодифіковані акти та загальні закони);

IV. Законодавчі акти – Постанови Верховної Ради України та Декрети Кабінету Міністрів України;

V. Підзаконні нормативно-правові акти:

1. Укази і Розпорядження Президента України;

2. Постанови і Розпорядження Кабінету Міністрів України;

3. Акти міністерств і центральних органів виконавчої влади:

1) акти Державної служби морського та річкового транспорту України;

2) акти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України;

3) акти Міністерства освіти і науки України;

4) акти Міністерства юстиції України;

5) акти Міністерства охорони здоров'я України;

6) акти Міністерства аграрної політики та промисловства України;

7) акти Державного комітету статистики України;

VI. Локальні нормативно-правові акти:

1. нормативні акти підприємств, установ, організацій, діяльність яких пов'язана з використанням або обслуговуванням транспортних засобів;

2. нормативні акти підприємств, установ, організацій, навчальних закладів, діяльність яких пов'язана із наданням професійно-технічної освіти, навчально-тренажерних послуг плавскладу, консультацій за фахом відповідно до КВЕД;

3. нормативні акти фахівців морського транспорту;
4. нормативні акти технічних службовців морського транспорту;
5. звід звичаїв морського порту;
6. суднові розклади.

VII. Судова практика: нормативно-правові акти Президії та Верховного Суду та нормативно-правові акти Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України.

Горизонтальний рівень господарсько-правового регулювання морського та річкового транспорту становлять:

1. Загальне транспортне законодавство (загальносистемне, регуляторне, інфраструктурне та з питань безпеки на водному транспорті [110, с. 278]);
2. Спеціальне законодавство з водного транспорту: нормативно-правові акти, що стосуються перевезення, транспортного обслуговування та використання транспортних засобів.

Відповідно до такого критерію поділу як суб'єктний склад розмежуємо рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту таким чином:

- нормативно-правові акти суб'єктів, що мають організаційно-господарські повноваження (зокрема, Кабінет міністрів України, Верховна Рада України та центральні органи виконавчої влади [86, с. 101-103]).

- нормативно-правові акти суб'єктів господарсько-правового регулювання водного транспорту - учасники відносин у сфері господарювання, діяльність яких прямо або опосередковано стосується регулювання господарювання на морському та річковому транспорті (зокрема, Комітет з питань транспорту, Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту, Державна служба морського та річкового транспорту України, Адміністрація морських

портів України, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека).

Відповідно до такого критерію поділу як територіальна сфера дії правового регулювання розмежуємо рівні господарсько-правового регулювання на водному транспорті:

1 - Міжнародний рівень:

Правове регулювання на водному транспорті на міжнародному рівні здійснюється такими основними актами: Конвенція про міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародного морського перевезення пасажирів та їх багажу (1961 рік); Конвенція про міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародного морського перевезення вантажів (1978 рік); Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ); Конвенція про право морської навігації (1982 рік).

Ці конвенції спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства, захисту навколишнього середовища та прав пасажирів і вантажовласників.

2 - Національний рівень:

Правове регулювання на водному транспорті на національному рівні здійснюється такими основними актами: Закон України "Про внутрішній водний транспорт", Кодекс торговельного мореплавства України, Водний кодекс України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України.

Ці закони регулюють такі основні питання:

Правовий статус суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на водному транспорті

Режим внутрішнього судноплавства

Режим торговельного мореплавства

Режим використання внутрішніх водних шляхів

Безпека судноплавства

Захист навколишнього середовища

3 - Регіональний рівень:

Правове регулювання на водному транспорті на регіональному рівні здійснюється такими основними актами:

Конвенція про судноплавство по річці Дунай (1948 рік)

Конвенція про судноплавство по Дніпру (1993 рік)

Ці конвенції регулюють такі основні питання:

Правовий режим судноплавства по річках Дунай і Дніпро

Права і обов'язки судноплавних держав

Безпека судноплавства

4 - Місцевий рівень:

Правове регулювання на водному транспорті на місцевому рівні здійснюється такими основними актами:

Правила користування водними шляхами, Правила безпеки судноплавства, затверджені Міністерством інфраструктури України

Ці правила регулюють такі основні питання:

Правила користування внутрішніми водними шляхами

Правила безпеки судноплавства

При цьому правове регулювання на водному транспорті в Україні має ряд проблем, які потребують вирішення. До них належать:

Недосконалість законодавства. Багато нормативно-правових актів, які регулюють правове регулювання на водному транспорті, є застарілими та не відповідають сучасним реаліям.

Необхідність удосконалення механізму державного регулювання. Державне регулювання має бути спрямоване на забезпечення ефективного функціонування водного транспорту та захисту прав споживачів транспортних послуг.

Недосконалість системи державного контролю. Державний контроль має бути ефективним та спрямованим на забезпечення безпеки судноплавства та дотримання вимог законодавства.

На нашу думку для вирішення цих проблем необхідно провести наступні заходи:

Прийняти нові закони про внутрішній і торговельний мореплавство, які врегулюють усі відносини, пов'язані з функціонуванням водного транспорту.

Вдосконалити механізм державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на водному транспорті.

Запровадити ефективну систему державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на водному транспорті.

Реалізація цих заходів сприятиме створенню сприятливих умов для розвитку водного транспорту України та захисту прав споживачів транспортних послуг.

Щодо важливості і системності рівнів суб'єктів та об'єктів на відміну від законодавчих та інших актів відзначимо наступне. Рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту створюють регуляторну систему, яка охоплює комплекс компонентів, які відносяться до функціонування морського і річкового транспорту.

Господарську діяльність здійснюють суб'єкти господарювання. Потрібно звернути увагу на те, що поняття «суб'єкт господарських правовідносин» є вужчим від поняття «учасник господарських правовідносин» [113, с. 31].

Якщо розглядати суб'єкти господарського права як визначення то на нашу думку це: «Організації, які на основі юридично відокремленого майна в межах своєї господарської компетенції безпосередньо здійснюють господарську діяльність і використання її результатів або управлінську діяльність в економіці».

Як зазначає Цирфа Г.О.: «Господарський Кодекс України визначає учасників господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію, мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством» [114, с. 10].

Учасниками відносин у сфері господарювання виступають суб'єкти господарювання, споживачі, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, які мають господарську компетенцію, а також громадяни, громадські та інші організації, що можуть бути засновниками суб'єктів

господарювання або володіти організаційно-господарськими повноваженнями щодо них на підставі відносин власності.

Основними суб'єктами, що регулюють господарські відносини на водному транспорті є: «система органів державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту формують: Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України України), центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (Державна служба морського та річкового транспорту України), національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (досі не створено), державна спеціалізована експертна установа з технічного розслідування подій на транспорті (досі не створено), Національна поліція України, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади у межах своїх повноважень (ст. 5 ЗУ «Про ВВТ» [99])». Створення ефективної системи регулювання та управління внутрішніми водними шляхами є важливим аспектом подальшого розвитку водної галузі [115, с. 62].

Практично усунення держави від сфери внутрішнього водного транспорту зумовило розвиток окремих суб'єктів господарювання, які вирішують часткові задачі, залишивши значні інфраструктурні проекти з реконструкції шлюзів. Так, наприклад, очищення ручіща річок залишається напризволяще. В той же час розвиток такого виду транспорту є неможливим без суттєвої ролі держави та її органів і другорядної, допоміжної ролі об'єднань суб'єктів господарської діяльності та громадських утворень для забезпечення оперативного впливу на кризові ситуації. Така побудова відносин влада – бізнес не є новою, адже, наприклад, в ЄС створюються усі необхідні умови для сприяння розвитку використання внутрішніх водних шляхів, забезпечується активний діалог між публічними та приватними акторами ринку серед яких можна виділити: Комітет з питань транспорту; Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту; Державна служба морського та річкового транспорту

України; Державне підприємство «Сервісний центр морського й річкового транспорту» (ДП Моррічсервіс); Адміністрація морських портів України; Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека).

Так, наприклад, Комітет з питань транспорту Верховної Ради України відповідно до статті 11 Розділу II Закону України «Про комітети Верховної Ради України» здійснює законопроектну, організаційну та контрольну функції [116]; Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту Мінінфраструктури має завдання: «участь у створенні рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств морського та річкового транспорту всіх форм власності» [117]; Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) відповідно до Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України має такі завдання (див. п. 34-36 ч. 4 Положення [118]): «1) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом; 2) контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом; 3) видає розпорядження про усунення суб'єктами господарювання порушень ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом».

Адміністрація морських портів України згідно з параграфом 2.2. Статуту має предмет діяльності, який визначається як: «Забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морських портах» [118, с. 5]. При цьому відповідно до пункту 6.2.2. параграфу 6.2. Статуту на підприємство покладено конкретні обов'язки: «Забезпечує розробку та методичне керівництво з питань дотримання підрозділами підприємства та іншими суб'єктами господарювання, що провадять діяльність у морських портах, діючих правил та інструкцій, які встановлюють порядок надання послуг з обслуговування пасажирів, обробки транспортних засобів,

вантажів, багажу та оформлення транспортних, вантажних та облікових документів, тощо» [119, с. 22].

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) відповідно до покладених на неї завдань у пункті 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 103 від 11 лютого 2015 р.: «1) ліцензує господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом; 2) контролює додержання ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом; 3) видає розпорядження про усунення суб'єктами господарювання порушень ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом; 4) перевіряє додержання суб'єктами господарювання, фізичними особами та юридичними особами вимог законодавства про транспорт» (див. підпункти 4, 5, 52, 54 Положення [120]).

Слід звернути увагу і наголосити на тому, що деякі з перелічених органів публічної влади не мають ані господарських прав, ані обов'язків у сфері водного транспорту, але при цьому мають «господарські» завдання. У випадку з органами, що регулюють господарські відносини на водному транспорті, їх метою діяльності є дотримання суб'єктами господарювання умов законності на морському та річковому транспорті. У зв'язку з цим вважаємо за необхідне ввести правове регулювання надання послуг суб'єктам господарювання з охорони та безпеки, самозабезпечення суб'єктами господарювання своєї економічної безпеки, інституту юридичної відповідальності суб'єктів господарювання, діяльності з надання послуг з охорони та безпеки.

«Суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту» - особи, які беруть участь у господарських відносинах, що виникають у сфері водного транспорту [111, с. 90].

У науковій літературі структура сучасної транспортної системи передбачає дві категорії суб'єктів: «Суб'єкти організаційно-господарських повноважень і суб'єкти господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи» (див. роботу Клепікової О.В.) [121, с. 151–152].

Як зазначає О. В. Клепікова: «Підставою для визначення суб'єктів організаційно-господарських повноважень є запропонований у юридичній літературі поділ органів державної влади на органи загальної, галузевої і спеціальної (функціональної) компетенції» [121, с. 114–115]. Органи загальної компетенції на підвідомчих їм територіях виконують функції державного управління та координації всіх чи більшості органів галузевої або функціональної компетенції, що підпорядковані чи підконтрольні їм. Органи галузевої компетенції формують та реалізують державну політику у відповідній галузі. Органи спеціальної (функціональної) компетенції відповідають за виконання державної політики у конкретній сфері та забезпечують керівництво питаннями, що стосуються загальних аспектів для різних галузей господарства [122, с. 34].

Суб'єктами господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи, є юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність у сфері транспорту. До них належать:

Транспортні підприємства, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів різними видами транспорту. До них належать, зокрема, залізничні, автомобільні, авіаційні, морські, річкові, трубопровідні підприємства.

Інфраструктурні підприємства, які забезпечують функціонування транспортної інфраструктури. До них належать, зокрема, підприємства, які займаються будівництвом, ремонтом і обслуговуванням транспортних шляхів, споруд, а також підприємства, які надають послуги з користування транспортними засобами.

Підприємства, які надають інші послуги, пов'язані з транспортуванням. До них належать, зокрема, підприємства, які займаються вантажними операціями, переробкою вантажів, складським зберіганням, а також підприємства, які надають послуги з охорони та безпеки транспортних засобів і вантажів.

Правовий статус суб'єктів господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи, визначається законодавством України про транспорт. Основними нормативно-правовими актами, які регулюють правовий статус цих суб'єктів, є: Закон України "Про транспорт", Закон України "Про залізничний транспорт", Закон України "Про автомобільний транспорт", Закон України "Про повітряний транспорт", Закон України "Про морський і річковий транспорт", Закон України "Про трубопровідний транспорт".

Згідно з цими законами, суб'єкти господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи, мають такі основні права та обов'язки:

Права:

Здійснювати господарську діяльність у сфері транспорту відповідно до законодавства України.

Власність на транспортні засоби та інше майно, необхідне для здійснення господарської діяльності.

Укладати договори з іншими суб'єктами господарювання.

Брати участь у конкурсах на право користування майном, необхідним для здійснення господарської діяльності.

Обов'язки:

Додержуватись вимог законодавства України про транспорт.

Забезпечувати безпеку руху транспортних засобів.

Забезпечувати належне утримання та експлуатацію транспортних засобів та інфраструктури.

Сплачувати податки та збори відповідно до законодавства України.

Правовий статус суб'єктів господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи, має ряд проблем, які необхідно вирішити. До них належать:

Недосконалість законодавства про транспорт. Багато нормативно-правових актів, які регулюють правовий статус цих суб'єктів, є застарілими та не відповідають сучасним реаліям.

Необхідність удосконалення механізму державного регулювання діяльності транспортних підприємств. Державне регулювання має бути спрямоване на забезпечення ефективного функціонування транспортної системи та захисту прав споживачів транспортних послуг.

Недосконалість системи державного контролю за діяльністю транспортних підприємств. Державний контроль має бути ефективним та спрямованим на забезпечення безпеки руху транспортних засобів та дотримання вимог законодавства про транспорт.

Для вирішення проблем правового статусу суб'єктів господарювання, які забезпечують функціонування транспортної системи, необхідно провести наступні заходи:

Прийняти нові закони про транспорт, які врегулюють усі відносини, пов'язані з функціонуванням транспортної системи.

Вдосконалити механізм державного регулювання діяльності транспортних підприємств.

Запровадити ефективну систему державного контролю за діяльністю транспортних підприємств.

Реалізація цих заходів сприятиме створенню сприятливих умов для розвитку транспортної системи України та захисту прав споживачів транспортних послуг.

На першому рівні державного регулювання взаємовідносин у сфері функціонування транспортної системи, що є основним, загальнодержавним та системоутворюючим, визначається присутність зовнішніх економічних зв'язків транспортної системи з іншими економічними системами та загальною економікою країни. Держава на цьому рівні виконує організаційно-господарську функцію [123, с. 116–117].

Другий рівень управління транспортною системою на державному рівні, який представляє галузеве регулювання, має загальний характер і здійснюється центральним органом виконавчої влади відповідно до його галузевої господарської компетенції [123, с. 119].

Третій рівень управління транспортною діяльністю визначається як спеціалізоване галузеве державне регулювання [124], яке реалізується органами державної влади, обдарованими конкретною галузевою компетенцією. Цей рівень управління транспортом розглядається окремо з огляду на наявність спеціальних державних органів, які мають галузеві повноваження для впровадження заходів державного регулювання у конкретній галузі транспорту [121, с. 128–129].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України є центральним органом державного регулювання для всіх видів транспорту. Діяльність цього міністерства регламентована Положенням про Міністерство інфраструктури України, яке було схвалено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року. Міністерство є головним органом в системі центральних органів виконавчої влади, його діяльність спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України. Міністерство відповідає за формування та реалізацію державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, а також надання послуг поштової зв'язку. Крім цього, воно має обов'язки з формування та реалізацію державної політики в авіаційному транспорті та використанні повітряного простору України та інших сферах [125].

З метою збереження в належному стані загальнодоступних внутрішніх водних шляхів та судноплавних гідротехнічних споруд, таких як шлюзи, а також для створення безпечних умов для руху водних засобів було створено Державне підприємство водних шляхів "Укрводшлях". Це державне унітарне комерційне підприємство державної форми власності, що входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. "Укрводшлях" виконує функції, пов'язані з реалізацією транспортної, технічної та екологічної політики при експлуатації внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів в Україні, які є стратегічно важливими об'єктами для економіки та безпеки держави [126, с. 166].

Правове регулювання на водному транспорті є комплексним і багаторівневим. Воно спрямоване на забезпечення ефективного функціонування водного транспорту та захисту прав та інтересів його учасників. Міжнародне

правове регулювання на водному транспорті здійснюється на основі міжнародних договорів, до яких приєдналася Україна.

Державне правове регулювання на водному транспорті здійснюється на основі Конституції України, законів України, нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України та інших органів державної влади. Регіональне правове регулювання на водному транспорті здійснюється на основі нормативно-правових актів органів місцевого самоврядування. Локальне правове регулювання на водному транспорті здійснюється на основі внутрішніх документів підприємств, установ та організацій, які здійснюють діяльність у сфері водного транспорту.

Висновки до підрозділу 2.

Підсумовуючи викладене в другому розділі дисертаційного дослідження, слід зробити наступні висновки:

Аналіз чинного законодавства України в сфері водного транспорту свідчить про його часткову відповідність вимогам законодавства ЄС. Разом із цим, чинне законодавство представляє собою високорозвинуту систему правового регулювання водного транспорту. За умови подальшого вдосконалення, ця система може служити основою для створення ефективного механізму, який забезпечить виконання вимог, що регулюють водний транспорт на рівні, відповідному нормам законодавства Європейського Союзу.

Специфіка джерел правового регулювання річкового транспорту розкривається у локальних нормативно-правових актах до яких слід віднести: Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, нормативні акти підприємств річкового транспорту, нормативні акти фахівців річкового транспорту, нормативні акти технічних службовців річкового транспорту.

Відмітимо, що суспільні відносини на водному транспорті України регулюються загальним та спеціальним законодавством.

Об'єктами правового регулювання на водному транспорті є відносини, що виникають у процесі організації та здійснення перевезення вантажів, пасажирів,

багажу, а також у процесі експлуатації суден і споруд водних шляхів. До об'єктів правового регулювання на водному транспорті відносяться: відносини щодо права власності на судна та інші плавучі засоби; відносини щодо права користування водними шляхами; відносини щодо організації та здійснення перевезення вантажів, пасажирів, багажу; відносини щодо забезпечення безпеки судноплавства; відносини щодо охорони навколишнього середовища у водному транспорті.

Суб'єктами правового регулювання на водному транспорті є фізичні та юридичні особи, які беруть участь у відносинах, що регулюються водним транспортом. До суб'єктів правового регулювання на водному транспорті відносяться: власники суден; оператори морських портів; річкові перевізники; вантажовідправники; вантажоодержувачі; пасажирів; органи державної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють регулювання у сфері водного транспорту.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Сучасні проблеми і ризики механізму правового регулювання водного транспорту

Транспорт є ключовою сферою національної економіки, яка значно впливає на економічний, технологічний, інноваційний, соціальний і екологічний розвиток країни. Зокрема, він вносить суттєвий вклад у формування доходів всіх рівнів бюджетів та створення робочих місць, сприяє ефективним структурним зрушенням і досягненню оптимальних пропорцій в національному господарстві. Крім того, транспорт сприяє задоволенню споживчих потреб населення і виробничих запитів суб'єктів господарювання, виступаючи посередником у процесах суспільного відтворення [127, с. 149].

Транспорт сприяє розвитку міжнародних економічних відносин, сприяючи взаємовигідному обміну між різними країнами. Особливо важливою складовою економіки є морський транспорт, який базується на високорозвиненій економічній та соціальній структурі. Його роль полягає в забезпеченні нормального функціонування економіки, підвищенні ефективності суспільного виробництва та створенні умов для раціонального розміщення виробничих сил. Це враховує оптимальне розташування підприємств з урахуванням джерел сировини, споживання та спеціалізації виробництва, що сприяє розвитку торгівлі та сільського господарства. Однак транспорт також представляє певні ризики для людей і навколишнього середовища [128, с. 66].

Попри значну увагу науковців до проблем галузі водного транспорту України, питання якої підіймалися багатьма вченими у різні часи, наприклад, проблем морських портів України (Т.О. Войченко, В.В. Гладковська, А.В. Затулко, Т.Є. Корнієць, О.Є. Макаренко, П.А. Макушев, М.М. Мальцев, А.М. Мишко, В.М. Мірошко, А.О. Мурад'ян, О.Б. Наумов, Л.М. Наумова, Н.Л.

Павлова, М.Є. Перепічко, І.В. Раскевич, Д.М. Решетков, В.Л. Ромах, С.С. Русанова, В.І. Тихонін, Я.Г. Хоронжак, Б.В. Шурін), проблем підвищення ефективності функціонування водного транспорту в Україні (С.О. Кузнецов, Д.В. Тарасюк), проблем регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту (Ю. Васьков, К.М. Михайличенко), у вітчизняному правознавстві до останнього часу практично відсутні наукові розвідки щодо проблеми господарсько-правового регулювання морського та річного транспорту. Серед наукових праць авторки (Слатвінської В.М.) зазначимо «Доцільність прийняття спеціального Закону «Про внутрішній водний транспорт»» [129], «Інформатизація в українських портах» [130], «Protection of Ukrainian seafarers' rights at the national and international levels» [131], «Water transport nano-logistics in the conditions of measures against COVID-19 pandemic» [132].

«Транспорт – це комплексна галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки економічної сфери і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Сфера транспорту не може функціонувати сама по собі» [133, с. 539]. У цьому процесі провідна роль належить державі, її законодавчим і виконавчим органам.

Складність правового регулювання господарської сфери обумовлена динамічністю та необхідністю адаптації господарського законодавства до практичних потреб суспільного господарського порядку в економічній системі України [134, с. 3].

«Законодавство про транспорт (транспортне законодавство) — це сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті» [85, с. 461].

Вирішення проблеми хаотичного прийняття нормативно-правових актів можливе через чітке розуміння законодавцем нагальної необхідності дії конкретних норм, яке виражається у прийнятті спеціального профільного закону для конкретних цілей. Ініціатива "Один пояс — Один шлях" вимагає не лише ідеолого-практичного інтересу, але й нормативного закріплення для майбутньої

реалізації проектів з об'єднання транспортних коридорів та створення спільної транспортної інфраструктури та послуг.

Участь України в зазначених проектах приносить не лише економічну вигоду від торгівлі, але й сприяє потужному розвитку інфраструктури. Присутність у "Новому шовковому шляху" викликає інвестиції в транспортну систему та інфраструктуру країн-учасниць на значні суми, досягаючи десятків мільярдів доларів [135, с. 71].

Вітчизняний морегосподарський комплекс, будучи колись гордістю України, занепадає через відсутність належного державного втручання та своєчасного й адекватного реагування на проблеми, що в ньому виникають. На державному рівні зміни відбуваються здебільшого не так швидко, як хотілося б, часто неефективно через лобіювання окремих приватних інтересів, які йдуть врозріз із загальнонаціональними [136, с. 26].

На сьогодні в Україні відсутні порти, які б повністю відповідали всім вимогам до портів третього покоління. Реалізація проектів є єдиним засобом, яким українські порти зможуть відповідати стандартам п'ятого покоління портів. Згідно з цими стандартами, сучасний порт повинен функціонувати як мультимодальний центр, базуючись на логістичних платформах [137, с. 22].

Згідно зі Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, що була затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року під номером 548-р, однією з основних проблем у функціонуванні та розвитку портової галузі є низький рівень інформатизації транспортних процесів та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки. Основною метою цієї стратегії є забезпечення розвитку інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС) та інформатизація технологічних процесів у морських портах [138].

Згідно з тлумаченням поняття «інформатизація», визначеного у розділі 1 Закону України «Про Концепцію Національної програми інформатизації» та статті 1 Закону України «Про Національну програму інформатизації», цей процес передбачає: «створення, розвиток і використання інформаційних систем, мереж,

ресурсів та інформаційних технологій, які побудовані на основі застосування сучасної обчислювальної та комунікаційної техніки».

А так як транспортний процес є складною сукупністю окремих процедур, пов'язаних не тільки з фізичним переміщенням вантажу, а й з іншими логістичними операціями, то вирішення технологічної проблеми можливо за умов створення єдиного інформаційного порталу. Упровадження логістичних технологій, у яких порти виступають як елементи логістичних систем і ланцюгів постачання [139]. Крім того, портові технології слід проектувати й удосконалювати, виходячи із системних принципів.

До речі, принципами інформатизації є: 1) цілісність; 2) модельованість; 3) цілеспрямованість; 4) системна ефективність; 5) логіко-інформативна реалізованість [140]. Це, в свою чергу, має практичне значення так як вказані характеристики виділяють цей процес серед інших. За аналогією розглядаються принципи інформатизації в портах.

За своєю суттю портова інформатизація є інновацією, яка потребує наукового підходу до нормативно-правових актів [141, с. 392]. Безперечно, лише цілеспрямовані дії органів державної влади підприємницького сектору економіки та громадян можуть стати фундаментом для просунення нових інформаційних технологій в портах на новий рівень. Погоджуємось з позицією Ненно І. М.: «Інформатизація має розглядатися як важлива складова внутрішньої та зовнішньої політики країни, адже недооцінювання значущості інформаційної сфери й втрата контролю над національними інформаційними ресурсами негативно відбиваються на соціально-економічному розвитку країни» [142, с. 11].

Необхідність портової інформатизації полягає у наступному: З одного боку вона має практичне значення для підвищення оперативності керування терміналами. З іншого боку, це сприяє підвищенню ефективності всього логістичного ланцюга [143, с. 1162]. Заангажованість роботи портів до системи портової інфраструктури.

Сучасні системи інформаційних та комунікаційних технологій надають значні переваги. По-перше, вони забезпечують високу якість та швидкість

оброблення та аналізу інформації. По-друге, вони полегшують обмін інформацією. Це дозволяє ефективно зменшити час і ресурси, які витрачаються портами. Такий підхід призводить до зниження тарифів на перевалку, збільшення об'ємів наданих послуг і розширення асортименту, що сприяє розвитку підприємств.

По-друге, інформатизація порту є основним способом оптимізації розподілу портових ресурсів, координує зв'язок між портовими операторами, забезпечує повну підтримку функції портів, а також підвищує рівень портових послуг. Це також допоможе реалізувати економічний стрибок у порту від економічного зростання, що базується на збільшенні виробництва та збільшенні кількості видобутку, а також на підвищенні якості, оптимізації структури та збільшення знань. Тому інформаційне забезпечення портів стає центром експертів та вчених [144, с. 238].

Законодавцю важко було вирішити питання інформатизації портів шляхом прийняття відповідних Планів розвитку морських портів на коротко- (до 2018 р.), середньо- (до 2023 р.) та довгострокову (до 2038 р.) перспективу (далі План). В них зазначено, що впровадження ІСПС за рахунок АМПУ та інвесторів відбудеться «шляхом оптимізації документообігу при оформленні та обробці вантажів у морському порту, підвищення збереження вантажів та рівня захисту інформації, оптимізації транспортних процесів, зменшення впливу людського фактору при оформленні вантажів та зменшення часу обробки вантажів». Це положення висвітлюється у пункті 20 Плану Одеського морського порту, пункті 28 Плану морського порту «Южний», пункті 14 Плану Херсонського морського порту, пункті 6 Плану морського порту Усть-Дунайск, пункті 7 Плану Скадовського морського порту, пункті 10 Плану Ренійського морського порту, пункті 18 Плану спеціалізованого морського порту «Ольвія», пункті 28 Плану Миколаївського морського порту, пункті 17 Плану Маріупольського морського порту, пункті 8 Плану Бердянського морського порту, пункті 11 Плану Білгород-Дністровського морського порту, пункті 22 Плану морського порту Чорноморськ

та пункті 8 Плану морського порту Ізмаїл, хоча механізм реалізації у них не прописаний.

Проблеми захисту прав моряків була і залишається принциповою: вона не може бути вирішена зусиллями окремих держав, а ефективність вжитих заходів залежить від поєднання національних засобів з міжнародним співробітництвом. Безумовно, тільки тісний взаємозв'язок і контроль на всіх рівнях допоможуть захистити права моряків враховуючи теперішній стан морської галузі та правові можливості учасників взаємовідносин. Як показано в моїй роботі [131, с. 170] він потребує також державного контролю підтримки та дотримання мінімальних сучасних міжнародних стандартів.

Відповідно до міжнародних стандартів в Україні була сформована система органів державної влади, яка, в свою чергу, покликана вирішувати питання забезпечення конституційних прав моряків, а також запобігати виникненню таких негативних явищ, як перебування в піратському полоні. Крім того, стаття 3 Конституції України проголошує, що “людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю ... Забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави” [148].

Плильність кадрів після триваючої пандемії нового коронавірусу стала, мабуть, найбільш значущою проблемою для світового судноплавства: зростання захворюваності з березня 2020 року означало, що моряки по всьому світу набагато довше перебувають на борту суден без можливості ротації, так як портам було заборонено переміщати екіпажі. Для деяких моряків стандартний тримісячний контракт збільшився майже вдвічі. Це ускладнювалося тривалістю карантинних обмежень у портах та невизначеністю щодо відсутності можливості повернутися додому з країни, де вони могли б висадитися. Крім того, обов'язкові портові заходи кожні два тижні також спричиняють значне психологічне навантаження на членів екіпажу. І це лише один аспект проблеми. Інша стосується моряків, які через карантинні обмеження на авіасполучення між країнами не можуть піднятися на борт судна і залишилися без роботи. Крім того, через загрозу розповсюдження інфекційних захворювань та динамічну зміну

режимів у найбільших портах світу, плинність екіпажів неможливо спрогнозувати заздалегідь [149, с. 29].

Для ефективності правового регулювання у сфері протидії нелегальній міграції необхідно забезпечити якісну імплементацію норм міжнародного права та рекомендацій ІМО та інших міжнародних організацій, які займаються питаннями міграції. При цьому існує потреба у розробці та вдосконаленні підзаконних нормативно-правових актів, які безпосередньо стосуються таких питань, як заходи протидії нелегальній міграції на морі як зазначається у роботі Кузнецова С.О. [150, с. 100].

Функціонування транспортної системи в економіці України на сучасному етапі викликає ряд проблем, серед яких основними є невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським стандартам, низький рівень обслуговування, відставання в розвитку технологій транспортних послуг, недостатній рівень безпеки перевезень, значне екологічне вплив транспорту на навколишнє середовище та інші. Ці фактори впливають на зниження конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень [151, с. 2].

На думку Світлани М. Боняр, Яни Р. Корнійко, Наталії О. Валявської усі наявні перепони (4 групи: політичні та економічні, природні, штучні, технічні - у сфері водного транспорту потребують кардинального втручання у чинне законодавство [152, с. 251]. Мною в роботі [130] було роз'яснено щодо необхідності прийняття закону регулювання перевезень на внутрішніх водних шляхах. Пізніше це було встановлено Законом «Про внутрішній водний транспорт» [99].

До цього часу основними нормативно-правовими актами, які регулюють діяльність річкового транспорту, залишалися і залишаються: Кодекс торговельного мореплавства України; Водний кодекс України; Закон України «Про транспорт».

Водночас необхідно розробити та вдосконалити різнорівневі плани, спрямовані на забезпечення ефективного розвитку судноплавних компаній та

інфраструктури внутрішніх водних шляхів в Україні, зокрема, портової інфраструктури, терміналів, шлюзів, каналів, інших гідротехнічних споруд та прилеглих земель. Ці плани повинні бути розроблені з урахуванням вимог вантажовласників, експедиторів, операторів приватних причалів (терміналів), щоб стимулювати привертання додаткових інвестицій у галузь та сприяти модернізації основних фондів та їх техніко-технологічному переоснащенню відповідно до світових стандартів.

Як відзначає Садловська І.П.: «Має відбутися спрощення процедури траншипменту на внутрішньому водному транспорті, створення рівних умов для флоту незалежно від прапора судновласника» [153, с. 39]. Крім того вважаю що необхідно визначення джерел фінансування утримання і розвитку внутрішніх водних шляхів. Подальша експлуатація внутрішніх водних шляхів передбачає здійснення капітального ремонту судноплавних гідротехнічних споруд, забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів, удосконалення системи навігаційного забезпечення судноплавства для цілодобового руху суден, криголамне забезпечення судноплавства.

Можна констатувати, що до проблем морського транспорту України на шляху до Євроінтеграції належать низькі темпи оновлення флоту та інфраструктури, що призвело до старіння основних засобів; відсутність удосконалення та прискорення руху контейнерів через морські порти; низький рівень оснащення митних постів сучасним контрольно-діагностичним обладнанням та технічні; характеристики портів залишаються на рівні 90-х років минулого століття [40, с. 27].

Війна, епідемія коронавірусу та безпеко орієнтовні заходи такі як закриття кордонів та карантин руйнують папо-логістику водного транспорту в споживчому суспільстві. Водний транспорт як обслуговуюча галузь є залежною від показників світової торгівлі та економіки країни водночас порти й портова інфраструктура є найуразливішим компонентом в папо-логістиці. Особливо вразливими під час карантину, епідемії, закриття державних кордонів є порти й портова

інфраструктура оскільки їх функціональна структура є багатокomпонентною й складною [131, с. 66].

Війна і COVID-19 руйнують транспортну логістику й транспортну інфраструктуру. Помітним є негативний вплив на внутрішньодержавну логістику і на міждержавне сполучення.

Операційний ризик – «ризик діяльності підприємства, обумовлений невизначеністю його стану та функціонуванням під впливом як зовнішніх, так і внутрішніх факторів» [154].

Фінансова діяльність портів у всіх її формах пов'язана з низкою ризиків, наслідки яких значно зросли з переходом до ринкової економіки. Ризики, пов'язані з цією діяльністю, розподіляються на спеціальні групи фінансових ризиків, які відіграють найважливішу роль у загальному "портфелі ризиків" компанії [155, с. 137].

Також слід відзначити, що в теорії ризику приділяється увага впливу характеру відношень системи управління (особи, що приймає рішення) до ризику на ухвалення управлінських рішень. Це ставлення може бути нейтральним або прямо протилежним. В формальному контексті ставлення до ризику визначається функцією очікуваної ефективності ухвалених рішень, яка може бути лінійною (вказує на нейтральне ставлення до ризику), опуклою (проявляє схильність до ризику) або увігнутою (відображає відсутність схильності до ризику). Ця обставина означає, що у випадку нейтрального ставлення до ризику оптимізаційні задачі можна вирішувати в детермінованій постановці з використанням однокритеріальних моделей [153, с. 71].

Після прогнозування та ідентифікації ризиків слід провести аналіз і кількісну оцінку ризиків. Він проводиться на основі розрахунково-аналітичних методів і з залученням експертних оцінок. При цьому необхідно враховувати ряд факторів, які прийнято поділяти на фундаментальні, кон'юнктурні і внутрішні. Фундаментальні фактори ризиків визначаються на основі аналізу політичної, економічної і фінансово-кредитної політики, як окремих країн, так і світового співтовариства в цілому. Кон'юктурні фактори обумовлені наявністю

мікросередовища, що безпосередньо впливає на діяльність порту. До внутрішніх факторів належать фактори, що характеризують інвестиційний потенціал порту. При цьому ризик може оцінюватись прямими і непрямими показниками. До прямих показників належать індекси зростання основних економічних характеристик (обсяг вантажопереробки, чистий прибуток та інші). Непрямі показники ризику використовуються у випадках, коли неможливо отримати значення прямих показників. Серед них можна відзначити характеристики якісного стану капіталу, такі як інтенсивність обороту активів, співвідношення позикових і власних коштів, ліквідність активів та інші [154, с. 142].

На водних шляхах є лімітуючі ділянки з найменшими габаритними розмірами (перекати, пороги, вигини русла, шлюзи), що обмежують розміри суден [155, с. 60]. Плавання в обмежених водах є однією з найскладніших умов експлуатації суден. Плавання в обмежених умовах є одним з найскладніших видів плавання. Характеризується близькістю судна до надводних і підводних навігаційних перешкод, різкими змінами глибини води, лабіринтом фарватерів, каналів та інших судноплавних шляхів, швидкими змінами навколишнього середовища, а також обмеженнями швидкості, осадки і маневреності судна. При русі по мілководдю основний вплив на інерційні гальмівні характеристики надають три фактори: збільшення опору води, збільшення приєднаної маси і моменту інерції, а також зміна коефіцієнта впливу корпусу на рушійну установку [155, с. 17].

Пропонуємо доповнити запропоновані раніше показані фактори ризику - форс-мажори, пов'язані з морським судноплавством у Таблиці 7 [156, с. 47].

Параметри руху суден	Характеристика суден	Умови судноплавства	Конфігурація водного шляху	Короткострокові наслідки	Довгострокові наслідки
автономний	Управління судном без капітана	автоматизоване управління	кібератака	Втрата Інтернет зв'язку Зміна курсу	Збої в налаштуванні управління судна

				корабля хакерами	захоплення корабля і або вантажу кіберзлочинця ми
Чартерні рейси для переміщення моряків	Відсутність першочергово го права у моряків на вакцинацію від COVID-19	Пандемія COVID-19	Карантинні заходи	Жорсткіші умови ротації моряків Закінчення строку контракту	Криза ротації моряків Психологічна а фізична напруга моряків
Астрономічн ий спосіб навігації	управління судном за допомогою морехідної астрономії	вихід з ладу GPS систем; несправності гіро та магнітних компасів	Відкрите море	Аварійна ситуація	Проблема з обладнанням
Контейнерни й	Контейнерово з	Вібрація вантажу на палубі	Шквалисти й вітер, Нерегулярн е морське хвилювання Шторм	Втрата остійності судна: раптове перекидання, поступове накрінення і затоплення з креном витік палива	Втрата вантажу
В умовах воєнного стану	Оснащені залпами підводних і наземних ракет	Під обстрілами ракет і шахедів	Блокада водних шляхів	Неможливість вивести з порту зерно Виведення з ладу цивільні та військові кораблі Блекаут	Знищення ракетами і шахедами портової інфраструктур и і зернової продукції

Судна за ступенем ризику можуть бути високого, середнього або незначного ступеня ризику відповідно до Постанови Кабінету міністрів України від 10 липня 2019 р. № 602: «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту» [157], Постанови Кабінету міністрів України від 6 березня 2019 р. № 182: «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів Державною екологічною інспекцією» [158], Постанови Кабінету міністрів України від 31 жовтня 2018 р. № 895: «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості Державним агентством рибного господарства» [159].

Як вважає Шелухін О.М.: «Через невтішну статистику морських інцидентів, що здебільшого виникають через «людський фактор», видається доцільним переглянути програми підготовки навчальних закладів, що готують спеціалістів у сфері водного транспорту, у бік збільшення годин для вивчення дисциплін, що стосуються забезпечення безпеки судноплавства» [160, с. 666].

Отже, комплексні дослідження автором ризиків доводять, що механізм правового регулювання впливає на зниження потенційних ризиків, їх масштабність та можливі наслідки. На водному транспорті необхідно забезпечити доступність інформації щодо ризиків, внести зміни в чинне законодавство про

них, організувати моніторинг і доступність до інформації саме про ризики на водному транспорті.

Потрібна програма цільової фінансової підтримки для будівництва нових суден та утилізації старих, підтримка для виконання замовлень нашими суднобудівними заводами за допомогою створення експортно-кредитного агентства, де держава виступить гарантом виконання контрактних зобов'язань перед замовниками і фінансовим плечем для заводу, щоб той міг придбати необхідний метал і обладнання. Якщо це вітчизняне машинобудування або суднобудування і ми хочемо бути конкурентними на світовому ринку, то фінансові ресурси повинні бути не такими дорогими, як сьогодні». Так відбувається в усіх країнах, де розвинене судноплавство: лише в 130 км від Ізмаїла румунська суднобудівна верф працює як конвеєр.

Українські заводи теж можуть виконувати зовнішні замовлення. Це підтверджує досвід Херсонського суднобудівного заводу, на базі якого голландці будують і модернізують судна.

Різні глибини на Дніпрі ускладнюють річкову логістику. До Дніпра глибина становить близько 4 метрів. Від Дніпра до Кам'янського – 3,2-3,4 метра залежно від рівня води, а вище – менш ніж 3 метри. «Тут потрібне капітальне днопоглиблення, тому що це не пісок, а кам'яні перекати, – пояснює Скічко. – Якби ці роботи виконали, ми могли б підтягнути вантаж на річку з Черкаської, Київської, Чернігівської та Сумської областей».

Україна, як учасник міжнародних конвенцій та інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства, повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів. Повноцінна імплементація цих норм вимагає належної системи забезпечення безпеки мореплавства і загальної безпеки, яка має відповідні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси, а також сучасну правову базу. Протягом свого державного розвитку Україна втратила позиції морської держави через втрату більшості суден торговельного та риболовного флоту, значне зменшення обсягів суднобудівництва, руйнування військово-морських сил та сповільнення

соціально-економічного розвитку прибережних регіонів. Розвиток морських перевезень українськими суднами не відповідає загальносвітовим тенденціям [161, с. 43].

Проблеми розвитку судноплавства в основному пов'язані зі значною моральною деградацією та фізичним зносом суден і портових споруд, особливо перевантажувальних комплексів. Велика кількість українських судів ходить під чужим фрахтом. У зв'язку з непостійністю умов праці та низьким рівнем внутрішнього заробітку, українські моряки надають перевагу іноземним перевізникам. Середній вік торговельних суден більше 15 років, і деякі порти західних країн забороняють судам з таким терміном служби заходити в порт. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології, за якими працюють порти, що значно знижує продуктивність портів (до 50% від портів західних країн) та інших видів транспорту (особливо залізничного), пов'язаних з вантажообробкою. Більшість суден торговельного флоту мають малотоннажність. Тому середній тоннаж українських суден у 3-5 разів нижчий за аналогічні показники в США, Японії, Греції та інших країнах. Слід зазначити, що подальші структурні зміни флоту в бік збільшення середньотоннажності, вимагатимуть вирішення ряду питань, в тому числі і шляхом прийняття правових законних і підзаконних актів щодо портів транспорту та логістики.

Основними стримуючими чинниками інтенсивного використання внутрішнього водного транспорту в євроінтеграційному процесі на сьогоднішній день є відстала матеріально-технологічна база, низький ступінь механізації перевантажувальних операцій, серйозний фізичний і моральний знос суден, невелика частка морського транспорту. Опломбований вантаж у загальному обсязі, транспортування якого недостатній, використовує систему «Штовхач (баржа)». Національний внутрішній водний транспорт має допоміжний характер, переважно перевозить великогабаритні вантажі (переважно будівельні матеріали), і не може конкурувати із залізничним транспортом за тарифами на перевезення та послугами. Ефективність експлуатації ВВТ в Україні значно нижча (близько 20%)

порівняно з розвиненими країнами з аналогічними транспортними ресурсами [162, с. 95].

Україна, відстаючи у реформуванні морської портової галузі, на сьогодні має менш привабливі порти порівняно з розвиненими країнами світу. Міжнародна спільнота часто вказує на те, що українські морські порти вважаються найбільш витратними серед країн Чорноморського басейну. Однак зниження рівня портових зборів не вирішить проблеми судноплавства повністю. Це пов'язано з тим, що підвищені портові збори – це лише одна з проблем, яку відчують іноземні судновласники. Надання якісних послуг, спрощення митного оформлення та автоматизація митних процедур – це лише кілька заходів, які вимагають поліпшення, а в деяких випадках – повноцінного впровадження [163, с. 76].

На нашу думку, необхідно внести зміни до наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 “Про портові збори” щоб звільнити судна внутрішнього плавання з максимальною осадкою до 4,5 м від частини портових зборів (на виконання положень статті 9 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»), звільнити окремі категорії суден від сплати якірного збору в портах Дунайського регіону. Це дає можливість повноцінного функціонування інфраструктури водного транспорту в акваторії Дунаю та інших річок що впадають у Чорне море.

Низька якість наданих послуг та непривабливі умови здійснення господарської діяльності для портових операторів знижує привабливість порту як бізнесового об'єкту, а це призводить до скорочення кількості замовників послуг, зниження товарообороту на ринку портових послуг, вантажопотік значно зменшується і знаходить більш прийнятні, вигідні та сприятливі умови в інших портах. Тому українським портам доводиться «виживати» на світовому ринку портових послуг. Їм приходится докладати значних зусиль, щоб утримувати вантажопотік.

На жаль, законодавство України не визначає поняття портових послуг, хоча цей термін вже активно використовується в законодавчих актах. На нашу думку,

портові послуги – передбачена законом діяльність портових операторів та операторів терміналів, спрямована на реалізацію прав, свобод та законних інтересів замовників послуг в галузі портової діяльності. Особливостями портових послуг є: визначене місце надання – порт (наприклад, морський, річковий, торгівельний); специфічні сторони зобов’язання – виконавцем є портовий оператор та/або оператор терміналу, а споживачем – замовник портових послуг.

Послуги як правило відбуваються коли створюються умови для їх впровадження. Тому нами було запропоновано механізм впровадження доступу до ринку портових послуг який полягає в наступному:

По-перше, з метою конкретизації було б доцільно перелік термінів у статті 1 Закону України «Про морські порти України» доповнити визначеннями понять «портова послуга» або «послуга, що надається в морському порту», «спеціалізована послуга», «ринок портових послуг». Це допоможе однаково розуміти ці поняття.

По-друге, визначити спеціалізацію українських портів.

Спеціалізація як форма організації функціонування морського порту в умовах централізованого управління і застосування макроекономічного підходу має ряд переваг:

- створює можливість концентрації інвестицій, виробництва й інформації;
- дозволяє впроваджувати й ефективно використовувати нові засоби механізації на основі досягнень наукового технічного прогресу;
- забезпечує умови для верти кальної і горизонтальної інтеграції;
- створює можливість для різних видів концентрації і кооперації;
- територіальних і технологічних;
- забезпечує єдність економіко-технологічних процесів;
- створює умови для повного рішення поточних і перспективних задач, висунутих потребами сформованих спеціалізованих вантажопотоків.

Погоджуючись з думкою Ключової Є.М.: «Стан української портової інфраструктури на сьогоднішній день залишається незадовільним і продовжує погіршуватись, а портові збори – є вищими ніж в інших країнах» [164, с. 185].

По-третє, доповнити наявний у реєстрі морських портів перелік послуг. А саме розтлумачити що розуміти під «іншими послугами», наприклад, шляхом надання наступного переліку:

- 1.послуги, що надаються виключно державними підприємствами, установами та організаціями;
- 2.спеціалізовані послуги;
- 3.платні адміністративні послуги;
- 4.логістичні послуги;
- 5.додаткові послуги.

По-четверте, необхідно на сайті Адміністрації морських портів України (АМПУ) надати публічну інформацію у формі відкритих даних щодо повного переліку портових послуг. Розпорядником інформації назначити відповідальну особу з АМПУ.

По-п'яте, на нашу думку, мінімальні критерії відповідності портових операторів визначаються сукупністю вимог до них для отримання права на надання портових послуг в частині дотримання безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів тощо. Тож необхідно на законодавчому рівні прописати мінімальні вимоги до портових послуг та ввести критерії відповідності портових операторів мінімальним вимогам.

Пропонуємо статтю 19 Закону України «Про морські порти України» доповнити наступними мінімальними критеріями надання портових послуг:

- 1.професійна кваліфікація персоналу;
- 2.фінансові можливості постачальника портових послуг;
- 3.якість та модерновість обладнання для надання послуг;
- 4.доступності послуг всім користувачам;
- 5.дотримання вимог з безпеки мореплавства, безпеки та охорони порту;

б. дотримання зобов'язань у частині соціального та трудового права, доброї репутації постачальника портових послуг.

По-шосте, на нашу думку, підходи до господарсько-правового механізму регулювання водного транспорту проявляються через розвиток засобів упорядкування портових послуг у діяльності портових операторів та операторів терміналів, що дозволить підвищити ефективність логістичних операцій, уникнути зловживань та недобросовісної поведінки, а також найбільш повної реалізації прав, свобод та законних інтересів замовників портових послуг.

По-сьоме, на нашу думку, слід вирішити питання щодо оптимізації системи портових зборів, пов'язуючи їх з параметрами суден, звільнюючи окремі судна від сплати таких зборів та стимулюючи судновласників до використання альтернативних джерел енергії, безпекових та економічних показників експлуатації шляхом запровадження спеціальних норм в Порядок справляння та розміри ставок портових зборів Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» зокрема, доповнити судна групи Е в Порядку справляння та розміри ставок портових зборів Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори»: «судна, які використовують альтернативні джерела енергії, такі як сонячна, вітрова або ядерна енергія - судно вважається таким, що використовує альтернативні джерела енергії, якщо воно отримує більше ніж 50% енергії від альтернативних джерел, судна, які мають високі показники безпеки експлуатації - судно вважається таким, що має високі показники безпеки експлуатації, якщо воно протягом року не було задіяне в аварії, яка призвела до забруднення навколишнього середовища або інших негативних наслідків, судна які приносять економічний ефект для країни - судно вважається таким, що приносить економічний ефект для країни, якщо воно перевозить товари, які є важливими для економіки країни, або забезпечує регулярні пасажирські перевезення», автономні судна - судно вважається таким, що є автономним за умови що на таких суднах немає людей на борту, а всі команди та сигнали генеруються та передаються бортовими системами».

По-восьме, на нашу думку, необхідним є прописати на законодавчому рівні підвищення ефективності системи портових зборів шляхом законодавчого запровадження спеціальних критеріїв визначення відповідності суден, в тому числі тих, що перевозить важливі для економіки країни вантажі або забезпечують регулярні пасажирські перевезення, програмі стимулювання морської галузі шляхом доповнення розділу VI, п. 6.3. Наказу Міністерства інфраструктури України «Про портові збори». Пропонуємо викласти п. 6.3. у наступній редакції: «6.3. Порядок визначення відповідності суден, які використовують альтернативні джерела енергії, які мають високі показники безпеки експлуатації, які приносять економічний ефект для країни та автономні для звільнення їх від сплати якірного збору в портах

6.3.1. Критерії для визначення відповідності суден:

Використання альтернативних джерел енергії - судно отримує більше ніж 50% енергії від альтернативних джерел.

Висока безпека експлуатації - судно протягом року не було задіяне в аварії, яка призвела до забруднення навколишнього середовища або інших негативних наслідків.

Економічний ефект для країни - судно перевозить товари, які є важливими для економіки країни, або забезпечує регулярні пасажирські перевезення.

Автономність - судно здатне здійснювати плавання без участі людини, при цьому всі функції управління судном виконуються автоматикою.

6.3.2. Документи, які можуть бути використані для визначення відповідності суден: сертифікат від виробника судна, свідоцтва про відповідність судна технічним вимогам, дані про витрати енергії судна, свідоцтва про безаварійну експлуатацію судна, дані про аварії, які сталися за участю судна, декларація вантажовласника про характер вантажу, дані про регулярні пасажирські перевезення, сертифікати відповідності судна технічним вимогам, дані про роботу судна в автономному режимі.

6.3.3. Порядок визначення відповідності суден розробляється та затверджується Міністерством інфраструктури України».

Порти є найважливішими центрами транспортного ланцюга, оскільки вони є місцями прикордонного контролю, перевалки товарів, надання адміністративних послуг та торговельних процедур, а також сполучними пунктами між сухопутними та морськими шляхами. Вони є особливо важливими у випадку ТРАСЕКА, оскільки це коридор через Чорне та Каспійське моря, і його функціонування як міжнародного транспортного коридору значною мірою залежить від ефективності портового та морського транспортного сектору. У портах відбувається низка важливих адміністративних та комерційних процедур. Згідно з Генеральним планом, аналіз поточних і майбутніх планів розвитку інфраструктури портових об'єктів Каспійського і Чорного морів, розташованих на маршруті ТРАСЕКА, їх інфраструктури та організації, операцій і пов'язаних з ними перевезень, а також основних портів ТРАСЕКА (за винятком Актау і, в меншій мірі, Поті), показує, що лінійне судноплавство не є перешкодою для судноплавства зазначив, що перешкод для лінійного судноплавства немає. Разом з тим, вузлова функція портів потребує посилення. Країни повинні прагнути до реалізації державних і приватних проектів з будівництва логістичних центрів, які реалізуються або плануються в усіх портах [165, с. 118].

Як вважає Панчук А.О.: «Українські порти працюють в організаційно-правовій формі державних підприємств, а це означає, що вони отримують значно меншу підтримку від держави. Спрямованість державних коштів на підтримку приватних організацій у портовій діяльності також є проблемою, що негативно впливає на розвиток портової інфраструктури. Уряд України надає значні субсидії приватним портам, що дозволяє їм конкурувати з державними портами, які не отримують такої підтримки. Це призводить до дисбалансу на ринку портових послуг та зниження ефективності державних портів. Рішення, які можуть бути застосовані для подолання кризи в портах України, є фінансовими (збільшення державної підтримки портів, які є державними підприємствами), інфраструктурними (технічне переоснащення портів новим обладнанням) та операційними (запровадження механізмів на користь працівників, які безпосередньо виконують ключові види портової діяльності та проведення аудиту

заробітної плати керівників та основного персоналу)» [163, с. 82]. На мою думку, треба шукати можливості збільшення внутрішніх та зовнішніх резервів щодо розвитку портів, включаючи державну підтримку та правове супроводження.

Наразі Україна втрачає свій імідж транзитної країни на карті європейсько-азійської транспортної мережі, що пов'язано з вкрай незадовільним станом її транспортної інфраструктури, яка погіршилась з початком війни. Невідповідність параметрів функціонування транспортної інфраструктури країни загальносвітовому тренду її цифровізації зумовлена, головним чином, неефективністю напрямів та інструментів, що реалізуються державою для забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Наразі морська транспортна система України недостатньо підготовлена до забезпечення зростаючих обсягів перевезень. Погіршується технічне оснащення портів, руйнуються їхні споруди, що негативно впливає на обсяги перевезень. У багатьох портах землеволодіння та землекористування розпорошено між різними суб'єктами, що ускладнює інтеграцію земельних ділянок, у тому числі для будівництва сучасних перевантажувальних терміналів. На відміну від багатьох портових адміністрацій в Європейському Союзі, АМПУ не отримує прямих доходів від концесій, пов'язаних з портовими територіями та інфраструктурою. Крім того, можливості фінансування капітальних інвестицій є обмеженими, а процедури, пов'язані з оформленням земельних ділянок, є складними. Як наслідок, українські порти витісняються з ринку міжнародних транспортних послуг через посилення конкуренції. Тому важливим теоретичним і прикладним завданням є розробка унікальної моделі управління морською галуззю відповідно до кращих світових практик, адаптованої до українських реалій, як влучно вважає Аверочкіна Т.В. [166, с. 81].

Проблема впровадження інноваційних змін на транспортних інтермодальних об'єктах є особливо актуальною у зв'язку із існуванням галузевих і регіональних асиметрій у розвитку транспортної інфраструктури. Для нівелювання таких просторових нерівностей та подолання галузевих і регіональних асиметрій у розвитку транспортної інфраструктури насамперед

необхідно забезпечити системне впровадження інновацій у транспортні процеси та якісно трансформувати систему управління інноваціями в транспортних комплексах.

Зокрема, на національному рівні слід передбачити детальний опис змісту аналізу, транспортної інфраструктури, планування, термінів, ресурсних витрат та пріоритетів інфраструктурних проектів та прогнозу інноваційного розвитку, алгоритмізацію процесу реалізації стратегії інноваційного розвитку, необхідно координувати, мотивувати та необхідно підвищити рівень контролю за процесом трансформації. Тут державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури має виходити за рамки прийняття програмних документів та удосконалення нормативно-правової бази діяльності суб'єктів транспортної діяльності, а забезпечувати можливості для організації інноваційного процесу в галузі. Необхідним є створення середовища інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, яке передбачає інтерактивне управління процесами генерації, впровадження та фінансування інновацій у транспортному комплексі. З огляду на зазначене, державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури базується на системно-когнітивному підході, що враховує існуючі просторові нерівності та галузеві і регіональні асиметрії розвитку транспортної інфраструктури, а також на системному управлінні інноваційними процесами, оперативному залученні ресурсів та реалізації інфраструктурних проектів. Можна зазначити, що існує потреба у впровадженні інструментів, які дають змогу здійснювати комплексний моніторинг та контроль (див. роботу Дмитрієва О.І. [167, с. 315]).

Сьогодні (в умовах війни) реальним стало використання підводних дронів. Безпілотники стають невід'ємною частиною транспортної системи, яка використовується для доставки товарів, продуктів, і цьому необхідно приділити належну увагу законодавцям.

Актуальними залишаються питання модернізації норм Господарського кодексу України, спрямованої на поліпшення перевезення вантажів з урахуванням діджиталізації перевізного процесу, розширення кола учасників господарської

діяльності у сфері транспорту та транспортних договорів, а також прийняття закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Верховна Рада України розглядає проєкт Закону України «Про внесення змін до Господарського кодексу України (щодо узгодження з положеннями Цивільного кодексу України та деяких інших законодавчих актів)» (№ 4164 від 29 вересня 2020 р.), в якому передбачено внесення змін до ряду положень, включаючи публічні зобов'язання суб'єктів господарювання (ст. 178), законодавче визначення господарського договору (ст. 179) та зміни у визначенні перевезення вантажів як виду господарської діяльності та суб'єктів відносин перевезення вантажів (ст. 306). Ці пропозиції є позитивними та спрямовані на оновлення Господарського кодексу України для забезпечення ефективного правового регулювання господарських відносин.

Водночас, з метою подальшого розвитку правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту, главою 32 Господарського кодексу України який ще залишається чинним слід було би передбачити норми щодо мультимодальних договорів перевезення, особливостей укладення договорів перевезення в електронній формі, доповнити учасників перевезення іншими суб'єктами, що здійснюють перевезення, зокрема перевізниками, транспортними операторами та транспортними агентами (або спорідненими транспортними організаціями). Уведення норм щодо мультимодальних договорів перевезення в ГК України сприятиме розвитку цієї сфери в Україні за такими напрямками: забезпечить правову визначеність відносин між учасниками мультимодальних перевезень оскільки мультимодальні перевезення є складними операціями, які зазвичай передбачають взаємодію кількох перевізників, транспортних операторів та інших суб'єктів. Введення норм щодо мультимодальних договорів перевезення дозволить встановити чіткі правила та обов'язки для всіх учасників таких перевезень.

Це спростить і уніфікує порядок укладення мультимодальних договорів перевезення. Впровадження єдиних правил укладення мультимодальних

договорів перевезення сприятиме спрощенню та уніфікації процедури їх укладання, а також зменшенню ризиків спорів між учасниками таких перевезень.

А також створить умови для розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Уведення норм щодо мультимодальних договорів перевезення в ГК України стимулюватиме розвиток мультимодальних перевезень в Україні, оскільки підвищить їх правову визначеність та спрощення процедури укладання.

Уведення норм щодо особливостей укладення договорів перевезення в електронній формі в ГК України сприятиме розвитку цієї сфери в Україні за такими напрямками: забезпечення правової визначеності відносин між сторонами договору перевезення, укладеного в електронній формі, спрощення і уніфікація порядку укладення договорів перевезення в електронній формі, створення умов для розвитку електронного документообігу в сфері транспорту.

По-перше, введення норм щодо особливостей укладення договорів перевезення в електронній формі дозволить встановити чіткі правила та обов'язки для сторін таких договорів, а також визначити, які вимоги до електронних документів є обов'язковими для укладення договору перевезення в електронній формі.

По-друге, впровадження єдиних правил укладення договорів перевезення в електронній формі сприятиме спрощенню та уніфікації процедури їх укладання.

По-третє, введення норм щодо особливостей укладення договорів перевезення в електронній формі стимулюватиме розвиток електронного документообігу в сфері транспорту, оскільки підвищить його правову визначеність та спрощення процедури укладення договорів перевезення.

3.2. Штучний інтелект на водному транспорті як важлива складова його логістики: міждисциплінарне розуміння

Водний транспорт представляє собою багатофункціональну господарсько-технологічну систему з достатньо розвинутою правовою складовою, а також з потужною логістикою та управлінням. В цьому випадку достатньо доречними

стають машини які мають тенденцію імітувати людське мислення а також достатньою мірою імітувати інтелект та поведінку людини. Хоча існують певні невизначеності ризику та загрози використання що потребує правових гарантій їх функціонування. Визначення поняття «штучний інтелект» формулюється як здатність пристрою або робота керованою комп'ютерною системою виконувати завдання що виникають і виконуються комп'ютерним інтелектом.

Зазначимо що сьогодні законодавство України не розкриває значення штучний інтелект не визначає межі умови та порядок використання видів штучного інтелекту. В юридичному середовищі все ж таки досі не існує визначеності в розкритті змісту штучного інтелекту не дивлячись на те що він вже широко використовується в управлінні в тому числі на водному транспорті.

Штучний інтелект змінює логістику та управління ланцюгами. Сучасні технології докорінно змінюють ідею переходу від прогнозової аналітики до безпілотних автомобілів і робототехніки. Управління такими змінами та їх ініціювання є ключем до успіху компаній, що працюють у сучасному бізнес-середовищі [168, с. 65]. Цифрова трансформація впливає на різноманітні сфери, і транспортна галузь не залишається осторонь, стикаючись із новими завданнями в управлінні логістикою та експлуатацією інфраструктури. Розвиток технологій штучного інтелекту є ключовим фактором в трансформації транспортної галузі [169]. Можливості штучного інтелекту дозволяють підприємствам ефективніше прогнозувати попит і оптимізувати ланцюги поставок з мінімальними витратами. Штучний інтелект сприяє зменшенню кількості використовуваних транспортних засобів, необхідних для перевезення, оптимізації часу доставки та зниженню експлуатаційних витрат транспорту і складських приміщень.

Зараз штучний інтелект активно використовується в логістичних процесах. Учасники таких логістичних процесів як: вантажовідправники, перевізники, постачальники та споживачі можуть отримати вигоду від науково-технічного прогресу, який відбувається в цифрових тенденціях. Переваги та досягнення штучного інтелекту мають давню історію. Зацікавлені сторони можуть

розраховувати на користь від впровадження цих інновацій і цифрових тенденцій у логістичні технології [170, с. 61].

Fujitsu тестує використання штучного інтелекту для запобігання зіткнень суден. За інформацією компанії, випробування розробленої Fujitsu Laboratories Ltd. технології Fujitsu Human Centric AI Zinrai проводилися у співпраці з Береговою охороною Японії на базі Центру управління рухом суден у Токійській затоці.

Пропонована Fujitsu технологія дозволяє передбачити можливі зіткнення і визначати, в яких районах ризик зіткнення вище. Застосування технології в поєднанні з системою управління рухом суден дозволяє підвищити рівень безпеки мореплавства і знизити ризик зіткнень.

При цьому вона до деякої міри дозволяє знизити залежність оперативності та якості рекомендацій від досвіду оператора і в цілому підвищити швидкість реагування на можливі ризики. До таких висновків в компанії прийшли за підсумками порівняння двох методів управління рухом суден - традиційного, без використання штучного інтелекту, і з використанням штучного інтелекту. Наживо штучний інтелект до СУДС не допускали - всі ситуації програвали на тренажері.

За підсумками, використання штучного інтелекту на додаток до людського дозволяє скоротити проміжок до подачі судну попередження про ризик в середньому на дві хвилини. У критичних ситуаціях ці дві хвилини можуть мати вирішальне значення.

При цьому штучний інтелект видавав удвічі більше попереджень про ризики, ніж оператори, тобто працював на підвищення безпеки мореплавства превентивно.

Нарешті, підтримка з боку штучного інтелекту дозволяла давати якісні рекомендації судам навіть не дуже досвідченим операторам, відповідно, технологія допоможе в роботі новачкам.

Тепер Fujitsu має намір продовжувати тестування технології в більш складних умовах і підвищувати її точність з тим, щоб у перспективі вийти на її практичне впровадження.

Суднобудівні компанії Японії оголосили про масштабний проект з конструювання самокерованих вантажних суден.

Обладнання з використанням штучного інтелекту, встановлене на цих суднах, дозволить прокладати максимально безпечні, короткі та зручні маршрути.

Штучний інтелект дозволить також уникати морських подій, впевнені автори проекту. Розробники планують ввести ці судна в експлуатацію в 2025 році.

Всього планується побудувати близько 250 суден. Проект оцінюється в десятки мільярдів єн (сотні мільйонів доларів).

На проекті зайняті суднобудівні компанії Mitsui OSK Lines, Nippon Yusen, Japan Marine United.

Перші подібні самоврядні судна все-таки буде супроводжувати невеликий за чисельністю технічний персонал. Однак згодом судна стануть повністю автономними.

Слід зазначити, що побудова інтелектуальних систем управління автономними міні-мікрооб'єктами пов'язана з певними труднощами. Хоча виробництво окремих навігаційних датчиків розпочато, існує нагальна потреба у створенні комплексної безплатформної компактної навігаційної системи, що забезпечує вимірювання азимутального кута, визначення геомагнітного курсу, швидкості та пройденої відстані з високою точністю. Немає жодного малогабаритного бортового пристрою, який міг би передати цю інформацію оператору, а також виконати повний цикл обробки відеоінформації, необхідний для налаштування контуру зворотного зв'язку в системі управління.

Одним словом, нам потрібен комплекс інтелектуальних відеокамер, здатних підтримувати функціональні вимоги інтелектуальних (великих або загальних) систем управління автономними об'єктами. Враховуючи загальну тенденцію до побудови цифрових бортових систем [171], які мають явні переваги перед аналоговими, необхідно будувати датчики з цифровими виходами та виконавчі механізми з цифровими виходами. Оскільки інтелектуальні системи управління автономними мобільними робототехнічними засобами потребують підтримки складної різномірної інформації та передбачають організацію керуючих впливів за

раціональною ієрархією управління, то в якості уніфікованої основи для передачі цифрової інформації та сигналів управління можуть розглядатися такі перспективні технології, як CAN, яка може обслуговувати до 250 датчиків та виконавчих механізмів. Ця концепція побудови архітектури інтелектуальної бортової системи забезпечує уніфікований підхід до побудови бортових систем для різних мобільних транспортних засобів. Фактично залишається проблема побудови різних цифрових перетворювачів в єдиному корпусі, інтегрованих з датчиками та виконавчими механізмами.

Автономне судно Mayflower (MAS) на базі штучного інтелекту розробки IBM самостійно подолало по воді 4400 кілометрів з Плімута у Великобританії до Галіфакса в Канаді. Трімаран повинен був попрямувати в Массачусетс, але в дорозі змінив курс для розслідування проблем, що виникли в океані.

Судно завдовжки 15 метрів працює на сонячних батареях і здатне розвивати швидкість до 20 км/год. На його борту шість відеокамер і апаратура з 50 датчиками для отримання проб води, запису температури, солоності, звуків та іншого. «Біля керма» - бортовий штучний інтелект від IBM. Судно було створено з метою показати розвиток технологій за століття, що пройшли з тих пір, як пілігрими вирушили в Новий Світ, - оригінальний корабель Mayflower перетнув Атлантику в 1620 році.

За даними Forbes Insight, 65% лідерів галузі вважають, що для логістики, транспорту та управління ланцюгом поставок почалася ера «глибокої трансформації». Звіт Accenture показує, що 36% великих, середніх і малих організацій успішно використовують ШІ для логістики та процесів ланцюга поставок, а 28% респондентів знаходяться на межі залучення штучного інтелекту в логістику. У той же час до 2035 року продуктивність праці зросте більш ніж на 40%, а зростання доходів від ШІ в логістиці є аксіоматичним, оскільки технології вже модернізують галузь у різних аспектах.

Штучний інтелект є інструментом для управління глобальними ланцюгами поставок у системі управління активами. Використання прогнозного аналізу штучного інтелекту може допомогти постачальникам транспортних послуг

оптимізувати планування маршрутів і графіки доставки. Крім того, технологічний підхід забезпечує покращену продуктивність активів за рахунок своєчасного технічного обслуговування, що призводить до меншої кількості збоїв. Технології штучного інтелекту в логістиці є необхідністю для підприємства для досягнення та підтримки конкурентних переваг [172, с.26].

Штучний інтелект включає системи, які можуть імітувати, автоматизувати, відтворювати людське мислення та виконувати дії на основі даних ефективніше, ніж люди. Іншими словами, ШІ має деякі спільні з людьми здібності. Це здатність сприймати різні типи інформації, розуміти різні набори даних, навчатися багатьма способами та генерувати рішення. Високоякісні голосові помічники, керовані штучним інтелектом, демонструють похибку в 5%. Це рівень продуктивності, про який повідомляє IBM, описуючи стан технології.

ШІ в ланцюжку поставок і логістиці полегшує вирішення цих проблем. Це допомагає обробляти та класифікувати пов'язані контракти, переглядати великі юридичні документи, оновлювати інформацію про клієнтів, перевіряти деталі доставки та усувати дублюючу інформацію. Традиційно такі завдання вимагають залучення цілих відділів, що є витратним і непродуктивним.

Штучний інтелект сприяє прискоренню вибору учасників транспортування та перевалки вантажів; спрощує процес укладання договорів на перевезення; оптимально управляє рішеннями щодо планування та резервування транспортних засобів і маршрутів; забезпечує постійний контроль за виконанням перевезень; аналізує економічні показники, пов'язані з обранням транспортних схем і використанням видів транспорту; сприяє комплексній оцінці ризиків [173, с. 147].

ШІ можна використовувати для аналізу даних про погодні умови, морські течії та інші фактори, щоб оптимізувати маршрути суден. Це може допомогти скоротити час у дорозі та витрати на паливо.

ШІ можна використовувати для прогнозування погодних умов наперед. Це може допомогти суднам уникати несприятливих умов і запобігти затримкам.

ШІ можна використовувати для виявлення потенційних небезпек, таких як айсберги або судна, що йдуть на зіткнення. Це може допомогти запобігти аваріям.

ІІІ можна використовувати для моніторингу стану суден та виявлення потенційних проблем. Це може допомогти запобігти аваріям та забезпечити безпеку пасажирів та екіпажу.

ІІІ можна використовувати для зменшення викидів шкідливих речовин та запобігання забрудненню вод. Наприклад, ІІІ можна використовувати для контролю викидів двигунів суден.

Наразі використання ІІІ в логістиці водного транспорту регулюється загальними нормативними актами, які стосуються безпеки судноплавства, охорони навколишнього середовища та інших сфер. Однак ці акти не враховують всіх особливостей використання ІІІ, що може призводити до юридичних колізій.

Наприклад, чинне законодавство України не визначає, хто несе відповідальність за дії систем ІІІ, якщо вони призвели до аварії або іншого негативного наслідку. Також не визначено, які вимоги повинні відповідати системи ІІІ, щоб вважатися безпечними для використання в логістиці водного транспорту.

Відсутність визначення відповідальності за дії систем ІІІ. Це може призвести до того, що судноплавні компанії не будуть нести відповідальність за аварії, які були спричинені системами ІІІ.

Відсутність вимог щодо безпеки систем ІІІ. Це може призвести до того, що системи ІІІ будуть використовуватися без належного контролю та забезпечення безпеки.

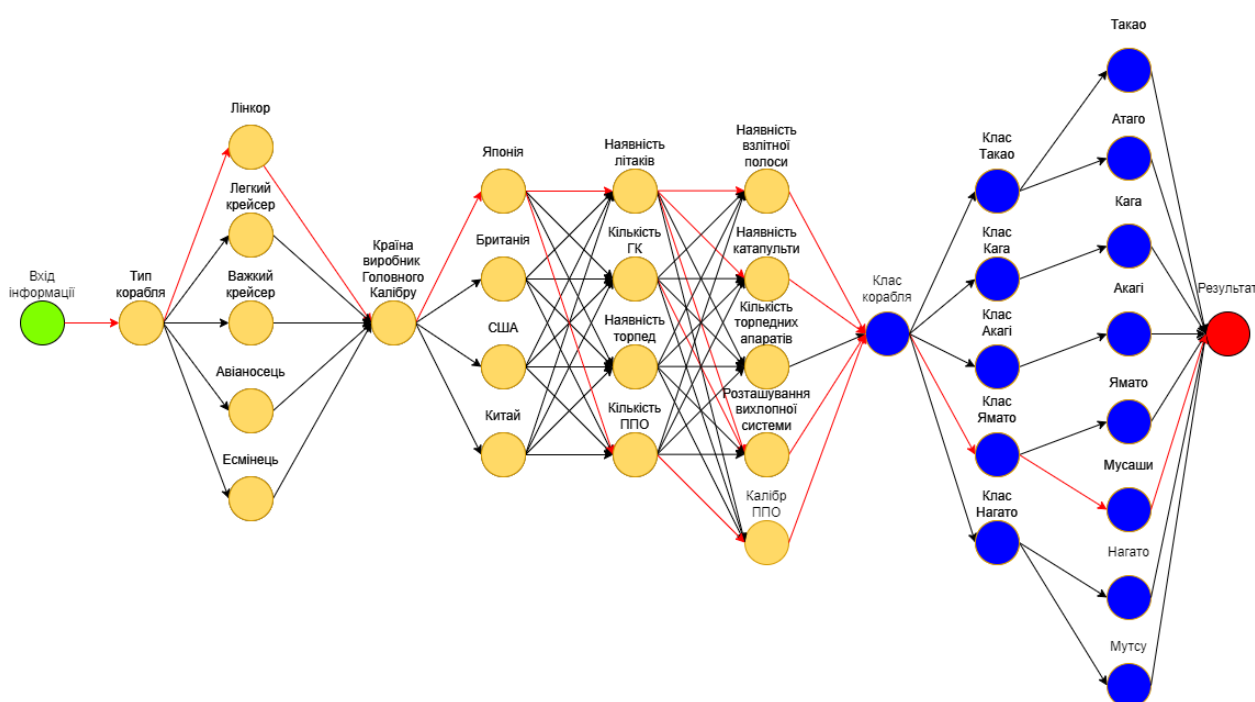
Відсутність вимог щодо прозорості роботи систем ІІІ. Це може ускладнити проведення судових розглядів у разі аварій або інших негативних наслідків, які були спричинені системами ІІІ.

Для вирішення цих проблем необхідно розробити спеціальні нормативні акти, які будуть регулювати використання ІІІ в логістиці водного транспорту. Авторкою визначено поняття «логістика водного транспорту»: «сукупність процесів, пов'язаних з плануванням, організацією, управлінням та контролем за переміщенням вантажів водним транспортом». Ці акти повинні враховувати всі

особливості використання ІІІ, а також забезпечувати захист прав і інтересів всіх зацікавлених сторін.

Розробка та впровадження спеціального законодавства щодо використання ІІІ в логістиці водного транспорту є важливим кроком для забезпечення безпеки та ефективності використання цієї технології в Україні. Авторкою розроблено зразок Положення про використання систем ІІІ в логістиці водного транспорту (Додаток Е).

Вперше авторкою побудована схема базової нейронної мережі для розпізнавання корабля по його фотографії (Рис. 1)



«Рис 1 - Нейронна мережа для розпізнавання корабля по його фотографії»

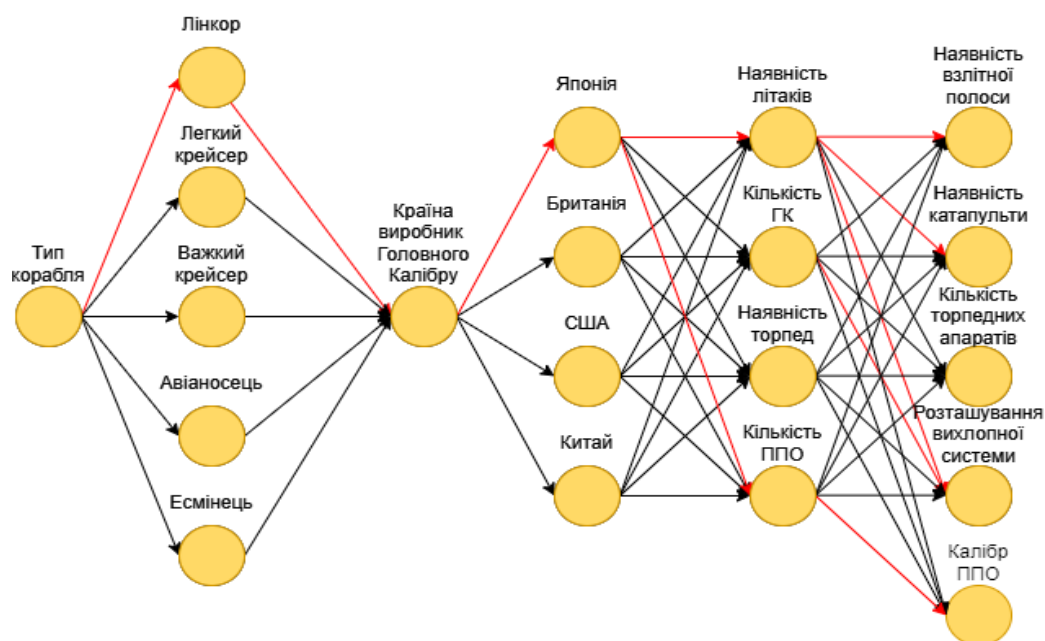
Спочатку інформація надходить до програми у вхідний блок (Зелений колір на діаграмі (Рис. 1)



«Зображення IJN Musashi яке розпізнається програмою»

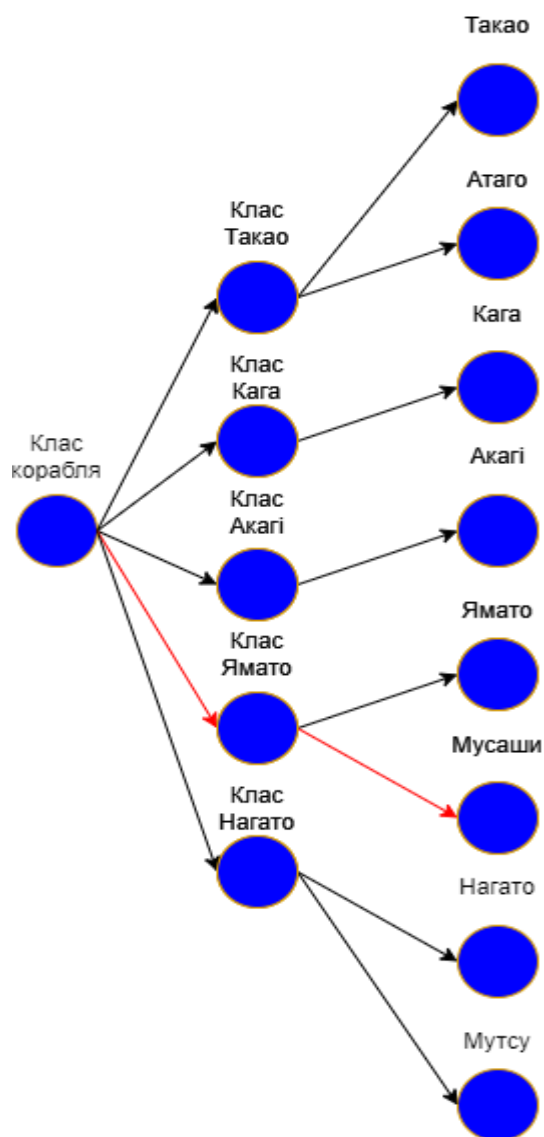
Далі інформація передається у блоки обробки (Рис. 2)

Блоки розпізнавання працюють з інформацією яку вони получили завдяки навчанню, оскільки цей штучний інтелект навчався на розпізнавання, він розпізнає корабель по різним характеристикам



«Рис. 2 – Блок обробки інформації»

За допомогою накопиченої нейронна мережа розуміє що перед ним корабель типу лінкор, далі по формі головного калібру (далі ГК) розпізнається до армії якої країни належить корабель, що допомагає значно зменшити кількість можливих кораблів, далі йде етап підрахунку кількості ГК, торпедних апаратів, їх калібру, та інших параметрів корабля. Коли нейронна мережа отримує достатню кількість інформації, від передає її до блоків порівняння (Рис. 3) та порівнює отримані данні з його базою даних.



«Рис. 3 - Блок порівняння»

Після знаходження моделі корабля, кінцеві данні з блоку порівняння передаються у блок виводу інформації і програма виводить нам результат - IJN Musashi.

Пропонуємо закріпити на законодавчому рівні схему побудови базових мереж для розпізнавання суден, в основі якої лежать алгоритми машинного навчання на великому наборі фотографій суден, які здатні ідентифікувати судна за формою, розмірами, іншими характерними ознаками для прискорення процесу обробки вантажів та створення умов притягнення до відповідальності судновласників за екологічні та інші правопорушення.

Інноваційна лабораторія S2PWeb, що входить до складу групи GedTrans, створила програму, яка дозволяє проводити автоматичний аналіз основних документів транспортних компаній (реєстраційні сертифікати, виписки з торгового реєстру К-bis, транспортні ліцензії, сертифікати соцзабезпечення) та перевіряти їх. Таким чином, завдяки новій технології, що отримала назву GedVerifier, частина співробітників компанії була звільнена від необхідності обробляти вручну до 14 тис. документів на місяць, при цьому час процесу було скорочено у вісім разів.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2020 р. № 1556-р було схвалено Концепцію розвитку штучного інтелекту в Україні. Оскільки штучний інтелект є програмним продуктом, подібним до комп'ютерних програм, правове регулювання штучного інтелекту можна за аналогією застосувати до регулювання комп'ютерних програм. Нині в Україні комп'ютерні програми регламентуються нарівні з літературними творами.

Сьогодні існує багато різноманітних методів захисту інтелектуальної власності на об'єкти, створені штучним інтелектом. В англосаксонських країнах загальновизнано, що на штучний інтелект не можуть бути надані права інтелектуальної власності, які можуть належати лише окремим особам.

Країни Європейського Союзу та Україна дотримуються схожих поглядів. Вітчизняним законодавством визначено, що автором є фізична особа, яка своєю творчою працею створює твір, тому переважне авторське право на авторське право належить фізичній особі.

На законодавчому рівні залишається відкритим питання, кого вважати автором програми (твору): творців програм чи осіб, які доручають таким

програмам завдання. Однак зазвичай при купівлі та продажу програм, що містять технологію штучного інтелекту, укладаються відповідні договори або угоди користувача, які регулюють питання авторського права, що виникають у зв'язку з використанням таких програм.

Отже, правове регулювання штучного інтелекту на водному транспорті має за мету забезпечення безперервної роботи систем безпеки водного транспорту. А саме, використання штучного інтелекту допомагає захистити від аварій і аварійних ситуацій морських суден, досягаючи тривалого плавання, соціальної відповідальності та посилення потоку персоналу на водних транспортних установах, а також оптимізації логістики.

3.3. Удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в умовах викликів сьогодення

Концепція удосконалення інституціонально-економічних механізмів регулювання розвитку водного транспорту має виходити із необхідності подолання загальних вад економічної політики і специфічних проблем галузі.

Актуальними для розгляду визнаються аспекти поточного стану та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом в Україні, які зосереджено досліджували вітчизняні вчені, такі як: С.М. Боняр, І.В. Гладка, К.О. Горошко, В.Г. Коба, О.В. Коба, О.В. Мельник, В.Б. Наумов, А.М. Новікова, В.В. Шкляр тощо. Стратегічні питання розвитку морських торговельних портів розглядались в роботах В.В. Віннікова, О.М. Кібік, М.В. Мірошко М.Т. Примачова, Н.В. Роціної, О.М. Степанова. Вперше питання щодо перспективності українських внутрішніх водних шляхів було поставлено та обговорено авторкою (Слатвінською В.М.) у роботах «Перспективність господарсько-правового регулювання водного транспорту» [174], «Можливості для внутрішніх водних шляхів України або перспективи впровадження Е-40 для України шляхом об'єднання Чорного й Балтійського морів» [134] та

«Мультимодальний цифровий транспортний коридор МВШ Е-40 міф чи реальність в умовах COVID-19?» [175].

Основні принципи господарсько-правової концепції регулювання транспортної діяльності визначаються наступним чином: соціально-економічне значення транспорту обумовлює його місце в економіці, яке включає не лише перевезення, а й інші аспекти транспортної діяльності; необхідність регулювання транспортних відносин господарським законодавством пов'язана з галузевою специфікою транспортної діяльності, яка виступає як системне опосередкування сутності транспорту. У разі водного транспорту ключовими аргументами для господарсько-правового регулювання є, з одного боку, соціально-економічна важливість морського і річкового транспорту, виявлена у міжгалузевому вияві результатів транспортних послуг, задоволенні потреб у міжнародних морських та річкових перевезеннях, створенні робочих місць для фахівців у галузі, підтримці неперервного вантажопотоку; з іншого боку, норми транспортного права формують системну структуру та відображаються в загальних та спеціальних законодавчих актах, проте варто пам'ятати про їхню приналежність до господарського права. Враховуючи системний підхід, можна визнати транспортне право як підгалузь господарського права, що сприяє з'ясуванню зв'язків із системою господарського права та іншими галузями права.

Перспективність господарсько-правового регулювання водного транспорту визначається істотністю транспорту в цілому та, зокрема, водного транспорту. У цьому контексті аналіз господарських відносин у сфері водного транспорту з точки зору господарського права ґрунтується на концепції "транспортної діяльності", що є важливою складовою господарської системи [174, с. 97-98].

Надзвичайно потужною та перспективною є галузь водного транспорту України. Силовий природно-географічний потенціал створив умови для діяльності 38 державних підприємств, які реалізують оборот приблизно на рівні 10 мільярдів гривень щороку. Галузь водного транспорту об'єднує 5000 підприємств, спеціалізованих у цій галузі, і забезпечує зайнятість 100,000 моряків, які є громадянами України [176, с. 45]. Україна має значний потенціал для

судноплавства, оскільки довжина експлуатованих водних шляхів становить близько 6,2 тис. км. Основними водними маршрутами залишаються річка Дніпро з обсягом 1,205 тис. км (включаючи його притоки, такі як річка Десна – 520 км та річка Прип'ять – 60 км), а також Дунай на українському відрізку завдовжки 160 км та частково Південний Буг – 155 км. На берегах Дніпра та Південного Бугу розташовано 11 річкових портів і пристаней України, таких як Каменський, Дніпровський, Запорізький, Київський, Кременчуцький, Миколаївський, Нікопольський, Новокаховський, Херсонський, Черкаський та Чернігівський річкові порти [177, с. 113].

Серед тенденцій річкових перевезень в Україні в 2019 році відмітимо наступні: поява нових перевізників, зростання перевалки зерна і перевезення мінеральних добрив, розвиток річкової інфраструктури, будівництво флоту, що свідчить про те, що річкові перевезення в Україні мають великі можливості та тенденції щодо їх зростання [178, с. 99-101].

Завдяки особливостям геополітичного положення України транспорт виявляє значне міждержавне значення, яке поступово зростає. Напрями співпраці розширюються не лише у напрямку "схід-захід", а також у напрямку "північ-південь", що призводить до формування мережі транзитних транспортних коридорів. У зв'язку з розвиненістю всіх видів транспорту в Україні, цей тренд може тільки посилитися в майбутньому [67, с. 64].

Наразі Україна розглядає свою роль у проекті «Один пояс, один шлях» насамперед як транспортно-логістичного вузла. Україна має унікальну можливість стати осередком розбудови «Одного поясу, одного шляху» у Чорноморсько-Балтійському регіоні із залученням країн Балтії, Вишеградської четвірки, Румунії, Болгарії, Білорусі, Грузії [134, с. 171].

Стала актуальною співпраця у сфері цифрових транспортних коридорів в рамках Східного партнерства. Згідно з висновками 6-го воркшопу EU4Digital: eTrade Network, що відбувся 4-5 червня 2019 року, розроблено план роботи для підготовчих заходів щодо пілотного мультимодального цифрового транспортного коридору від Балтійського до Чорного моря. Метою є створення основної

цифрової платформи з послугами та додатками для всіх ланцюгів поставок. Під час експертних дискусій було відзначено, що цифровий транспортний коридор має двошарову архітектуру з платформами на національному та федеративному рівнях. Робоча група eLogistics & DTC внесла пропозицію проаналізувати та розробити технічні рішення для обох рівнів з практичним результатом у вигляді Технічного завдання для основної інтеграційної платформи національних систем eLogistics у країнах Східного партнерства. Це може служити багатосторонньою підготовчою дією щодо створення блоку національних сегментів мультимодального цифрового транспортного коридору. Вказана пропозиція отримала підтримку делегацій Білорусі, України, Азербайджану, Грузії та Вірменії. Для міждержавної платформи рекомендовано проаналізувати поточну діяльність Форуму цифрового транспорту та логістики ЄС [175].

Наголосимо на тому, що внутрішні водні шляхи є безцінним ресурсом для будь-якої країни. Наразі відстежується активна боротьба держав за володіння водними шляхами та пануванням у внутрішніх водах.

Перспективним з позиції господарського й транспортного права в майбутньому стане регулювання водних шляхів й функціонування водного транспорту.

Аналіз законодавства та його практичного застосування дозволяє стверджувати, що положення, що регулюють господарсько-правову відповідальність за порушення умов перевезення вантажів, в чинному законодавстві не узгоджені, що може призводити до виникнення суперечок та неоднозначного застосування транспортних норм.

Перевезення вантажів є підприємницькою діяльністю транспортних організацій, яку вони повинні здійснювати на одних і тих самих умовах, що й інші учасники господарських відносин. Основуючись на цьому, слід внести корективи у межі відповідальності сторін договору перевезення, відмовитися від підвищеної відповідальності вантажовідправника та визначити, що підставою для відповідальності вантажовідправника є завдані збитки перевізнику. Вантажовідправник повинен нести відповідальність не за можливість виникнення

конкретних обставин, а за негативні наслідки, які вони можуть мати для перевізника.

З метою узгодження з законодавством ЄС процедур підтвердження відповідності технологічного процесу, пов'язаного з наданням транспортних послуг, а також з метою розвитку системи технічного регулювання у сфері транспорту та визначення чітких норм підтвердження відповідності, доцільним є включення в законодавство переліку послуг, надання яких вимагає обов'язкового підтвердження відповідності та отримання відповідного сертифіката. Також важливим є розробка технічних регламентів та впровадження системи добровільного підтвердження відповідності, особливо для транспортних послуг, які не суттєво впливають на безпеку перевезень, а їхня якість може бути підтверджена за допомогою самодекларування суб'єктом господарювання [125, с. 282].

З метою вдосконалення правового регулювання розвитку економічної конкуренції у сфері морського транспорту рекомендується забезпечити демонополізацію послуг лоцманського проведення. Крім того, слід прийняти Методику розрахунку розмірів ставок портових зборів і встановити Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів. Додатково, важливим є усунення проблеми крос-субсидування річкових внутрішніх водних шляхів за рахунок портових зборів.

Сучасні тенденції у діяльності та подальшому розвитку морських портів в умовах поширення епідемії COVID-19 визначаються строгою політикою стримування поширення вірусу та скороченням обсягів світової торгівлі, що призводить до зменшення обсягів морських перевезень. Загалом, тенденції у розвитку та функціонуванні морських портів, пов'язані з поширенням епідемії COVID-19, включають, по-перше, дотримання вимог трудового морського права; по-друге, скорочення контейнерних перевезень на основних маршрутах лінійного судноплавства; по-третє, врахування регіональних особливостей функціонування морських портів [179, с. 178].

Розуміння глобальних довгострокових та актуальних (спричинених поширенням епідемії COVID-19) тенденцій, їх впливу та наслідків цього впливу на функціонування та розвиток морських портів України ставить вимоги до різних аспектів. Перш за все, це стосується якості портової інфраструктури, стану та наявності залізничної та автомобільної інфраструктури, а також якості управління морськими портами та державними стівідорними компаніями, що працюють на ринку портових та логістичних послуг в Україні. Крім того, стає актуальною необхідність у прогнозуванні обсягів перевалки вантажів у морських портах України, оскільки їх зростання вимагає модернізації інфраструктури та змін у механізмах управління розвитком морських портів [179, с. 180].

Одним з основних державних інтересів в галузі розвитку транспортної інфраструктури України повинен стати розвиток морського порту та водного транспорту України як перспективного перевізника та посилення його інтеграції та поєднання з іншими видами транспорту.

На даний момент управління стратегічним розвитком морського порту та портової інфраструктури в Україні в основному регулюється за допомогою Стратегії Морського Порту України на період до 2038 року. Слід відзначити, що нормативно-правова база, яка охоплює управління розвитком морського порту, наразі є досить значущою (включає понад 70 нормативно-правових актів) та охоплює всі аспекти розвитку морського порту. Основні принципи стратегічного розвитку водного транспорту загалом та морського порту зокрема викладені в ряді стратегічних документів. На державному рівні була затверджена "Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року" від 30 травня 2018 року, № 430-р, яка визначає основні напрямки, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної галузі в Україні, включаючи залізничний транспорт, з метою підвищення ефективності управління, поліпшення якості транспортних послуг та збереження енергоресурсів.

Спостерігається неузгодженість термінів дії Стратегії Морського Порту України на період до 2038 року та Національної транспортної стратегії України. Один з ключових аспектів узгодження системи стратегічних документів полягає в

встановленні єдності термінів їх дії, а також, відповідно, стратегічних цілей та завдань, що відповідає світовим стандартам у складанні стратегічних документів для розвитку транспортної інфраструктури на довгостроковий період.

Транспортна стратегія України розроблена до 2030 року, в той час як секторальна Стратегія Морського Порту України складена до 2038 року. Необхідно вирівняти терміни розробки та прийняття Національної транспортної стратегії України із термінами розробки та прийняття Стратегії Морського Порту України на період до 2038 року.

Важливим етапом є аналіз поточного стану та основних тенденцій розвитку транспортно-логістичної системи в Україні, оскільки це дозволяє отримати уявлення про рівень розвитку, особливості функціонування підприємств у даній галузі та визначити середні показники та нормативи, щоб краще розуміти специфіку розвитку цієї галузі та порівняти результати дослідження різних підприємств. [180, с. 161].

Як сторона міжнародних конвенцій та інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства, Україна зобов'язана дотримуватися міжнародних стандартів з безпеки на морі та охорони суден і портів. Їх повна імплементація вимагає чітко структурованої системи морської безпеки та захищеності, забезпеченої організаційними, людськими та матеріальними ресурсами, а також сучасною правовою базою. За роки національного розвитку статус України як морської держави суттєво погіршився внаслідок втрати більшої частини торговельного та риболовецького флоту, значного скорочення суднобудування, знищення військово-морських сил та уповільнення темпів соціально-економічного розвитку приморських регіонів. Розвиток морських перевезень суднами в Україні не встигає за світовими тенденціями.

Ключовим фактором повернення України на світовий ринок морських та внутрішніх водних перевезень є створення сучасної законодавчої бази для залучення інвестицій у цей сектор транспортного сектору економіки. Для досягнення цієї мети надзвичайно важливим є адаптація національного законодавства до міжнародних стандартів судноплавства [125, с. 43]. У сучасних

умовах інтенсивних міжнародних інтеграційних процесів важлива роль належить саме транспорту. Україна ратифікувала Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами у вересні 2014 р.

Сучасний процес уніфікації національних законодавств країн-членів ЄС в галузі транспорту відрізняється тим, що він розпочався не на основі міжнародних конвенцій, як це було раніше, а на основі регламентів, які мають характер актів прямої дії і є обов'язковими для всіх суб'єктів права ЄС.

Одним із ключових національних документів, спрямованих на європеїзацію національного транспортного законодавства, є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена Кабінетом Міністрів України. Ця стратегія передбачає два основні напрямки виконання зобов'язань згідно з Угодою про асоціацію: (1) адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, зокрема з метою лібералізації та взаємного доступу на ринки транспортних послуг; (2) взаємне підтвердження виконання зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, які впливають з інших міжнародних договорів.

На рівні вдосконалення державного управління, система управління морським транспортом вимагає перегляду, зокрема шляхом розроблення галузевої програми для розвитку морських портів. Це також передбачає реорганізацію державних підприємств, зокрема морських торговельних портів, та утворення державних та морських адміністрацій портів, з чітким визначенням їхніх правових та організаційних засад для забезпечення безпеки судноплавства відповідно до міжнародних стандартів. Не менш важливим завданням є підвищення екологічної безпеки, зокрема приведення берегових систем у відповідність до міжнародних стандартів, створення єдиної системи моніторингу надводної обстановки у Чорному та Азовському морях, а також удосконалення навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства відповідно до міжнародних вимог. Враховуючи стан основних фондів судноплавної галузі, на порядку денному державного регулювання - встановлення механізму оподаткування судноплавної діяльності, вжиття заходів

щодо сприяння розвитку державного судноплавства, запровадження тарифних стимулів для судноплавних компаній, суднобудівних і судноремонтних підприємств та українських моряків. Все це разом є передумовами ефективної реалізації транспортної стратегії України [21, с. 28].

Система управління галуззю водного транспорту в Україні, а також окремими її підприємствами, потребує створення відповідних умов з боку держави. У цьому процесі представники бізнесу та зацікавлені учасники галузі мають бути залучені на партнерських умовах, для чого необхідне формування комунікаційного середовища. Підприємці повинні мати можливість висловлювати свою думку не лише на «майданах», а головне – бути почутими. Державна підтримка не повинна обмежуватися лише сприянням залученню капіталу, але також включати бюджетні інвестиції, політику збереження підготовлених кадрів, підтримку наукових та проєктних інституцій, а також утримання в належному стані водних шляхів [16, с. 77].

Розвиток річкового транспорту зміцнить позиції України в міжнародних транспортних коридорах. Також треба розвивати Одеський регіон, він має декілька великих річок, якими здійснюється судноплавство. Найбільш привабливою вважається ділянка Дунаю. Саме він зв'язує Україну з країнами – членами ЄС у Центральній та Західній Європі, а також з Балканами [181, с. 64]. Пропонуємо внести пропозиції щодо розбудови міжнародної мережі внутрішніх водних шляхів відповідно до міжнародних договорів України та розвитку логістичного сполучення каботажних перевезень (Дніпро/Пд.Буг-Дунай), зокрема: запропоновано внесення змін до наказів Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України про Правила плавання та викласти в наступній редакції: «Основні судноплавні ВВШ України включити до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). Забезпечити можливість безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання».

Зокрема, розвиток інфраструктури водного транспорту, синхронних перевезень, круїзного туризму в умовах пандемії, геоінформаційної

інфраструктури водного транспорту на основі хмарних технологій та нейронних мереж, застосування платформ електронного управління ланцюгами поставок та цифрового управління брендами як необхідної умови професійної діяльності, флоту. Метою є підвищення конкурентоспроможності водного транспорту за рахунок заходів з екологізації та відновлення природних ресурсів у морі та річках, а також модернізації технологій та навичок. Реалізація цих заходів є ключовим трендом трансформації та діджиталізації портів світу та концепції "розумних портів", яка передбачає інтеграцію всіх учасників глобального ланцюга поставок в єдину взаємопов'язану мережу на базі цифрової платформи з тестуванням штучного інтелекту. Вона сприяє його впровадженню в Україні. Цифровізація, одна з ключових пріоритетних змін у транспортній системі, дозволить миттєво обмінюватися бізнес-аналітичними даними в режимі реального часу, спільно вирішувати бізнес-завдання та приймати ефективні рішення, тобто ефективно брати участь учасникам у формуванні чітко визначеного ланцюга поставок. Це сприяє ефективній координації та співпраці. Для учасників таких процесів, зокрема морських і річкових портів та їх структурних підрозділів, успіх системи портового співтовариства дозволить підвищити рівень автоматизації операцій, стандартизувати обмін інформацією з одночасним забезпеченням конфіденційності та безпеки персональних даних компаній, митниць та адміністрацій (включаючи впровадження ІТ-систем з єдиним інтерфейсом) та які не тільки допомагають збирати якісні дані без втрат та спотворень, а й призводять до більш ефективного використання інфраструктури та ресурсів терміналів [182, с. 10-11].

Морський транспорт – галузь, яка, ймовірно, найбільше потребує інноваційних змін і реорганізації, оскільки змінюється значно повільніше, ніж, наприклад, наземний транспорт. Великою проблемою світових портів є те, що між ними існують суттєві відмінності, і, на думку експертів, буде доцільно максимально уніфікувати їх діяльність для покращення управління транспортними потоками та вдосконалення систем документообігу.

Впровадження безпілотних технологій може стати актуальним рішенням у сфері судноплавства [183, с. 107].

На Нижньому Дунаї нагально потрібен пасажирський порт-хаб, спрямований на обслуговування круїзних пасажирів, які прибувають як з дунайських країн, так і з Чорного моря. Відсутність такого порту призводить до недоосвоєння повного потенціалу наявного круїзного флоту як на Дунаї, так і в Чорному морі. У радянський період порт Ізмаїл відмінно виконував цю міні-роль, пересаджуючи річкових пасажирів на морські судна, але тоді круїзний рух вважався менш потужним і лише престижним додатком до вантажного. Зараз, коли обсяг вантажів на Дунаї зменшується, а пасажирський рух зростає, роль порту-хабу на Нижньому Дунаї стає доречною. Лише обмежені зарубіжні судна ризикують спускатися на Нижній Дунай (не більше 10% від усього обсягу) через обов'язок перевозити пасажирів назад, що зробить круїз вартим. Відновлення трансферного центру в Ізмаїлі дозволить більшості пасажирів виходити тут і пересідати як на річкові, так і на морські судна, а також прибувати до Ізмаїлу літаками або залізницею. Наразі існує стійкий потік пасажирів на Нижньому Дунаї, який, хоч і розподіляється (велика частина йде в Румунію), проте є, і при сприятливих умовах його можна не лише перенаправити сюди, але й посилити. Такий пасажирський спеціалізований порт-хаб, який об'єднує не лише морські, а й авіаційні та залізничні шляхи, є вельми необхідним. Ізмаїл має потенціал стати найбільш ефективним місцем для цього, тим самим формуючи повноцінний транспортний хаб на півдні України, що сприяє розвитку регіону та країни в цілому [184, с. 11].

Потенціал річкових перевезень в Україні виявляється дуже великим і повинен бути реалізований у найближчій перспективі. Це обумовлено як ринковими факторами, такими як зростання вартості автомобільних і залізничних перевезень, так і соціально-економічними, такими як низька вартість, великогабаритність та екологічні переваги річкових перевезень. В наш час стан судноплавних шляхів, їхньої інфраструктури та рухомого складу залишає бажати кращого, проте інвестиції в їх поліпшення є вигідними та перспективними.

Річкові перевезення можуть взяти лідерське місце в транспортно-логістичній системі, здатні розгрузити критичні сегменти та перенаправити потоки вантажів. Ключовою умовою раціонального розвитку річкового сегмента логістичної системи є трансформація річкових портів у логістичні центри, розвиток їхньої інфраструктури та автоматизація управлінських процесів.

У сфері річкових перевезень автоматизація має включати не лише технологічні процеси, але й логістичні аспекти, такі як визначення оптимальних маршрутів, оптимальних часових інтервалів, пошук місць стоянок та терміналів і т.д. Для цього важлива максимальна інтеграція систем управління портами у цифрове середовище, створення власної мережі даних Internet або BigData, що у майбутньому дозволить використовувати потенціал нейромереж у управлінських процесах. Однак на сьогодні в сфері річкових перевезень недостатньо реалізовано навіть елементарний функціонал електронного документообігу. Жоден клієнт перевезень не може оперативно отримати інформацію про вільні судна та склади, подати заявку на фрахт чи забронювати його на умовах ф'ючерсу. Навіть хоча такі опції є достатньо простими у впровадженні, їх можна забезпечити створенням онлайн-навігаційної карти річкових перевезень в Україні [185, с. 163]. Проте, на нашу думку, недоцільно створювати онлайн-навігаційну мапу річкових перевезень, яка в режимі реального часу показує точне місцезнаходження судна, в Україні через те, що такі перевезення стануть мішенями в умовах воєнного стану.

Майбутнє річкового транспорту в Україні може бути досить оптимістичним завдяки створенню відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення. Це стосується, насамперед, підвищення пропускної здатності водних шляхів та створення достатньої кількості інфраструктурних об'єктів, спроможних надавати комплексні логістичні послуги. також ця проблема пов'язана з питаннями тарифоутворення, зі зменшенням впливу держави та перешкод для малого та середнього бізнесу. Вважаємо, що тільки в синергії інфраструктурні та інституціональні умови функціонування річкового транспорту забезпечать досягнення ним відповідного рівня конкурентоспроможності у порівнянні з залізничним та автомобільним транспортом. Крім того, з огляду на

те, що більшість розвинених країн світу приділяють значну увагу проблемам навколишнього середовища, у разі диверсифікації вантажних перевезень, роль річкового транспорту стане провідною [186, с. 197].

У прийнятому Законі «Про внутрішній водний транспорт» встановлено державну монополію на надання послуг з лоцманського проведення суден, яку виконує виключно державна лоцманська організація. Однак держава повинна утримуватися від зловживання монопольним становищем на ринку та неправомірних обмежень конкуренції. Важливо зауважити, що цей закон не передбачає функціонування приватних лоцманських компаній.

Необхідність удосконалення визначення тарифної політики стосовно пального також залишається актуальною. Акцизний податок на пальне, яке використовують річкові та морські судна, сплачується власниками суден, а отримані кошти направляються на ремонт автошляхів. У той же час офшорні компанії, чий судна входять в територіальні води України, уникають цього акцизу, оскільки їх пальне здійснюється в нейтральних водах, поза 12-мильною зоною. За оцінками, це може призводити до зменшення вартості пального для них на 15-20%.

Іншими словами, допускається відводження стічних вод з суден за умови їх очищення та дезінфекції за допомогою суднових установок, відповідно до вимог Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню суден від 1973 року та Протоколу до неї 1978 року, або відповідно до технічних вимог для внутрішнього плавання суден, які зобов'язані відповідати законодавству Європейського Союзу. Однак, посилаючися на вищевказану Конвенцію некоректно, оскільки скидання суднових стічних вод у морську воду та прісну воду річок принципово відрізняється, оскільки солоня вода сама по собі знищує бактеріальне забруднення. Крім того, вільний скид суднових стічних вод у внутрішні води суперечить вимогам європейських нормативно-правових актів, зокрема Директив Ради ЄС № 2000/60 та 2009/16 (Додаток 1, абзац 9, підпункт 2А).

«Серед технологічних розробок транспортної галузі виокремлюють:

- інтелектуальні транспортні системи (Intelligent Transportation Systems);

- автоматизація робототехнічних процесів (Robotic Process Automation);
- штучний інтелект (Artificial Intelligence);
- блокчейн (Blockchain and all Distributed Ledger Technologies);
- Інтернет речей (IoT)» [187, с. 201].

«Інтелектуальна транспортна система (ITS, Інтелектуальний транспортний менеджмент) - система, яка поєднує комп'ютерні, інформаційні та комунікаційні технології для управління рухом транспорту і товарів у режимі реального часу, та дозволяє підвищити безпеку дорожнього руху і якість транспортного обслуговування» [188, с. 48].

Важливо враховувати ключові позитивні аспекти зарубіжного досвіду для подальшого розвитку національної транспортно-логістичної системи України, оскільки в нашій країні створені передумови для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та вдосконалення транспортно-логістичного забезпечення підприємств галузі. Серед цих передумов варто відзначити наявність потужної транспортної системи та ефективних транспортних коридорів, вигідне місце розташування на перетині ключових автомобільних шляхів, залізничних магістралей та доступу до морів і річок. Також слід враховувати інтеграцію в контексті будівництва транспортних коридорів з країнами Центральної та Східної Європи, а також активну участь України в міжнародних проектах розвитку світової транспортно-логістичної системи.

Для подальшого розвитку вітчизняної транспортно-логістичної системи необхідно урахувати інноваційні тенденції в галузі логістики, оскільки вони сприяють підвищенню конкурентоспроможності логістичних учасників ринку та адаптації до нових умов. Суб'єкти логістичного ринку повинні враховувати використання блокчейн-технологій, 3D-візуалізації, роботів та дронів у логістичних операціях підприємств, безпілотного та електротранспорту, 3D-друку товарів на 3D-принтерах, інтеграцію робототехніки в логістичні процеси, підвищення цифрової грамотності та інформованості споживачів про використання онлайн-платформ для прийняття індивідуальних рішень та інші інноваційні тенденції. Лише з урахуванням позитивних напрямків розвитку

транспортно-логістичних процесів та використання інноваційних технологічних тенденцій можливо сформувати потужну базу для розвитку вітчизняної транспортно-логістичної системи та підвищення ефективності діяльності логістичних суб'єктів ринку в Україні [180, с. 78].

Сучасно блокчейн-технологію перекладають як "ланцюг блоків" та описують як "інтернет цінностей", "цифрове технологічне сітьове рішення, що ґрунтується на принципах глобалізації", "загальнодоступний та незмінний обліковий 'інтернет-журнал', в якому зафіксована інформація про власників та операції", "універсальний електронний журнал обліку, який можна використовувати для швидкого зчитування та обміну цінною інформацією", "розподілена база даних, складена з ланцюжків транзакцій".

Технологія блокчейн - це загальнодоступний та незмінний обліковий "інтернет-журнал", в якому відображена інформація про дату, час, учасників операцій та інше. Підробити таку книгу майже неможливо. У портовій логістиці блокчейн має потенціал для трансформації портової системи, документуючи, перевіряючи та захищаючи кожен дію у ланцюгу [189, с. 95].

Блокчейн знайшов безліч застосувань в транспортній справі: від складання транспортних накладних і журналів супроводження до розробки логістичних схем. Блокчейн в транспортному бізнесі являє собою діяльність з розмежуванням прав, із застосуванням відкритих і закритих списків. У відкритих списках пріоритет віддається ідентифікації перед анонімністю, вибірковій перевірці перед протоколом доказу роботи. Таким чином, на транспорті найбільше значення мають реєстр із загальним доступом, розумні контракти і привілеї, щоб можна було забезпечувати безпеку, автентичність і верифікацію поряд з консенсусом, принципом завірення транзакції в якості легітимної всіма учасниками мережі.

Суть цієї технології полягає у фіксації та додаванні нової транзакції до ланцюга розподіленої бази даних як нового фрагмента, якому вручну присвоюється унікальний багатозначний числовий шифр. Цей фрагмент зберігає дані про час, дату, учасників, суму угоди та інформацію стосовно всієї мережі. Кожен блок у передачі даних виглядає як ланцюг блоків, і завжди містить

інформацію про попередній блок. Особливістю блокчейна є з'єднання блоків один з одним. У кожному блоці знаходиться унікальний цифровий ідентифікатор і посилання на попередній блок, при цьому весь ланцюжок зашифрований. Сам ланцюжок дублюється на всіх комп'ютерах, які входять в блокчейн-мережу. Кожен раз при додаванні нового блоку оновлюється шифрування всього ланцюжка, і вже оновлена ланцюжок тиражується по всій мережі. Як правило, в залежності від архітектури, кожен крок шифрування і тиражування займає близько 10 хв.

Отже, технологія блокчейн дозволяє відстежувати весь ланцюг постачання від виробника до споживача. Використання блокчейн-технологій перетворює парадигму управління від ієрархічного "зверху вниз" до "горизонтального", де рішення приймаються децентралізовано, а весь процес стає прозорим для учасників логістичної системи чи ланцюга постачання. При цьому параметри матеріального потоку мінімізуються (зменшення терміну виконання замовлення за рахунок скорочення посередників); інформаційного потоку оптимізуються (забезпечення прозорості всієї документації відкритим доступом поруч зі скороченням часу її обробки, перевірки, подання, а також мінімізацією супутнього інформаційного потоку – страхування вантажів "в один клік"); фінансового потоку мінімізуються (зменшення витрат на перевезення та пов'язаних із цим, часу на обробку операцій, ризиків внаслідок відсутності посередників та забезпечення прозорості ланцюга постачання).

Про цілісність і правдивість даних можна не турбуватися, оскільки дана проблема вирішується за рахунок самої технології блокчейна. Захист даних забезпечується процедурою шифрування і дублюванням ланцюжка по всій мережі. Якщо хтось захоче змінити інформацію, що міститься в одному з блоків, йому доведеться повторно зашифрувати все нові блоки в ланцюжку, причому не один раз, а для кожної копії на всіх комп'ютерах мережі. З огляду на, що на обробку одного такого завдання йде 10 хв, дана операція просто нездійсненна на практиці. До того ж ланцюжок тиражується по всій мережі, вона

загальнодоступна і будь-який учасник мережі може перевірити повний набір даних в ланцюжку.

«Застосування наведеної технології, у підсумку, зробить непотрібними послуги посередників, а інформація між постачальником та споживачем скоротиться до мінімуму» [190, с. 286].

«Технологія блокчейн в морській галузі дозволила забезпечити автоматизовану обробку даних про вантажі, он-лайн моніторинг суден та наглядність всього ланцюга постачань» [189, с. 81].

Основні переваги використання технології блокчейн у логістиці включають:

Здешевлення логістики;

Усунення можливості підробки даних, оскільки документи, такі як коносамент, розписка або сертифікат відповідності, які введені в систему одного разу, залишаються в неймовірно незмінному стані назавжди;

Виключення непотрібних посередників;

Запобігання неправильному маркуванню незаконних товарів та інших шахрайських практик;

Значне скорочення часу на документообіг, ефективне виявлення помилок у ланцюгу перевезення та зменшення витрат бізнесу через втрати.

Незмінність механізмів блокчейна призводить до зниження витрат на аудит і підвищення прозорості дотримання нормативних вимог для всіх клієнтів і учасників перевезення. А оскільки контракти на перевезення вантажів на базі блокчейн-технологій є інтелектуальними, автоматизованими і остаточними, бізнес тільки виграє від високої швидкості виконання, зниження витрат і ризиків, а також своєчасних розрахунків за контрактами [191, с. 54]. Кінцевою метою блокчейн додатків є досягнень ощадливого процесу за рахунок скорочення паперової роботи, розширення обміну інформацією та автоматизації процесів [192, с. 1]. Впровадження Blockchain в логістику забезпечить збереження даних, захист репозиторію документів від злому, усуне можливість внесення зміни інформації про хід перевезення. Така система безумовно може скоротити

затримки доставки і зменшити ймовірність шахрайства, зберігаючи мільярди доларів всім учасником ланцюга перевезень.

Блокчейн дає безліч переваг і може бути використаний в різних областях, таких як логістика і управління ланцюжками поставок, Індустрія 4.0 і т.д., для забезпечення більшої безпеки і успішної обробки великих обсягів даних [193]. Блокчейн - це інноваційна технологія, яка обіцяє зруйнувати Додатки і прецеденти використання в більшості галузей промисловості, включаючи морську промисловість [194].

Технологія блокчейн потенційно може вирішити наступні проблеми: перебої в моніторингу вантажів (оскільки в морському транспорті беруть участь численні зацікавлені сторони) і відсутність прозорості даних (через погану обробку даних) [195]. Крім економічних вигод, можлива також оптимізація маршрутів руху транспортних засобів в реальному часі, що позитивно впливає як на перевантаженість, так і на викиди вуглекислого газу, покращуючи екологічний аспект стійкості. Крім того, всі вимоги до відвантаження і специфікації записуються в блокчейн, і користувачі можуть витягувати їх і встановлювати цілі оптимізації [195], що впливають на економічні та екологічні аспекти стійкості.

Технологія блокчейн вже впроваджена в морську галузь у вигляді коносаментів, нормативної відповідності і т.д., і повинна принести галузі економію витрат [196].

Технологія блокчейн в логістиці може ефективно зменшити поширення контрафактної продукції на українському ринку, сприяючи виходу економіки з тіні. Користуючись ланцюгом трансакцій, який є відкритим для всіх учасників ланцюга постачань у разі його функціонування на технології блокчейн, можна відстежити увесь життєвий цикл продукту. Якщо всі промислові підприємства впровадять цю технологію, це приведе до ліквідації контрафакту. Особливо важливо це для українського ринку, який стикається зі значним обсягом підробленої продукції, зокрема у сегментах тютюнових та алкогольних товарів, спричиненого зростанням акцизних зборів. Тож використання технології блокчейн в логістиці для значного зниження частки контрафактної продукції на

українському ринку є спроможністю зберігання господарсько-правової інформації про стан динаміки перевізників та вантажів шляхом використання технологій «відкритих списків», необхідним є також впровадження технічних стандартів для використання технології блокчейн у логістиці та створення системи електронного реєстру вантажних перевезень.

Впровадження технології блокчейн в промислові компанії автоматично захищає їх від підробок, оскільки реєстрація таких фальсифікацій стає неможливою у розподіленій книзі транзакцій. На сьогодні блокчейн ще не досяг максимальної ефективності передових мережевих додатків з багаторівневими дозволами даних для ідеального управління сучасними ланцюгами постачань. Однак він значно покращує прозорість і безпеку ланцюга завдяки своїй незмінній книзі транзакцій. Комбінування блокчейн та цифрових бізнес-мереж може створювати безпечні мультилокальні додатки, які компенсують недоліки кожної технології. Звідси випливає, що значним обмеженням для масового впровадження технології блокчейн є дефіцит кваліфікованих фахівців у цій галузі. Відсутність таких фахівців буде гальмувати всебічне впровадження блокчейн-технології щонайменше у найближчий період.

Візуалізація логістичних процесів у тривимірному форматі. Це означає застосування програм, які дозволяють оцінити правильність розміщення вантажів на транспортних засобах, сприяючи оптимальній загрузці вантажів та зменшенню витрат, пов'язаних із транспортуванням.

Використання роботів і дронів для забезпечення логістичної діяльності промислових підприємств. Багато компаній вже провели експерименти з доставки продуктів кінцевим споживачам за допомогою роботів.

Безпілотний транспорт і електротранспорт. Наприклад, вантажівка Tesla Semi Truck, представлена у 2020 році, є електричною вантажівкою з функцією автопілота. Інші компанії, такі як BMW і Mercedes, також наразі випробовують цю функцію.

Використання 3D-друку для створення товарів (продукції). Ці принтери будуть мати значний вплив на розвиток логістичних процесів, оскільки для

багатьох товарів буде відсутня необхідність транспортування. Замість цього можна буде відправити 3D-модель поштою та виготовити даний товар прямо вдома [197].

Безпека логістики включає захист конфіденційності особистих даних клієнтів та кібербезпеку, як важливі компоненти безпечного забезпечення логістичних процесів.

Концепція еластичної логістики обіцяє стати новаторською ідеєю в галузі логістики та ланцюгів постачань. Вона визначається гнучкістю в розширенні та скороченні можливостей для адаптації до вимог ланцюга постачання протягом конкретного періоду часу. Еластична логістика може покращити взаємодію компаній зі споживачами, забезпечуючи оперативність, масштабованість та візуалізацію у режимі реального часу всіх бізнес-процесів.

Активне впровадження робототехніки в логістичні процеси дозволить роздрібним торговцям, стороннім логістичним компаніям і компаніям електронної комерції використовувати роботів для покращення всіх аспектів їхніх операцій.

Підвищення цифрової грамотності та інформованості споживачів щодо використання різних онлайн-платформ для прийняття індивідуальних рішень щодо покупок призвело до того, що цифровізація транспортно-логістичної системи стала ключовою тенденцією розвитку. Використання цифрових технологій в логістиці очікується, що суттєво знизить витрати на закупівлю та ланцюги постачання, а також дозволить логістичним провайдерам оптимізувати рішення для підвищення безпеки та ефективності перевезень [198, с. 278-279].

Внутрішній водний транспорт є однією з найбільш екологічно чистих та легко модернізованих галузей для подальшого розвитку. Це "невдячна" галузь, яка за умови збереження уваги до неї на відносно низькому (але постійному) рівні здатна вирішувати комунікаційні проблеми, пов'язані з транспортуванням численних і розгалужених вантажів, і є єдиним способом подолання криз на водних шляхах. Коли українські порти були заблоковані і морське сполучення опинилося під загрозою, дунайський порт став "вікном" для експорту

українського зерна. За роки війни річка Дунай перетворилася з другорядного логістичного експортного напрямку на основний напрямок для українського аграрного сектору, а порти, що з'єднують річковий та морський напрямки роботи, отримали потужний поштовх для розвитку та суттєво оновилися, продемонструвавши важливість та необхідність зосередження уваги на галузі внутрішнього водного транспорту. Про це, зокрема, свідчить збільшення у 2,4-5 разів (у порівнянні з аналогічним періодом минулого року) обсягів перевалки вантажів через українські порти на річці Дунай у першому півріччі 2022 року.

Внутрішній водний транспорт також відіграватиме особливу роль в Ініціативі трьох морів, в якій Україна отримала статус партнера-учасника у червні 2022 року. Поєднання трьох морів - Чорного, Балтійського та Адріатичного - річковою транспортною системою є однією з перспектив розвитку цього економічного та інфраструктурного утворення, що пов'язує 12 країн з Україною. Така сполучна система дозволила б значно скоротити і спростити транспортні перевезення та якісно розширити існуючий формат трьох морів за рахунок приєднання до нього чорноморських портів України. При цьому, на окрему увагу заслуговує система перевалки, яка дозволяє документальне спрощення при перевезенні вантажів і може бути активно впроваджена в рамках цієї ініціативи [199, с. 52].

Світовий досвід показує, що договори концесії портів можуть мати позитивний вплив на низку факторів, включаючи прибутковість порту, пропускну здатність, інфраструктуру та логістику. Перший український порт пішов у концесію у 2020 році, тож настав час використати цей досвід. Доброю новиною є те, що українське законодавство містить адекватну правову базу для регулювання переходу морських портів у концесію. Наприклад, у 2019 році влада продемонструвала, що за наявності політичної волі необхідні документи можуть бути узгоджені у стислі терміни (Закон "Про концесії"). В цілому, очікується, що передача в концесію українських портів сприятиме позитивним зрушенням в економічному, соціальному та транспортному секторах. Однак такі перешкоди, як корупція, несправедлива судова та податкова системи, неефективне управління та

слабка взаємодія між державними та приватними партнерами можуть стати на заваді реалізації концесійних проектів у морських портах. З метою зменшення цих ризиків має бути чітким та прозорим розподіл обов'язків між державою та концесіонером щодо реалізації концесії, а також доопрацьовані необхідні методології реалізації державно-приватного партнерства. Також слід приділити увагу зменшенню бюрократичної складової процесу передачі об'єктів портової інфраструктури в концесію, контролю за оптимальним оподаткуванням концесіонерів та сприянню покращенню інвестиційного клімату, верховенства права та захисту прав власності в країні шляхом проведення прозорості та справедливої судової реформи із залученням міжнародних експертів [200, с. 66].

У липні 2021 року судна, що мали прапор України, були виключені з чорного списку Паризького меморандуму щодо державного портового контролю. Раніше перебування у цьому списку вказувало на низький рівень безпеки та екологічних стандартів для українських кораблів. Зараз вони перебувають у сірій зоні. Цей крок став можливим після успішного проходження аудитів, проведених Міжнародною морською організацією (ІМО) та Європейським агентством з морської безпеки (EMSA). Результати цих аудитів сприяли виконанню Україною плану заходів з приведення суден під українським прапором у відповідність до вимог міжнародних конвенцій з безпеки мореплавства та технічних і експлуатаційних стандартів.

Наша думка полягає в тому, що для поліпшення морських перевезень необхідно спростити адміністративні процедури, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями в морському транспорті. Це включає у себе спрощення процедур оформлення суден і вантажів у портах, впровадження електронних товаротранспортних накладних для повного електронного оформлення вантажів, легалізацію реєстрації суден під українським прапором та спрощення та підтримку передачі об'єктів портової інфраструктури торговельних портів в концесію, приватизацію або оренду з метою привертання приватних інвестицій.

3.4. Наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС

У зв'язку з бажанням України приєднатися до Європейського Союзу, а також урахуванням інтеграційних процесів та інших чинників, важливо розглядати можливість зближення сучасних систем правового регулювання господарської діяльності в морському транспорті. Дійсно, здійснення професійної господарської діяльності об'єктивно потребує певної уніфікації «правил гри», а це можливо завдяки правовому інструментарію та чіткій державній політиці. Сучасні стандарти для річкового транспорту і галузі в цілому для України є вкрай необхідними. А процес наближення законодавств спрямований на виявлення проблемних аспектів з подальшим їх вирішенням.

Питання інституційних механізмів співробітництва між Україною та Співтовариством у площині адаптації національного законодавства висвітлено в працях О.Л. Копиленка, О.В. Зайчука, О.І. Головка, В.Н. Денисова, В.К. Забігайла, Ю.М. Капіци, В.І. Муравйова, М.М. Мікієвича, С.В. Шевчука, Р.А. Петрова, Н.А. Гнидюк, І.А. Грицяка, Н.Р. Малишевої, В.В. Мицика, М.О. Баймуратова, О.І. Белової. Специфіка сфери водного транспорту відображена у працях В.В. Берези, С.А. Кузнецова, А.М. Окорокова, О.В. Марченка, К.М. Михайличенка, О.А. Шиби, які досліджували аспекти гармонізації транспортного законодавства, стандарти ЄС для внутрішніх водних шляхів, стан, розвиток та перспективи правового регулювання відносин на річковому транспорті, проте питання додаткових можливостей щодо водного транспорту та наближення законодавства залишилось не опрацьованим. Натомість значним внеском у науковий доробок з означеного питання є наукові праці авторки (В.М.) «Розширення можливостей України щодо використання водного транспорту в контексті Угоди «Про асоціацію Україна-ЄС» [201], та авторки (Слатвінської В.М.) у співавторстві з Кузнецовим С.О. «Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄС (Частина І)» [202], «Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України:

Директива № 87/540/ЄЕС (Частина II)» [203], «Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина III)» [204], «Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС» [205].

Наближення базується на тріаді компонентів - правові основи наближення законодавства; допомагає роз'яснити сферу його охоплення; визначає інструментарій з боку ЄС [206, с. 514].

Тенденції наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС:

Застосування європейських стандартів у сфері судноплавства, включаючи технічні та технологічні вимоги до суден.

Впровадження європейських стандартів з охорони довкілля та запобігання забрудненню водойм.

Удосконалення інфраструктури внутрішніх водних шляхів, зокрема портів та пристаней, для відповідності європейським стандартам.

Впровадження європейських систем сертифікації та стандартів кваліфікації для персоналу водного транспорту.

Приведення внутрішньодержавного законодавства у відповідність із законами та директивами ЄС.

Україна працює над вдосконаленням стандартів безпеки та навігації на внутрішніх водних шляхах відповідно до європейських норм.

Відповідно до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Додатку XXXII Угоди Україна має наблизити національне законодавство в сфері водного транспорту до транспортного законодавства ЄС (*acquis communautaire*) задля розвитку торговельно-економічного співробітництва, збільшення вантажопотоків, а також розбудови транспортної інфраструктури України.

Сьогодні Україна є членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН) та Європейського

Союзу (ЄС). Ці міжнародні організації розробили та прийняли низку нормативно-правових актів, які регулюють діяльність у галузі водного транспорту.

Законодавство України про водний транспорт у цілому відповідає вимогам міжнародних організацій. Однак у ньому є низка недоліків, які потребують удосконалення. Зокрема, законодавство України не в повній мірі враховує особливості внутрішнього водного транспорту України. Законодавство України не передбачає достатнього фінансування розвитку внутрішнього водного транспорту. Це призводить до погіршення стану внутрішніх водних шляхів та судноплавної інфраструктури. Податкова система у сфері водного транспорту не враховує особливості внутрішнього водного транспорту. Це може призвести до зниження конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту. Система підготовки кадрів для водного транспорту не в повній мірі відповідає потребам внутрішнього водного транспорту. Це може призвести до дефіциту кваліфікованих кадрів у сфері водного транспорту.

01 вересня 2017 року Угода набрала чинності, тому передбачене у зазначеному міжнародно-правовому договорі зобов'язання, яке взяла на себе Україна, підписавши Угоду, щодо імплементації актів законодавства ЄС стосовно внутрішнього водного транспорту в українське законодавство має бути добросовісно виконане відповідно до ст. 26 Розділу 1 Частини III Віденської Конвенції про право міжнародних договорів [211].

Директива № 2006/87/ЄС – Положення Директиви мають бути перенесені у рамки Дунайської Комісії – липень 2017 [207-208].

Директива Ради № 96/50/ЄС: якість наближення та наявні прогалини у законодавстві див. у праці Кузнецова С.О. та автора (Слатвінською В.М.) [205].

Відмітимо, що Кузнецовим С.О. та автором (Слатвінською В.М.) здійснено детальне тлумачення Директиви Ради № 87/540/ЄЕС у наступних трьох роботах (див. [202;203;204]).

Основними проблемами у сфері наближення законодавства України про водний транспорт до законодавства ЄС є такі:

Невідповідність деяких норм українського законодавства вимогам законодавства ЄС. Наприклад, у українському законодавстві відсутнє визначення терміну «річковий інформаційний центр», що є важливим для забезпечення безпеки судноплавства.

Недосконалість нормативно-правової бази, яка регулює діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту України. Наприклад, у українському законодавстві не врегульовані питання використання нових технологій, зокрема, автоматизації управління судноплавними шлюзами, впровадження систем навігації та моніторингу навколишнього середовища.

Для вирішення зазначених проблем пропонується внести такі зміни до законодавства України:

Внести зміни до законодавства України, які забезпечать відповідність його вимогам законодавства ЄС. Для цього необхідно провести аналіз українського законодавства та законодавства ЄС та внести зміни до українського законодавства відповідно до вимог законодавства ЄС.

Вдосконалити нормативно-правову базу, яка регулює діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту України. Для цього необхідно внести зміни до українського законодавства, які врахують особливості внутрішнього водного транспорту України та потребу впровадження нових технологій.

Як приклад конкретних рішень, які ще не увійшли в поточні плани Уряду, можна запропонувати такі:

Запровадити єдину систему обліку перевезень вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами України [208]. Це дозволить забезпечити ефективний контроль за використанням внутрішніх водних шляхів та збором податків і зборів.

Впровадити систему моніторингу навколишнього середовища на внутрішніх водних шляхах України. Це дозволить забезпечити захист навколишнього середовища від негативного впливу судноплавства.

Запровадження таких рішень сприятиме підвищенню рівня безпеки судноплавства, ефективності перевезень вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами України, захисту навколишнього середовища.

Наближення законодавства України до законодавства ЄС є одним із пріоритетних напрямів європейської інтеграції України. Цей процес має важливе значення для розвитку сфери водного транспорту в Україні, оскільки сприятиме:

Інтеграції України в транспортну систему ЄС. Наближення законодавства України до законодавства ЄС дозволить українським судам та портам безперешкодно здійснювати перевезення в ЄС [209]. Це сприятиме збільшенню обсягів перевезень та розвитку торговельних зв'язків між Україною та ЄС.

Скороченню витрат на транспортування. Уніфікація правил та процедур у сфері водного транспорту сприятиме зменшенню витрат на транспортування вантажів. Це буде позитивно впливати на конкурентоспроможність українських товарів на зовнішніх ринках.

Покращенню безпеки судноплавства. Наближення законодавства України до законодавства ЄС дозволить підвищити рівень безпеки судноплавства в Україні. Це буде сприяти захисту життя та здоров'я людей, а також захисту навколишнього середовища.

Наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС здійснюється за такими напрямками:

Правове регулювання судноплавства. Цей напрям включає в себе гармонізацію законодавства України з законодавством ЄС у таких сферах, як: Правовий статус суден. Правоплавання. Безпека судноплавства. Захист навколишнього середовища.

Правове регулювання діяльності портів. Цей напрям включає в себе гармонізацію законодавства України з законодавством ЄС у таких сферах, як:

Правовий статус портів. Організація роботи портів. Фінансування діяльності портів. Правове регулювання міжнародних перевезень. Цей напрям включає в себе гармонізацію законодавства України з законодавством ЄС у таких сферах, як: Міжнародні перевезення вантажів і пасажирів.

Реалізація заходів з наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС здійснюється за такими основними принципами:

Поступовість. Заходи з наближення законодавства України до законодавства ЄС здійснюються поступово, з урахуванням наявних ресурсів та можливостей.

Пріоритетність. Заходи з наближення законодавства України до законодавства ЄС здійснюються з урахуванням пріоритетних напрямів розвитку сфери водного транспорту в Україні.

Взаємодія з міжнародними організаціями. Україна співпрацює з міжнародними організаціями, зокрема з Міжнародною морською організацією (ІМО), у сфері гармонізації законодавства з питань водного транспорту.

Так як «наближення» нормативно-правової бази передбачає досягнення того чи іншого рівня відповідності то автором було розроблено допоміжний матеріал для встановлення відповідності законодавства України у сфері морського транспорту законодавству ЄС [210] (див. Додаток Ж [212]).

Так як «наближення» нормативно-правової бази передбачає досягнення того чи іншого рівня відповідності то автором було розроблено допоміжний матеріал для встановлення відповідності законодавства України у сфері річкового транспорту законодавству ЄС [210] (див. Додаток И [212]).

Пропонуємо заходи щодо безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання з конкретними вимогами до суден і екіпажів (технічних, кваліфікаційних та дозвільних), зокрема, доповнити Розділ IX ст. 59¹ Закону України «Про внутрішній водний транспорт» і викласти у наступній редакції: «Стаття 59¹. Забезпечення безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю

Забезпечення безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю покладається на судновласників, судноплавні компанії та органи влади.

1. Судна, які здійснюють прямий перехід, повинні відповідати таким вимогам:

Технічні вимоги: обладнання для навігації, маневрування та управління двигунами, яке відповідає вимогам міжнародних стандартів; засоби індивідуального захисту та пожежогасіння; обладнання для зв'язку та навігації, яке дозволяє здійснювати плавання в цьому районі.

Кваліфікаційні вимоги: екіпаж судна повинен мати відповідну кваліфікацію і досвід для здійснення плавання в цьому районі.

Дозвіл на плавання: судно, яке здійснює прямий перехід, має отримати дозвіл від Адміністрації морських портів України.

2. Органі влади, які відповідають за забезпечення безпеки судноплавства, здійснюють такі заходи: розробляють і затверджують порядок забезпечення безпеки судноплавства у цьому районі; проводять інспектування суден, які здійснюють прямий перехід; вживають заходів для усунення порушень вимог безпеки судноплавства.

3. Судновласники, судноплавні компанії та органи влади несуть відповідальність за порушення вимог цієї статті відповідно до законодавства України».

Також пропонуємо заходи щодо автоматизованого обліку перевезень та удосконалення управління судноплавними шлюзами, регулювання надзвичайних ситуацій на ВВШ, зокрема, доповненням ст. 58 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» частинами 5, 6, 7 і викладенням в наступній редакції: «5. Інформаційна система автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами повинна забезпечувати: автоматичну ідентифікацію суден за формою і по його фотографії, що дозволяє значно прискорити процес обробки вантажів; формування звітів про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та/або пошти в розрізі річкових портів (терміналів), інших місць відправлення/призначення суден внутрішнього плавання, видів транспорту, типів суден, вантажних фракцій, маршрутів тощо; надання доступу до інформації про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та/або пошти органам державної влади, органам місцевого

самоврядування, суб'єктам господарювання, які здійснюють діяльність у сфері внутрішнього водного транспорту, та іншим зацікавленим особам.

6. Порядок використання інформації з інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

7. Відповідальність за порушення порядку внесення даних до інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами встановлюється законом».

Наближення законодавства України в сфері водного транспорту до законодавства ЄС є важливим фактором розвитку цієї сфери в Україні. Цей процес сприятиме інтеграції України в транспортну систему ЄС, зменшенню витрат на транспортування, покращенню безпеки судноплавства та розвитку торговельних зв'язків між Україною та ЄС.

Висновки до підрозділу 3.

Підсумовуючи викладене в третьому розділі дисертаційного дослідження, слід зробити такі висновки:

Наближення українського законодавства в сфері морського транспорту до законодавства ЄС відбувається до положень чотирнадцяти директив і шести регламентів. Розглянувши пріоритетні дії після підписання та ратифікації Угоди щодо наближення українського законодавства в сфері морського транспорту відмітимо, що наближення українського законодавства в сфері морського транспорту до законодавства ЄС характеризується частковою повнотою, якість не в повній мірі відповідає законодавству ЄС, а виконання наближення відбувається несвоєчасно.

Розглянувши пріоритетні дії щодо наближення українського законодавства до шістьох Директив ЄС в сфері річкового транспорту після підписання та ратифікації Угоди відмітимо, що наближення українського законодавства в сфері

річкового транспорту до законодавства ЄС характеризується частковою повнотою, якість не в повній мірі відповідає законодавству ЄС, а виконання наближення відбувається несвоєчасно.

Через невиконання схвалених раніше планів наближення положень українського законодавства до acquis ЄС у галузі морського та річкового транспорту, зазначених у додатках XVII і XXXII до Угоди, наразі основним документом з наближення законодавства України у сфері водного транспорту до законодавства Європейського Союзу є розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)».

У результаті важливих змін до вимог безпеки та контролю у липні 2021 року український прапор вийшов з Чорного списку Паризького меморандуму та зараз перебуває в сірій зоні. Прийнято постанову «Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання» 30.06.2021 № 676, який визначає вимоги до морського обладнання та встановлює єдині механізми оцінювання відповідності характеристик безпеки морського обладнання з урахуванням вимог Директиви 2014/90/ЄС. Прийнято постанову “Про затвердження Технічного регламенту прогулянкових суден і водних мотоциклів” від 23 грудня 2021 р. № 1381, який визначає вимоги до їх конструкції, побудови, процедури підтвердження їх відповідності, а також вимоги до маркування та введення в обіг, що відповідатиме нормам Директиви 2013/53/ЄС. Прийнято постанову Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» 19.05.2021 за № 500 з метою встановлення вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних суден.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведені теоретичні уявлення й надано вирішення наукового завдання щодо обґрунтування та розробки засад механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту.

Дисертанткою сформульовано низку висновків, пропозицій і рекомендацій, спрямованих на вирішення зазначеного завдання.

1. Проаналізовано і визначено характеристику водного транспорту в його логістичній системі країни як комплексної п'ятирівневої системи з відповідними транспортними коридорами для гармонізації інтересів постачальників і споживачів при організації перевезення вантажів.

2. З'ясовано поняття та значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України, які корелюються відповідно до змін при взаємодії (поведінки) елементів та служать інструментом, що її доповнює і регулює правовідносини.

3. Визначені принципи та цілі правового регулювання водного транспорту. На загальнодержавному рівні цілями регулювання розвитку водного транспорту є: підвищення ефективності управління державним майном, розбудова та забезпечення відповідності транспортної інфраструктури міжнародним стандартам, інноваційне оновлення парку суден, забезпечення відповідності тарифів на морські й річкові перевезення платоспроможності населення, створення сприятливого конкурентного та інвестиційного середовища, покращення рівня сервісу та якості морських й річкових перевезень. На регіональному рівні цілями стають: залучення підприємств до вирішення проблем територіального соціально-економічного розвитку, раціоналізація регіональних пасажирських та вантажних морських й річкових перевезень, модернізація і збільшення ділової активності регіональних портів.

4. Встановлені джерела правового регулювання водного транспорту. розширено уявлення про локальні нормативно-правові акти правового регулювання водного транспорту України. Доведена необхідність розробки та

вдосконалення підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють заходи щодо протидії нелегальній міграції водними шляхами.

Запропоновано пропозиції щодо розвитку Закону України «Про морські порти України» які застосовуються при наданні портових послуг у контексті конкретизації понятійно-категоріального апарату, а саме запропоновано викласти ст. 1 даного Закону в наступній редакції: «портові послуги – передбачена законом діяльність портових операторів та операторів терміналів, спрямована на реалізацію прав, свобод та законних інтересів замовників послуг в галузі портової діяльності»;

Запропоновано пропозиції щодо доповнення мінімальними критеріями надання портових послуг, зокрема: запропоновано викласти ст. 19 Закону України «Про морські порти України» в наступній редакції: «Мінімальними критеріями відповідності портових операторів при наданні портових послуг є: професійна кваліфікація персоналу; фінансові можливості постачальника портових послуг; якість та модерновість обладнання для надання послуг; доступності послуг всім користувачам; дотримання вимог з безпеки мореплавства, безпеки та охорони порту; дотримання зобов'язань у частині соціального та трудового права, доброї репутації постачальника портових послуг».

Визначені рівні та суб'єкти правового регулювання водного транспорту. Класифіковано рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту за критерієм вертикальний і горизонтальний, що дозволило розмежувати нормативно-правові акти за юридичною силою. Розмежовано рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту за суб'єктним складом (суб'єкти, що мають організаційно-господарські повноваження та суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту), що дозволило визначити коло акторів регулювання діяльності морського й річкового транспорту. пропозиції щодо оптимізації системи портових зборів, зокрема: запропоновано викласти підпункт 1.3 Розділу 1 наказу Мінінфраструктури від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» в наступній редакції: «звільнити судна внутрішнього плавання з максимальною осадкою до 4,5 м від частини портових зборів (на виконання

положень статті 9 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»), звільнити окремі категорії суден від сплати якірного збору в портах Дунайського регіону».

5. Встановлені ризики механізму правового регулювання водного транспорту та доповнено фактори ризику, пов'язані з морським судноплавством. Аргументовано удосконалення механізму правового регулювання водного транспорту в умовах COVID-19 (сучасних умовах), що дозволило врахувати ризики, пов'язані з ним.

6. Запропоновано додатково внести зміни для наближення українського законодавства в сфері морського транспорту до законодавства ЄС відповідно з положеннями чотирнадцяти директив і шести регламентів. Наведено аналіз пріоритетних дій після підписання та ратифікації Угоди щодо наближення українського законодавства в сфері морського транспорту, який показав, що наближення українського законодавства в сфері морського транспорту до законодавства ЄС характеризується частковою повнотою, якість не в повній мірі відповідає законодавству ЄС, а виконання наближення відбувається несвоєчасно.

7. Показано, як через невиконання схвалених раніше планів наближення положень українського законодавства до *acquis* ЄС у галузі морського та річкового транспорту, зазначених у додатках XVII і XXXII до Угоди, наразі основним документом з наближення законодавства України у сфері водного транспорту до законодавства Європейського Союзу залишається розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)), що створює конкретні перепони в галузі щодо відповідних змін.

8. Пропозиції про перегляд наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про річкову інформаційну службу» у контексті забезпечення відповідності річкової інформаційної системи (РІС) технічним настановам та вимогам, передбаченим законодавством ЄС, модернізації РІС шляхом створення системи автоматизованого обліку перевезень, інтеграції РІС

до системи управління судноплавних шлюзів та запровадження системи реагування на надзвичайні ситуації на внутрішніх водних шляхах (ВВШ), запропоновано конкретизувати норми цього наказу (такі формулювання, як: «На 6 судноплавних шлюзах РІС інтегровано в систему управління шлюзами», «впроваджено автоматизований облік перевезень ВВШ у складі РІС», «систему РІС адаптовано для реагування на надзвичайні ситуації на ВВШ», «усі учасники руху ВВШ звітують в систему РІС»).

9. Пропозиції щодо розбудови міжнародної мережі внутрішніх водних шляхів відповідно до міжнародних договорів України та розвитку логістичного сполучення каботажних перевезень (Дніпро/Пд.Буг-Дунай), зокрема: запропоновано внесення змін до наказів Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України про Правила плавання та викласти в наступній редакції: «Основні судноплавні ВВШ України включити до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T). Забезпечити можливість безпечного прямого переходу суден внутрішнього плавання з портів (терміналів) Дніпра і Південного Бугу до Дунаю за чітко встановленими умовами плавання».

10. Доведена недостатність функціоналу електронного документообігу у сфері річкових перевезень у зв'язку з чим, жоден замовник перевезень не має змоги оперативно отримати інформацію про наявні вільні судна та склади, подати заявку на фрахт або забронювати його на умовах ф'ючерсу. Для вирішення прогалини запропоновано використання технології блокчейн в логістиці перевезень водним транспортом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., та ін. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]; за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. – Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с.

2. Гаврилюк Н.Д. Логістичний контролінг в управлінні автотранспортними підприємствами : дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) – Національний транспортний університет, Київ, Україна, 2016. 263 с.

3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548–р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013>

4. Міщук І.П. Формування і функціонування систем логістики підприємств торгівлі. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами. Львівський торговельно-економічний університет. Львів 2017. 665 с.

5. Гуторов О.І. Логістика як науково-практичний напрямок та фактор підвищення конкурентоспроможності підприємств. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія Економічні науки.* № 1. 2019. С. 38-50. DOI: doi.org/10.31359/2312-3427-2019-1-38

6. Струнін В.В., Селівончик А.В. Комплексний аналіз логістичної системи підприємства та визначення ефективності від її впровадження. *Ефективна економіка.* 2017. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5386>

7. Кухарчик О.Г. Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. - Міжнародний університет бізнесу і права, Херсон, 2019. 198 с.

8. Ільченко Д.А. Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук (доктора філософії) за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. – Львівський торговельно-економічний університет. – Львів, 2017. 268 с.

9. Кучер В.О. Господарське право: курс лекцій / В.О. Кучер, В.М. Парасюк. – Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 380 с.

10. Birgün, Semra & Yorulmaz, Murat. (2017). Maritime Transport Logistics Service Capabilities Impact On Customer Service And Financial Performance: An Application In The Turkish Maritime Sector. *Journal of Business Research - Turk.* 3. 468-486. 10.20491/isarder.2017.309.

11. Мандра В.В. Моделі модернізації системи управління фінансовогосподарською діяльністю морського торговельного порту. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.11 «Математичні методи, моделі та інформаційні технології в економіці» (05 – Соціальні та поведінкові науки). – Вищий навчальний заклад Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі». – Полтава, 2018 р. 444 с.

12. Кальченко А.Г. Логістика: підручник. – К. : КНЕУ, 2003. 284 с.

13. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.

14. Міжнародна науково-практична конференція «Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри». II Польсько-українська конференція з питань транскордонних транспортних перевезень: тези доповідей науково-практичних конференцій (15-16 травня 2014 р). / відп. ред. Л.Л. Ковальська. – Луцьк: СПД Гадяк Ж.В., друкарня «Волиньполіграф'ТМ». 2014. 124 с.

15. Шульгіна Л.М., Хажанець В.В. Ефективність міжнародної транспортної логістики як складової логістичної системи. *Молодий вчений*. 2018. № 4(1). С. 168-171.

16. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» 2022. 178 с. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>
17. Церковна, А. В., & Рахімі, А. М. (2023). Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*, 21(3(52)), 504–528. [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3\(52\).275828](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3(52).275828)
18. Баранов С.О. Аналіз сучасного стану та перспектив розвитку водного транспорту України. II International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings, (December 23, 2022, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia : «Baltija Publishing», 184 pages. Pp.134-138. URI <http://dspace.oduvs.edu.ua/handle/123456789/4322>
19. Верещака М.А. Моделі управління продуктами інфраструктурних проектів та програм в сфері водного транспорту. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.13.22 «Управління проектами та програмами». – Одеський національний морський університет Міністерства освіти і науки України, Одеса, 2021. 114 с.
20. Ільченко, С., Грищенко, В., & Грищенко, І. (2023). Аналіз діяльності судноплавних компаній в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*, (15), 66-73. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.15.8>
21. Василенко М.Д., Подцерковний О.П. Генеза регулювання документообігу щодо перевезень морським транспортом (шлях до електронного коносаменту): деякі правові та економіко-технічні аспекти. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. № 2. 2023. С. 23-28. http://apnl.dnu.in.ua/2_2023/4.pdf
22. Буркинський, Б., Андрєєва, Н., & Грищенко, В. (2022). Коригування обсягів перевезення вантажів морським та внутрішнім водним транспортом України з урахуванням вимог екологізації соціально-відповідального бізнесу. *Економіка та суспільство*, (43). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-52>
23. Бакумов, О. С. Переваги водного транспорту в Україні: забезпечення безпеки. Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats:

International scientific conference (Odessa, Ukraine, 23 December 2021) / Odessa State University of Internal Affairs. - Odessa : Izdevnieciba «Baltija Publishing», 2021. - Vol. 1. - P. 153-156. URI: <http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/11329>

24. Степаненко, С., Городецька, Т., & Руденко, С. (2023). Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір*, (184), 123-128. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>

25. Сторожук, С., & Лисаченко, М. (2023). Проблеми відродження каботажного водного транспорту у північному Причорномор'ї України. *Сучасні проблеми Архітектури та Містобудування*, (65), 157–169. <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2023.65.157-169>

26. Ільченко С.В., Грищенко В.Ф., Грищенко І.В., 2023 Основні принципи інтеграційної взаємодії сегментів ринку морських вантажних перевезень у період післявоєнного відновлення України. *Науковий погляд: економіка та управління*, № 1 (81) / 2023 С. 42-50 DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-666X/2023-81-5> <http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/5390/1/7.pdf>

27. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.

28. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році. URL.: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi>.

29. На які інфраструктурні реформи найбільше чекає бізнес? URL.: <https://eba.com.ua/na-yaki-infrastrukturni-reformy-najbilshe-chekaye-biznes/>.

30. Регіональна програма розвитку водного господарства у Дніпропетровській області URL: <http://212.3.96.115/region-programmes>

31. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. Офіційний вісник України. 2018. № 52. Ст. 1848.

32. Про затвердження Загальнодержавної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро на

період до 2021 року: Закон України. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 17, ст.146. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4836-17#Text>

33. Регіональна цільова програма розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро у Полтавській області на період до 2021 року URL: <https://poltavavodgosp.gov.ua/rehionalna-tsilova-prohrama/>

34. Про завдання щодо виконання у 2021 році заходів Регіональної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Тиса у Закарпатській області на 2013 – 2021 роки Розпорядження Закарпатської ОДА № 265 від 09.04.2021 URL: https://oda.carpathia.gov.ua/sites/default/files/upload/210409_0265.pdf

35. Тимченко Н.М., Кузьменко О.Ю., Кузьменко В.С. Аналіз сучасного стану функціонування підприємств водного транспорту України і світу. *Причорноморські економічні студії*. 2021. Вип. 64. С. 73-78. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.64-12>

36. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі: монографія. –Київ: КНТЕУ, 2016. 432 с.

37. Lee P. T. W., Kwon O. K., Ruan X. Sustainability Challenges in Maritime Transport and Logistics Industry and Its Way Ahead. *Sustainability*. 2019. Т. 11. №. 5. Р. 1-9.

38. Прокопенко В. В. Поняття та правова основа діяльності водного транспорту України: митний аспект. *Lex Portus*. 2018. № 2(10). С. 169-179.

39. Москвіченко І.М., Стаднік В.Г. Роль внутрішнього водного транспорту в національному господарстві України. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 27. С. 78-84.

40. Право ЄС: підручник / за ред. В.І. Муравйова. – Київ: Юрінком Інтер, 2011. 704 с.

41. Касич А. О. Водні ресурси України як основа забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу. *Ефективна економіка*. 2018. № 8. 9 с. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6482>

42. Метеленко Н.Г., Шмиголь Н.М. Законодавче регулювання та управління якістю транспортної системи України. *Приазовський економічний вісник*. 2018. Вип. 3(08). С. 25-29.
43. Васильєв О. Л. Логістична інфраструктура: Конспект лекцій. – Харків: УкрДУЗТ, 2019. 34 с.
44. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.
45. Апопій В.В. Структурні зміни та сучасні тенденції розвитку внутрішньої торгівлі України [Монографія] / В. Апопій, І. Міщук, Я. Антонюк; за ред. проф. Апопія В. В.– Львів: Вид-во "Новий Світ, 2017". 440 с.
46. Гринчак Н. А. Статистичне оцінювання національного ринку логістичних послуг. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.10 – Статистика. – Національна академія статистики, обліку та аудиту, Київ, 2021. 258 с.
47. Міщук І.П. Формування системи логістики підприємств торгівлі: теорія і практика: монографія. – Львів ЛТЕУ, 2015. 452 с.
48. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>
49. Лук'янова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. *Економіка та управління національним господарством*. 2018. В. 18. С. 166-172.
50. Слатвінська В. Щодо визначення поняття механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України. *Юридичний вісник*. 2019. № 1. С. 121-126.
51. Слатвінська В.М. Щодо значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України. Правове життя сучасної України : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. – Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2019. Т. 2. С. 685-687.

52. Slatvinska V. Economic and legal mechanism of water transport regulation as a concept and correlate. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 5. С. 86-90. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.5.14>
53. Ringhom, H. The EU maritime safety policy and international law / by Henrik Ringhom, Publications on ocean development, Lieden, Boston, 2008. P. 38. URL: <http://clck.ru/ASwpY>
54. Саміло Г.О. Теорія держави і права: Навчальний посібник. - Запоріжжя: Просвіта, 2010. 348 с.
55. Харченко Н.П. Види правових режимів: плюралізм наукових підходів. *Прикарпатський юридичний вісник*. Вип. 1(22). 2018. С. 25-28.
56. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К.; Ірпінь : ВТФ "Перун", 2001. 1440 с.
57. Словник іншомовних слів / за заг. ред. О. С. Мельничука. – К., 1974. 776 с.
58. Алєйнікова Н.М. Формування механізму оцінки вартості акціонерних товариств. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук (доктора філософії) за спеціальністю 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит (08 – Економічні науки). – Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця, Харків, 2019. 240 с.
59. Мілаш В.С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання: монографія / В. С. Мілаш; Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Х.: ХНУМГ, 2014. 227 с.
60. Андреев А. Механізм правового регулювання суспільних відносин: окремі аспекти щодо визначення та особливостей. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 6. С. 125-128.
61. Валігура К. Механізм правового регулювання: методологічний аспект. *Visegrad journal on human rights*. 2016. № 2/1. С. 17-22.
62. Куракін О. М. Механізм правового регулювання: теоретико-правова модель : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.01. Харків, 2016. 40 с.

63. Перун Т.С. Адміністративно-правовий механізм забезпечення інформаційної безпеки в Україні. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Національний університет «Львівська політехніка», Львів, 2019. 268 с.

64. Беляневич О.А. Принципи пропорційності в господарському праві. Перші наукові читання пам'яті академіка В.К. Мамутова : матеріали круглого столу (8 лютого 2019 р., м. Київ). Наук. ред. В.А. Устименко. НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень, 2019. С. 11-16.

65. Древаль Ю.Д. До питання про сутність та зміст механізмів державного управління. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія: Державне управління*. 2014. № 1. С. 57-63.

66. Супрун О.М. Господарський механізм у розвитку та регулюванні економіки. *Вісник Полтавської державної аграрної академії*. 2011. № 1. С. 122-124.

67. Чухно А. Господарський механізм та шляхи його вдосконалення на сучасному етапі. *Економіка України*. 2007. № 3. С. 60-67.

68. Ващенко Н., Кублій А. Структурні особливості розвитку транспортної системи України. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 6. С. 148–150.

69. Дорофєєва Х.М. Аналіз показників діяльності транспортної системи України. *Вісник соціально-економічних досліджень : збірник наукових праць / за ред.:М.І. Зверякова (голов. ред.) та ін. Одеса : Одеський національний економічний університет*, 2015. Вип. 1. № 56. С. 56–62.

70. Загальний курс транспорту : навчальний посібник / М.І. Міщенко, А.В. Хімченко, І.Ф. Вороніна, Ф.М. Судак. Донецьк : Норд-прес, 2010. 323 с.

71. Клепікова О. Соціально-економічна роль транспорту як теоретична передумова визначення транспортної системи і транспортної діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2013. №. 3. С. 48-54.

72. Новак В.О. Сучасні перспективи розвитку транспортної галузі України URL: http://www.nbuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2012_1/Novak_112.htm

73. Дикань В.Л., Корінь М.В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 33. С. 13-19.

74. Качан Є.П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу) /Є.П. Качан, М.О. Ковтонюк, М.О. Петрига та ін.; За ред. Є.П. Качана. – К.: Вищ. шк., 1997. 365 с.

75. Лизанець А.Г., Губар Б.В. Розвиток транспортної системи у контексті євроінтеграційних процесів. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Економічні науки*. 2017. № 23(18). С. 140-149.

76. Фердман Г.П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів як транзитного потенціалу України: державно-управлінський аспект. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2021. Вип. 21. С. 116-121. URL: <http://www.pag-journal.iei.od.ua/archives/2021/21-2021/23.pdf>

77. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року від 7 жовтня 2009 р. № 1307: Постанова Кабінету міністрів України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

78. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20.10.1998 № 194-XIV. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318

79. Куракін О.М. Аналіз функцій правового регулювання в аспекті його ефективності. *Науковий вісник «Держава та регіони»*. 2016. № 2. С. 53-58.

80. Міщенко М. І. Загальний курс транспорту: навчальний посібник / М. І. Міщенко, А. В. Хімченко, І. Ф. Вороніна, Ф. М. Судак. – Донецьк: Норд-прес, 2010. 323 с.

81. Кельман М.С., Мурашин О.Г. Загальна теорія держави і права: Підручник. — К.: Кондор, 2006. 477 с.

82. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. Вид. 2-ге. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. 520 с.
83. Ківалов С.В. Курс адміністративного процесуального права України. Загальна частина: підручник / С.В. Ківалов, І.О. Картузова, А.Ю. Осадчий. – Одеса: Фенікс, 2014. 342 с.
84. Юридичний словник / За ред. Б.М. Бабія, Ф.Т. Бурчака, В.М. Корецького, В.В. Цветкова. – К: Гол. ред. Української Радянської енциклопедії, 1983. 871 с.
85. Щербина В.С. Господарське право : підручник / В.С. Щербина. - 6-те вид., перероб. і допов. — К. : Юрінком Інтер, 2013. 640 с.
86. Транспортне право України: підручник / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. – К.: ВД «Ін Юре», 2008. 896 с.
87. Федотов О.П. Господарсько-правові реалії щодо реалізації можливостей водного транспорту України в проявах логістики: міжгалузеве оглядове дослідження. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. №. 8. С. 171-173. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-8/38>
88. Про тимчасову дію на території України окремих актів законодавства Союзу РСР: Постанова Верховної Ради України від 12.09.1991 р. № 1545-ХІІ. Відомості Верховної Ради України. 1991. № 46. Ст. 621.
89. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 67. Водний транспорт: Наказ Міністерства транспорту України від 10.12.2001 р. № 863. URL: <https://clck.ru/FJQ6G>
90. Драпайло Ю.З. Господарські правовідносини у морських портах: монографія. Одеса: «Юридична література». 2014. 192 с.
91. Підпала І. В. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. Миколаїв: Нац. ун-т кораблебудування ім. адм. Макарова, 2015. 203 с.
92. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 р. № 4002-ХІІ. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 25. Ст. 198.

93. Добровольська В.В., Дишкантюк Ю.І. Туристичні послуги водним транспортом. *Актуальні проблеми держави і права*. № 99. С. 33-39. DOI <https://doi.org/10.32782/apdp.v99.2023.5>
94. Слатвінська В. Принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 2. С. 98-103.
95. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Басейновий принцип управління водними ресурсами. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 74-86.
96. Мілаш В. С. Господарське право : навч. посіб. для підгот. до іспитів / В. С. Мілаш. – 5-те вид., змін. – Харків : Право, 2018. 338 с.
97. Бондар О. В. Принципи надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту. *Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. / редкол.: С. В. Ківалов (голов. ред.), В. М. Дрьомін (заст. голов. ред.) Ю. П. Аленін [та ін.] ; МОН України; НУ ОЮА. – Одеса : Юрид. л-ра, 2014. Вип. 72. С. 317-324.*
98. Матійко С. А. Державне регулювання розвитку транспортної системи України: автореф. дис. ... канд. наук з держ.управл.: 25.00.02. Київ, 2009. 15 с.
99. Про Внутрішній водний транспорт: Закон України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
100. Гура С.М. Інституціонально-економічні механізми регулювання розвитку авіаційного транспорту. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – Економіка та управління національним господарством. Національний авіаційний університет, Київ, 2021. 244 с.
101. Андреева О.Б., Жорнокуй Ю.М., Гетманець О.П. та інші. Господарське право України: у 2 ч. Х.: Харк. нац. ун-т. внутр. справ. 2014. Ч. 1. 328 с.
102. Мілаш В.С. Господарське право: навч. посіб. для підгот. до іспитів 4-е вид. змін. Харків: «Право» 2017. 328 с.
103. Господарський Кодекс України від 16 січня 2003 № 436-IV. Відомості Верховної Ради України, 2003. № 18. № 19-20. № 21-22. Ст. 144.

104. Теорія держави і права: Навч. посіб. / А.М. Колодій, В.В. Копейчиков, С.Л. Лисенков - К.: Юрінком Інтер, 2003. С. 264-265.
105. Новий тлумачний словник української мови. — К. : Аконіт, 2005. Т. 3. С. 738.
106. Актуальні проблеми господарського права : навч. посібник / за ред. В. С. Щербини. – К. Юрінком Інтер, 2013. 528 с.
107. Стаднік І. В. Ефективність механізму господарсько-правового регулювання. *Право і суспільство*. № 5-2. 2017. С. 104-108.
108. Сухицька Н.В. Правове регулювання: проблеми ефективності. *Держава і право*. 2012. Вип. 57. С. 41-47.
109. Куракін О.М. Особливості предмета правового регулювання. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 3. С. 28-33.
110. Слатвінська В.М. Рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту. Чорноморські наукові студії: матеріали П'ятої всеукраїнської мультидисциплінарної конференції (м. Одеса, 17 трав. 2019). – Одеса: Міжнародний гуманітарний університет. 2019. С. 44-46.
111. Слатвінська В. Суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 3. С. 84-90.
112. Актуальні проблеми господарського права (Особлива частина) : навч. посібник / за ред. В.С. Щербини, В.В. Рєзнікової ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. - Київ : Ліра-К, 2018. 800 с.
113. Господарське право : навч. посібник / укл. А.А. Бутирський. – Чернівці : Чернівець. нац. ун-т ім. Ю. Федьковича, 2020. 144 с.
114. Господарське право: навчально-методичний посібник до вивчення навчальної дисципліни: навч. посіб. для студ. спеціальності 081 «Право», спеціалізації: «Господарське та адміністративне право і процес» / КПІ ім. Ігоря Сікорського; уклад.: Цирфа Г.О. – Електронні текстові дані (1 файл: 966 Кбайт). – Київ : КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2018. 163 с.

115. Гаверський В.В. На шляху до оновлення адміністрування діяльності на внутрішніх водних шляхах України. *Правова держава*. 2021. 43. С. 61-67. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240978>

116. Про комітети Верховної Ради України: Закон України від 04 квітня 1995 р. № 116/95-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 19. Ст. 134.

117. Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/content/departament-morskogo-ta-richkogo-transportu.html>.

118. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету міністрів України від 6 вересня 2017 № 1095. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-utvorenniya-derzhavnoyi-sluzhbi-morskogo-ta-richkovogo-transportu-ukrayini>

119. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України» у новій редакції. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82%D0%90%D0%9C%D0%9F%D0%A3.pdf> .

120. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>.

121. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.

122. Адміністративне право України: підруч. / Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, О. В. Дьяченко та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Київ: Юринком Інтер, 2007. 544 с.

123. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. – К.: Вид-во Ліра-К. 2019. 444 с.

124. Клепікова О. В. Спеціальне галузеве державне регулювання транспортної діяльності. *Вісник Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. Юридичні науки*. 2017. № 2 (105). С. 19–24.

125. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. Офіційний вісник України. 2015. № 54. Ст. 1755.

126. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право (081 – Право). – Донецький національний університет імені Василя Стуса Міністерства освіти і науки України, Київ, 2021. 499 с.

127. Олійник Г. Ю. Державне регулювання інституціональними змінами галузі залізничного транспорту як складової національної економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 12. С. 146-151.

128. Slatvinskaia V.M., Vasilenko M.D. Risk factors on water transport. «Priority areas for development of scientific research: domestic and foreign experience». Izdevniecība “Baltija Publishing” (Рига, Латвія). 2021. С. 66-88.

129. Слатвінська В.М. Доцільність прийняття спеціального Закону «Про внутрішній водний транспорт». Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 9 березня 2018 р.) / за ред. Г.О. Ульянової; уклад.: О.В. Дикий, Ю.Д. Батан. - Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 88-90.

130. Слатвінська В.М. Інформатизація в українських портах. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали III міжнародної студентської науково-практичної конференції, НУ «ОМА» - Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 114-116.

131. Slatvinska V. Protection of Ukrainian seafarers' rights at the national and international levels. *Юридичний вісник*. 2018. № 1. С. 166-171.

132. Slatvinska V. Water transport nano-logistics in the conditions of measures against COVID-19 pandemic. *Slovak international scientific journal*. 2020. No 39. Vol. 3. P. 63-67.

133. Стеценко С.Г. Адміністративне право України. Навчальний посібник – К: Атіка, 2007. 624 с.

134. Навчально-методичний посібник для самостійної роботи та практичних занять з навчальної дисципліни «Господарське право» освітньо-кваліфікаційний рівень «Бакалавр», галузь знань 0304 «Право», напрям підготовки 6.030401 «Правознавство» (відповідно до вимог ECTS) для студентів IV курсу / уклад.: Д. В. Задихайло, Ю.Є. Атаманова, Р.П. Бойчук та ін. - Х.: Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. 124 с.

135. Слатвінська В. Можливості для внутрішніх водних шляхів України або перспективи впровадження Е-40 для України шляхом об'єднання Чорного й Балтійського морів. *Юридичний вісник*. 2019. № 3. С. 169-174.

136. Міщенко І.В. Морська могутність – запорука розвитку держави. *Митна справа*. № 3(93). 2014. С. 26-28.

137. Андрієвська В.О. Управління розвитком стивідорної компанії на базі концепції проектного потенціалу: дис. ... канд. техн. наук : 05.13.22 / Віра Олександрівна Андрієвська; наук. кер. д-р техн. наук, проф. С. В. Руденко; Одеський Нац. морський ун-т. - Одеса, 2016. 151 с.

138. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>

139. Білопольський М. Світові тенденції розвитку морських портів / М. Білопольський, М. Мальцев, М. Узун // Схід. № 2. 2016. С. 5-10.

140. Підгорний М.В. Інформатизація виробничих процесів транспортної інформатизації. URL: [file:///C:/Users/10/Downloads/Vchdtu_2014_1_5%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/10/Downloads/Vchdtu_2014_1_5%20(1).pdf)

141. Василенко М. Д. Інноваційна діяльність в проявах порівняльного правознавства. Правове життя сучасної України : матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. та аспірант. складу (м. Одеса, 16-17 травня 2013 р.) / відп. за вип. В. М. Дрьомін ; НУ "ОЮА". Півд. регіон. центр НАПрН України. - Одеса : Фенікс, 2013. Т. 1. С. 392-394.

142. Ненно І. М. Стратегія управління морськими торговельними портами: горизонт, структура, інструменти. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2015. Т. 14, вип. 2. С. 68-78.

143. Zeng, J., Zhang, Z., Guan, X., Gao, R. A container dispatching system for river ports based on distributed business intelligence. *Journal of Industrial Engineering and Management*, 6(4), 2013. P. 1162-1173.

144. Cui W., Wang Q., Jiang L. Analysis on Port Informatization in China // *Internet Computing & Information Services (ICICIS)*, 2011 International Conference on. – IEEE, 2011. С. 238-241.

145. Конституція України, 1996 // Відомості Верховної Ради України, 1996, № 30, Ст. 141.

146. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. № 40. 2020. С. 24-34. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.40.217591>

147. Кузнецов С.О. Організаційно-правові механізми протидії нелегальній міграції морем. *Правова держава*. № 42. 2021. С. 100-107. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232428>

148. Турпак Т.Г. Організаційно-економічний механізм регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Турпак Тетяна Григорівна ; Нац. транспорт. ун-т. - К., 2010. 18 с.

149. Svitlana M. Boniar, Yana R. Korniiiko, Natalia O. Valiavska Impediments to the development of Ukrainian inland waterways. *Actual problems of economics*. № 3((177)), 2016. 246-252.

150. Садловська І.П. Сучасні проблеми функціонування транспортної інфраструктури та шляхів сполучення і визначень напрямів їх розвитку. *Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління»*, 2014. Вип. 29. С. 36-41.

151. Сенько, О. В, Стахов А. Ю. Управління ефективністю торгового судноплавства з урахуванням системи ризиків. *Розвиток методів управління та*

господарювання на транспорті, № 3 (72), 2020. 109-120.
<https://doi.org/10.31375/2226-1915-2020-3-109-120>

152. Махмурова-Дишлюк О. П. Безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2016. Т. 3. №. 40. С. 11-16. DOI: 10.18372/2307-9061.40.10807

153. Yehupov, K., Yehupov, V., & Murashko, O. Уточнення сейсмічного ризику об'єктів морської інфраструктури. *Розвиток транспорту*, № 2(5), 2010. С. 20-37. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2019.2-5.05>

154. Shakhov, A., Rossomakha, O., Sherstyuk, O., & Rossomakha, O. Ризико-орієнтовна стратегія управління безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. *Розвиток транспорту*, № 2(5), 2020. С. 67-85. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2019.2-5.01>

155. Balobanov O.O., Postan M. Ya. Some problems of risk-managenet in sea port activity. *Development of Scientific Schools of Odessa National Maritime University : collective monograph*. Riga : Izdevnieciba "Baltija Publishing", 2020. 490 p. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-86-0.11>

156. Shakhov, A., Piterska, V., Sherstiuk, O., & Botsaniuk, V. Механізми ризико-орієнтованого управління концесійними проєктами в морських портах. *Розвиток транспорту*, № 1(6), 2020. С. 30-39. DOI: <https://doi.org/10.33082/td.2020.1-6.03>

157. Постанова Кабінету міністрів України від 10 липня 2019 р. № 602 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/602-2019-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.12.2022).

158. Постанова Кабінету міністрів України від 6 березня 2019 р. № 182 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів Державною екологічною інспекцією» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/182-2019-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.12.2022).

159. Постанова Кабінету міністрів України від 31 жовтня 2018 р. № 895 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності та визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості Державним агентством рибного господарства» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/895-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.12.2022).

160. Шелухін О. М. Нормативне забезпечення безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 4. С. 664-666. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-4/164>

161. Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 — адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право (081 — Право). — Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2020. 209 с.

162. Фердман Г. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. Т. 2 № 78. С. 93-97. DOI: <https://doi.org/10.35432/1993-8330appa2782019179115>

163. Панчук А.О. Трансформація публічного адміністрування у морських портах України. *Правова держава*. № 43. 2021. С. 76-85. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240982>

164. Ключєва Є.М. Портові збори та плати в портах України та Європи: їх правове значення. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 8. 2023. С. 185-187. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-8/42>

165. Серафїмов В.В. Регіоналізм як напрям морської політики України: оновлення правового забезпечення. *Правова держава*. № 39. 2020. С. 111-123. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212989>

166. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: проблеми та рішення. *Правова держава*. № 42. 2021. С. 80-85. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232404>

167. Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством (051 – Економіка). – Харківський національний автомобільно-дорожній університет Міністерства освіти і науки України, Харків, 2020. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2020. 525 с.

168. Овдієнко О.В. Напрями використання штучного інтелекту в логістиці. Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі. Всеукраїнська науково-практична Інтернет-конференція 13 березня 2019 р. м. Київ. Київський національний торговельно-економічний університет. С. 63-65.

169. Піжук О.І. Штучний інтелект як один із ключових драйверів цифрової трансформації економіки. *Економіка, управління та адміністрування*. 2019. №. 3 (89). С. 41–46.

170. Кирлик Н.Ю. «Штучний інтелект» та його використання в логістичних процесах. *Актуальні проблеми економіки*. № 9-10 (243-244), 2021. С. 59-66. DOI: [10.32752/1993-6788-2021-1-243-244-59-66](https://doi.org/10.32752/1993-6788-2021-1-243-244-59-66)

171. Методологічні основи проектування та функціонування інтелектуальних транспортних і виробничих систем : монографія / В.В. Аулін, А.В. Гриньків, А.О. Головатий та ін. ; під заг. ред. В.В. Ауліна. Кропивницький: Лисенко В. Ф., 2020, 428 с.

172. Григорак, М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: моногр. К.: Сік Груп Україна, 2017. 513 с.

173. Гуренко А.В., Зубов С.В. Впровадження інтелектуальних логістичних технологій в інфраструктурний комплекс морського транспорту. *Економічний вісник Донбасу*. № 3(61), 2020. С. 146-153.

174. Слатвінська В.М. Перспективність господарсько-правового регулювання водного транспорту. Правові умови сприятливого бізнес-клімату: досвід Німеччини та України: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27 черв. 2019 р.). 2019. С. 96-98.

175. Слатвінська В.М. Мультиmodalний цифровий транспортний коридор МВШ Е-40 міф чи реальність в умовах COVID-19? Правова система України в умовах новітніх викликів міжнародного порядку: Матеріали Науково-практичної заочної конференції (м. Одеса, 20 трав. 2020 р.). 2020. С.

176. Левіков Г.А. Глобалізація світової економіки та логістика. Бюлл. транспортної інформації (БТІ). 2002. № 8.

177. Стець О.М. Річкові порти України: перспективи оновлення правового забезпечення діяльності. *Lex Portus*, 2017. № 3. С. 112-122.

178. Шкурко Є.Л. Перспективи річкових перевезень в Україні. Логістика майбутнього: ефективні рішення для майбутнього: Всеукраїнська науково-практична Інтернет-конференція [13 березня 2019 р.]. – К: КНТЕУ, 2019. С. 99-101.

179. Федяй Н.О. Розвиток морських портів України в умовах європейської економічної інтеграції. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата наук з економіки за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Державна установа «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України (м. Київ), Київ, 2020. 257 с.

180. Керничний Б.Я. Організаційно-економічний механізм управління транспортно-логістичним обслуговуванням промислового підприємства. – Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 073

«Менеджмент». – Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя, Міністерства освіти і науки України, Тернопіль, 2021. 293 с.

181. Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. *Економіка і суспільство*. Вип. 3. 2016. С. 61-65.

182. Дем'янчук М.А. Передумови реалізації конкурентних переваг водного транспорту України. *Економічний форум*. 2021. С. 3-12.

183. Варикаша О.С. Тенденції та світовий досвід інновацій у транспортних технологіях, українські реалії. *Водний транспорт*. Вип. 1(28). 2019. С. 104-108. DOI: doi.org/10.33298/2226-8553/2019.1.28.16

184. Панін В.В., Сьомін О.А., Радченко В.М. Інтегровані транспортно-логістичні системи Дніпра, Чорного моря та Дунаю як складова транспортної стратегії України. *Водний транспорт*. 2018. Вип. 1(27). С. 6-12. DOI doi.org/10.33298/2226-8553/2018.1.27.01

185. Романчук С.В. Річковий транспорт як інструмент розвитку системи логістики в Україні. *Бізнес Інформ*. 2020. №11. С. 158–164. DOI https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-11-158-164

186. Павлюк С.І., Самолевський Я.О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Modern Economics*. 2020. № 20(2020). С. 192-198. DOI: https://doi.org/10.31521/modecon.V20(2020)-31.

187. Машканцева С. О. Інноваційний розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Харківський національний технічний університет сільського господарства імені Петра Василенка 2020. – Одеська національна академія харчових технологій, 2020. 428 с.

188. Ходова Я.О. Інтелектуальна концепція розвитку транспортно-логістичного комплексу України URL: https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/3341/1/17.pdf

189. Щербина В. В. Проблеми та завдання розвитку портової логістики України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2019. Вип. 2. С. 89-101.

190. Познякова О.В. Використання блокчейн-технологій в транспортно-складській логістиці. Транспорт і логістика: проблеми та рішення: Збірник наукових праць за матеріалами VIII-ї Міжнародної науково-практичної конференції, Сєвєродонецьк – Одеса – Вільнюс – Київ, 23-25 травня 2018 р. / Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Одеський національний морський університет – Одеса : КУПРІЄНКО СВ, 2018. С. 285-288.

191. Shuyi Pu & Jasmine Siu Lee Lam (2020): Blockchain adoptions in the maritime industry: a conceptual framework, *Maritime Policy & Management*, pp. 1-18. DOI: 10.1080/03088839.2020.1825855

192. Mrabet, H.; Belguith, S.; Alhomoud, A.; Jemai, A. A Survey of IoT Security Based on a Layered Architecture of Sensing and Data Analysis. *Sensors* 2020, 20, 3625.

193. Peronja, I.; Lenac, K.; Glavinovi'c, R. Blockchain technology in maritime industry. *Multidiscip. Sci. J. Marit. Res.* 2020, 34, 178–184.

194. Jovi'c, M.; Filipovi'c, M.; Tijan, E.; Jardas, M. A review of blockchain technology implementation in shipping industry. *Sci. J. Marit. Res* 2019, 33, 140–148.

195. Tan, B.Q.; Wang, F.; Liu, J.; Kang, K.; Costa, F. A Blockchain-Based Framework for Green Logistics in Supply Chains. *Sustainability*. 2020, 12, 4656.

196. Petkovi'c, M.; Mihanovi'c, V.; Vujovi'c, I. Blockchain security of autonomous maritime transport. *Istrazivanja I Projektovanja za Privredu*. 2019, 17, 333–337.

197. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. URL: <https://www.tot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (дата звернення до ресурсу 30.12.2022 року)

198. Євдоченко О.О., Іщенко А.В., Олефіренко В.В. Сучасні тренди розвитку глобального логістичного ринку. *Економіка та підприємництво* : зб.

наук. пр. / М-во освіти і науки України, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана». Київ : КНЕУ, 2018. № 41. С. 270–280.

199. Кулієв А.Ю., Гаверський В.В. Питання розвитку річкового транспорту у програмних документах довгострокового планування. *Правова держава*. № 47. 2022. С. 49-56. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.47.265283>

200. Сурілова А.О. Концесія у морських портах України: досвід та перспективи. *Правова держава*. № 44. 2022. С. 61-69. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.44.245089>

201. Слатвінська В.М. Розширення можливостей України щодо використання водного транспорту в контексті Угоди «Про асоціацію Україна-ЄС». Конгрес міжнародного та європейського права : зб. наукових праць. 25 – 26 трав. 2018 р. Одеса : Фенікс, 2018. С. 131-133.

202. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України : Директива № 87/540/ЄС (Частина І). *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 68-78.

203. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина ІІ). *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 41-54.

204. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина ІІІ). *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 17-34.

205. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України : Директива № 96/50/ЄС. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 25-34.

206. Шелудченкова, А.С. Наближення національного законодавства України до права ЄС. Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць. 1994. 2011. Вип. 62. С. 512-519.

207. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та

внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. URL: <https://clck.ru/FLNQB>

208. Зелена Книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами». URL: <https://clck.ru/FLNPW>

209. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. URL: <https://clck.ru/FLNQV>

210. Методологія перевірки відповідності законодавству ЄС і складання таблиць відповідності. URL: <https://clck.ru/FNQG8>

211. Віденська Конвенція про право міжнародних договорів від 23.05.1969 р. URL: <https://clck.ru/FLNPo>

212. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» 2022. 178 с. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Розділ монографії:

1. Slatvinskaia V.M., Vasilenko M.D. Risk factors on water transport. «Priority areas for development of scientific research: domestic and foreign experience». Izdevniecība “Baltija Publishing” (Рига, Латвія). 2021. С. 66-88.

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

2. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Басейновий принцип управління водними ресурсами. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 74-86.

3. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 25-34.

4. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина I). *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 68-78. DOI: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2018.7>

5. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина II). *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 41-54. DOI: 10.26886/2524-101X.3.2018.3

6. Кузнецов С.О., Слатвінська В.М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина III). *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 17-34. DOI: 10.26886/2524-101X.4.2018.2

7. Slatvinska V. Protection of Ukrainian seafarers' rights at the national and international levels. *Юридичний вісник*. 2018. № 1. С. 166-171.

8. Слатвінська В. Принципи господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 2. С. 98-103.

9. Слатвінська В. Суб'єкти господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Юридичний вісник*. 2018. № 3. С. 84-90.

10. Слатвінська В. Щодо визначення поняття механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України. *Юридичний вісник*. 2019. № 1. С. 121-126.

11. Слатвінська В. Можливості для внутрішніх водних шляхів України або перспективи впровадження Е-40 для України шляхом об'єднання Чорного й Балтійського морів. *Юридичний вісник*. 2019. № 3. С. 169-174. DOI: <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i3.960>

12. Slatvinska V. Economic and legal mechanism of water transport regulation as a concept and correlate. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 5. С. 86-90. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.5.14>

Наукові праці у періодичних наукових виданнях інших держав та закордонних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection:

13. Slatvinska V. Water transport nano-logistics in the conditions of measures against COVID-19 pandemic. *Slovak international scientific journal*. 2020. No 39. Vol. 3. P. 63-67.

14. Stovba, T., Zhuk, T., Tsercovna, A., & Slatvinska, V. (2021). Innovative development of transport sphere: economic, marketing, educational aspects. *Laplace in Journal*, 7(3), p. 423-434. DOI: <https://doi.org/10.24115/S2446-62202021731321p.423-434>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

15. Слатвінська В.М. Інформатизація в українських портах. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: Матеріали III міжнародної студентської науково-практичної конференції (м. Одеса, 7-8 грудня 2017 р.). - Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 114-116.

16. Слатвінська В.М. Доцільність прийняття спеціального Закону «Про внутрішній водний транспорт». *Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку*: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 9 березня 2018 р.) / за ред. Г.О. Ульянової; уклад.: О.В. Дикий, Ю.Д. Батан. - Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 88-90.

17. Слатвінська В.М. Розширення можливостей України щодо використання водного транспорту в контексті Угоди «Про асоціацію Україна-ЄС». *Конгрес міжнародного та європейського права* : зб. наукових праць (м. Одеса, 25 – 26 травня 2018 р.). – Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія»; Фенікс, 2018. С. 131-133.
18. Слатвінська В.М. Рівні господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Чорноморські наукові студії*: матеріали П'ятої всеукраїнської мультидисциплінарної конференції (м. Одеса, 17 трав. 2019). – Одеса: Міжнародний гуманітарний університет. 2019. С. 44-46.
19. Слатвінська В.М. Щодо значення механізму господарсько-правового регулювання водного транспорту в транспортній системі України. *Правове життя сучасної України* : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. – Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2019. Т. 2. С. 685-687.
20. Слатвінська В.М. Перспективність господарсько-правового регулювання водного транспорту. *Правові умови сприятливого бізнес-клімату: досвід Німеччини та України*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 27 черв. 2019 р.). 2019. С. 96-98.
21. Слатвінська В.М. Мультиmodalний цифровий транспортний коридор МВШ Е-40 міф чи реальність в умовах COVID-19? *Актуальні питання реформування правової системи України*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 3-4 лип. 2020 р.). 2020. С. 40-41.
22. Слатвінська В.М. Автономність судна в контексті ризиків. *Інтеграція науки та практики як механізм ефективного розвитку суспільства*: Матеріали науково-практичної конференції (м. Львів, 26-27 лютого 2021 р.). 2021. Ч. 2. С. 130-131.
23. Слатвінська В.М. Різновиди кібератак на судні в контексті управління кібербезпекою. *Пріоритетні напрями розвитку науки та техніки*: Матеріали LXII Міжнародної інтернет-конференції (м. Чернігів, 1 березня 2021 р.). 2021. С. 125-128.

24. Слатвінська В.М. Принцип SMART в логістиці водного транспорту. *Наука, техніка і технології: актуальні питання та дослідження: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції з технічних наук (м. Прага, Чеська Республіка, 12–13 березня 2021 р.).* 2021. С. 218-220.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ МАТЕРІАЛІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Дисертацію підготовлено та обговорено на кафедрі господарського права і процесу Національного університету «Одеська юридична академія». Основні теоретичні висновки і практичні рекомендації дисертаційного дослідження оприлюднені на наукових і науково-практичних конференціях: III Міжнародній студентській науково-практичній конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 7-8 грудня 2017 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Юридична наука нового часу: традиції та вектори розвитку» (м. Одеса, 9 березня 2018 р.); Конгресі міжнародного та європейського права (м. Одеса, 25 – 26 травня 2018 року); П'ятій всеукраїнській мультидисциплінарній конференції “Чорноморські наукові студії” (м. Одеса, 17 травня 2019 року), Міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 17 травня 2019 року), Міжнародній науково-практичній конференції «Правові умови сприятливого бізнес-клімату: досвід Німеччини та України» (м. Одеса, 27 червня 2019 року), Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Дніпро, 3-4 лип. 2020 р.).

Додаток Б

Таблиця 2

*Міжнародні договори у галузі морського судноплавства**

<i>№</i>	<i>Країна</i>	<i>Назва Угоди</i>	<i>Дата і місце укладання</i>	<i>Дата набуття чинності</i>
1	Австрія	Угода між Міністерством транспорту та зв'язку України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій і технологій Республіки Австрія про співробітництво в галузі транспортної інфраструктури та обміну технологіями	15.07.2008	15.07.2008
2	Азербайджан	Угода між Урядом України та Урядом Азербайджанської Республіки про торговельне судноплавство	22.01.2000 м. Баку	22.01.2000
3	Болгарія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство	30.10.1997 м. Київ	15.03.2002
4	В'єтнам	Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство	20.07.1992 м. Київ	20.04.1994
5	Гонконг	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт	02.04.2003 м. Гонконг	22.04.2004
6	Греція	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство	06.11.2000 м. Київ	15.03.2002
7	Грузія	Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торговельне судноплавство	13.04.1993 м. Київ	01.08.1994
8	Естонія	Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про морське торговельне судноплавство	24.05.1995 м. Таллін	05.10.1995
9	Єгипет	Угода між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство	29.03.1997 м. Каїр	05.10.2000
10	Йорданія	Угода між Кабінетом Міністрів	30.11.2005	24.01.2007

		України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство	м. Київ	
11	Ізраїль	Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень	25.11.1996 м. Єрусалим	15.02.2002
12	Індія	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство	03.10.2002 м. Нью-Делі	15.05.2003
13	Іран	Угода про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран	09.07.1993 м. Тегеран	15.02.2002
14	Італія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про торговельне судноплавство	21.02.2012 м. Рим	20.12.2013
15	Китай	Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт	06.09.1994 м. Київ	15.04.1996
16	Китай	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт	02.04.2003 м. Гонконг	22.04.2004
17	Кіпр	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство	08.11.2012 м. Нікосія	13.01.2016
18	Корея	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство	20.10.2005 м. Київ	02.08.2009
19	Корея	Протокол щодо Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство	20.10.2005 м. Київ	20.05.2009
20	Куба	Угода між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство	29.06.1994 м. Київ	14.01.1995
21	Латвія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство	26.02.1998 м. Київ	26.08.1999
22	Латвія	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про транзитні	15.12.2010 м. Рига	15.10.2011

		перевезення з використанням портів та іншої транспортної інфраструктури		
23	Литва	Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство	04.04.1996 м. Київ	25.06.1999
24	Лівія	Угода про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії	30.06.2003 м. Тріполі	18.02.2004
25	Мавританія	Угода про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія	04.12.2003 м. Київ	14.04.2004
26	Марокко	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство	07.12.2009 м. Рабат	20.06.2013
27	Німеччина	Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство	10.06.1993 м. Київ	11.01.1995
28	Панама	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство	04.11.2003 м. Панама	19.11.2004
29	Республіка Корея	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство	20.10.2005 м. Київ	02.08.2009
30	Російська Федерація	Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про торговельне судноплавство	08.02.1995 м. Київ	27.05.1995
31	Російська Федерація	Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки	24.12.2003 м. Керч	23.04.2004
32	Російська Федерація	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво в морському та авіаційному пошуку і рятуванні на Чорному та Азовському морях	27.10.2010 м. Київ	30.09.2011
33	Російська Федерація	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про заходи щодо	20.03.2012	05.11.2012

		забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці		
34	Сирія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство	05.06.2003 м. Київ	22.07.2004
35	Словенія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство	10.11.2003 м. Любляна	03.12.2004
36	США	Угода стосовно деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом Сполучених Штатів Америки	03.12.1992 м. Вашингтон	03.12.1992
37	Турецька Республіка	Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство	27.11.1996 м. Анкара	20.04.2004
38	Турецька Республіка	Протокол між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до цієї Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство	19.06.2003 м. Київ	28.05.2004
39	Франція	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство	15.09.2000 м. Париж	20.02.2002
40	Хорватія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство	17.06.2009 м. Загреб 12.02.2010 м. Київ	25.06.2011

* розроблено авторкою (Слатвінська В.М.)

Додаток В

Таблиця 3

*Двосторонні угоди СРСР про торговельне мореплавство**

№	Країна	Назва Угоди	Дата і місце укладання	Дата набуття чинності
1	ФРН	Угода щодо загальних питань з торгівлі та мореплавства між Союзом Радянських Соціалістичних Республік та Федеративною Республікою Німеччина	25.04.1958 Бонн	24.05.1959
2	Сполучена Арабська Республіка	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполученої Арабської Республіки про суднопластво	18.09.1958 Каїр	30.05.1959
3	Великобританія Ірландія	Договір про торговельне суднопластво між Союзом Радянських Соціалістичних Республік та Сполученим Королівством Великобританії і Північної Ірландії N 2047	03.04.1968 Лондон	27.04.1972
4	Нідерланди	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Королівства Нідерландів про торговельне суднопластво	28.05.1969	14.09.1971
5	Італія	Договір між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Італійської Республіки про морське торговельне суднопластво	26.10.1972	13.07.75

6	Данія	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Королівства Данії про морське судноплавство	17.10.1973	13.09.1974
7	Великобританія Ірландія	Протокол до Договору про торговельне судноплавство між Союзом Радянських Соціалістичних Республік та Сполученим Королівством Великобританії і Північної Ірландії підписаного у Лондоні 3 квітня 1968 року	01.03.1974	15.03.1977
8	Фінляндія	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Фінляндської Республіки про морське судноплавство	03.04.1974	15.02.1975
9	Португалія	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Португальської Республіки про морське судноплавство	20.12.1974	21.05.1975
10	Лівія	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Лівійської Арабської Республіки про морське судноплавство	09.12.1976	07.12.1978
11	Заїр	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Виконавчою Радою Республіки Заїр про морське судноплавство	10.12.1976	19.05.1979

12	Шрі - Ланка	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Демократичної Соціалістичної Республіки Шрі Ланка про судноплавство	19.02.1982 Коломбо	19.02.1982
13	Іспанія	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Іспанії про морське судноплавство	30.05.1983	20.12.1984
14	Туніс	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Туніської Республіки про морське судноплавство	10.12.1983 Туніс	24.09.1984
15	Сирійська Арабська Республіка	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сирійської Арабської Республіки про морське торговельне судноплавство	04.04.1983 Дамаск	12.12.1983
16	Кіпр	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Республіки Кіпр про торговельне судноплавство	12.06.1985	01.11.1985
17	Великобританія Ірландія	Додатковий протокол до Договору про торговельне судноплавство між Союзом Радянських Соціалістичних Республік та Сполученим Королівством Великобританії і Північної Ірландії	30.12.1986	30.01.1987
18	Малайзія	Угода між Урядом Союзу	31.07.1987	31.07.1987

		Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Малайзії про морський транспорт		
19	США	Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполучених Штатів Америки з деяких питань морського судноплавства	01.06.1990 Вашингтон	01.10.1990

** розроблено авторкою (Слатвінською В.М.)*

Додаток Г

Таблиця 4

*Міжнародні договори у галузі судноплавства внутрішніми водними шляхами**

<i>№</i>	<i>Країна</i>	<i>Назва Угоди</i>	<i>Дата і місце підписання</i>	<i>Дата набуття чинності</i>
1	Австрія	Угода між Міністерством транспорту та зв'язку України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій і технологій Республіки Австрія про співробітництво в галузі транспортної інфраструктури та обміну технологіями	15.07.2008	15.07.2008
2	Білорусь	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про судноплавство внутрішніми водними шляхами	06.02.1998	09.05.1998
3	Молдова	Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про судноплавство на внутрішніх водних шляхах	14.03.06 м. Київ	
4	Хорватія	Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах	16.04.2004 м. Загреб	22.02.2006
5	ФРН	Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах	14.07.1992 м. Бонн	01.06.1994

* розроблено авторкою (Слатвінською В.М.)

Додаток Д

Таблиця 5

Судова практика з регулювання водного транспорту*

Категорія	Справи	Приклади справ
справи, пов'язані з порушенням правил маневрування суден та безпеки на морі	Справа про відповідальність за зіткнення суден	Справа про притягнення до відповідальності судновласника за зіткнення двох танкерів, в результаті якого стався розлив нафти Справа про стягнення збитків з судновласника за зіткнення судна з береговою інфраструктурою Справа про розподіл збитків між судновласниками двох суден, що зіткнулися
	Справа про відповідальність за аварію судна	Справа про притягнення до відповідальності судновласника за аварію судна, в результаті якої загинули люди Справа про стягнення збитків з судновласника за аварію судна, в результаті якої було пошкоджено берегову інфраструктуру Справа про розподіл збитків між судновласниками двох суден, що зіткнулися, в результаті чого сталася аварія одного з суден
	Справа про відповідальність за затоплення судна	Справа про притягнення до відповідальності судновласника за затоплення судна, в результаті якого загинули люди Справа про стягнення збитків з судновласника за затоплення судна, в результаті якого було пошкоджено берегову інфраструктуру

		Справа про розподіл збитків між судновласниками двох суден, що зіткнулися, в результаті чого сталося затоплення одного з суден
	Справа про відповідальність за загибель людей на морі	Справа про притягнення до відповідальності судновласника за загибель людей на судні в результаті пожежі Справа про стягнення збитків з судновласника за загибель людей на судні в результаті зіткнення Справа про розподіл збитків між судновласниками двох суден, що зіткнулися, в результаті чого загинули люди
	Справа про відповідальність за забруднення вод	Справа про притягнення до відповідальності підприємства за забруднення річки хімічними відходами Справа про стягнення збитків з підприємства за забруднення моря нафтою Справа про розподіл збитків між підприємствами, що забруднили одне й те саме джерело води
справи, пов'язані з власністю суден, чартерами та іншими правовими аспектами судноплавства	Справа про оспорювання законності передачі судна в іпотеку	Справа про оспорювання законності передачі судна в іпотеку, укладеного без згоди дружини судновласника Справа про оспорювання законності передачі судна в іпотеку, укладеного на строк, що перевищує строк позовної давності Справа про оспорювання законності передачі судна в іпотеку, предметом

		якої є судно, яке не є власністю іпотекодавця
	Справа про визнання права власності на судно	Справа про визнання права власності на судно, придбане на підставі договору купівлі-продажу Справа про визнання права власності на судно, придбане на підставі рішення суду Справа про визнання права власності на судно за набувальною давністю
	Справа про поділ судна між співвласниками	Справа про поділ судна між двома співвласниками, які не можуть домовитися про спосіб поділу Справа про поділ судна між кількома співвласниками, яке не підлягає фізичному поділу Справа про поділ судна між співвласниками, один з яких не згоден на поділ
	Справа про розірвання договору чартеру	Справа про розірвання договору чартеру внаслідок невиплати фрахтових платежів Справа про розірвання договору чартеру внаслідок пошкодження судна внаслідок ненавмисних дій чартерувальника Справа про розірвання договору чартеру внаслідок загибелі судна внаслідок стихійного лиха
	Справа про відповідальність за втрату або пошкодження вантажу	Справа про відповідальність перевізника за втрату вантажу внаслідок аварії судна Справа про відповідальність вантажовідправника за пошкодження

		вантажу внаслідок неправильної упаковки Справа про відповідальність вантажоодержувача за пошкодження вантажу внаслідок неправильного розвантаження
	Справа про порушення правил мореплавства	Справа про відповідальність судновласника за аварію судна внаслідок порушення правил маневрування. Справа про відповідальність капітана судна за зіткнення суден внаслідок порушення правил безпеки руху суден. Справа про відповідальність лоцмана за аварію судна внаслідок порушення правил лоцманського проведення
справи, пов'язані з викидами сміття та інших видів забруднення моря	Справа про відповідальність за викиди сміття	Справа про відповідальність підприємства за викиди промислових відходів в річку, що призвели до забруднення річки Справа про відповідальність підприємства за викиди побутових відходів на територію населеного пункту, що призвели до забруднення території Справа про відповідальність громадянина за викид сміття в ліс, що призвело до пожежі
	Справа про відповідальність за викиди твердого сміття	Справа про відповідальність підприємства за викиди твердого сміття на територію населеного пункту, що призвели до забруднення території

		Справа про відповідальність громадянина за викид твердого сміття в ліс, що призвело до пожежі Справа про відповідальність громадянина за викид твердого сміття на пляж, що призвело до забруднення пляжу
	Справа про відповідальність за викиди нафтопродуктів	Справа про відповідальність судновласника за викиди нафтопродуктів внаслідок аварії судна Справа про відповідальність підприємства за викиди нафтопродуктів внаслідок несправності обладнання Справа про відповідальність громадянина за викид нафтопродуктів внаслідок неналежного зберігання
	Справа про відповідальність за викиди інших шкідливих речовин	Справа про відповідальність підприємства за викиди шкідливих газів в атмосферу, що призвели до забруднення повітря Справа про відповідальність підприємства за викиди шкідливих хімічних речовин у воду, що призвели до забруднення води Справа про відповідальність громадянина за викид шкідливих відходів на землю, що призвели до забруднення землі
	Справа про відповідальність за інші види забруднення моря	Справа про відповідальність судновласника за аварію судна, внаслідок якої відбулося розлиття нафтопродуктів у море Справа про відповідальність

		підприємства за викиди промислових відходів у море, що призвели до забруднення моря Справа про відповідальність громадянина за викид сміття у море, що призвело до забруднення моря
справи про відповідальність за інші види забруднення моря	Справа про відповідальність за забруднення моря в результаті аварії судна	Справа про відповідальність судновласника за аварію судна, внаслідок якої відбулося розлиття нафтопродуктів у море Справа про відповідальність судновласника за аварію судна, внаслідок якої відбулося розлиття небезпечних хімічних речовин у море Справа про відповідальність судновласника за аварію судна, внаслідок якої відбулося розлиття радіоактивних речовин у море
	Справа про відповідальність за забруднення моря в результаті незаконної діяльності	Справа про відповідальність підприємства за незаконне скидання промислових відходів у море Справа про відповідальність громадянина за незаконне викид сміття у море Справа про відповідальність групи осіб за незаконне зберігання та використання небезпечних речовин у прибережній зоні
справи про відповідальність за загибель або поранення пасажирів	Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів в результаті аварії судна	Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок зіткнення суден Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок пожежі на судні

		Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок шторму
	Справа про відповідальність судновласника за поранення пасажирів в результаті зіткнення суден	Справа про відповідальність судновласника за поранення пасажирів внаслідок зіткнення суден внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за поранення пасажирів внаслідок зіткнення суден внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за поранення пасажирів внаслідок зіткнення суден внаслідок погодних умов
	Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів в результаті пожежі на судні	Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок пожежі на судні внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок пожежі на судні внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за загибель пасажирів внаслідок пожежі на судні внаслідок несприятливих погодних умов
справи про відповідальність за збитки, завдані іншим суднам або об'єктам	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті зіткнення суден	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок зіткнення суден внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок зіткнення суден внаслідок

		несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок зіткнення суден внаслідок несприятливих погодних умов
	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті аварії судна, яке перевозило нафтопродукти	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок несприятливих погодних умов
	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті забруднення моря в результаті аварії судна	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок

		несприятливих погодних умов
справи про відповідальність за збитки, завдані екосистемі	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті аварії судна, яке перевозило нафтопродукти	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок аварії судна, яке перевозило нафтопродукти внаслідок несприятливих погодних умов
	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті забруднення моря в результаті аварії судна	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок забруднення моря в результаті аварії судна внаслідок несприятливих погодних умов

	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані в результаті знищення морських тварин в результаті аварії судна	Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок знищення морських тварин в результаті аварії судна внаслідок недбалості капітана судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок знищення морських тварин в результаті аварії судна внаслідок несправності судна Справа про відповідальність судновласника за збитки, завдані внаслідок знищення морських тварин в результаті аварії судна внаслідок несприятливих погодних умов
справи про відповідальність за порушення митних правил	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка переміщувала товар через митний кордон України без письмового дозволу органу доходів і зборів	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка переміщувала товар через митний кордон України без письмового дозволу органу доходів і зборів
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності особи, яка переміщувала товар через митний кордон України з метою контрабанди	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності особи, яка переміщувала товар через митний кордон України з метою контрабанди

	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності посадової особи митного органу, яка не вжила заходів для запобігання порушенню митних правил	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності посадової особи митного органу, яка не вжила заходів для запобігання порушенню митних правил
справи про відповідальність за порушення інших правил, пов'язаних з водним транспортом	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка керувала судном у нетверезому стані	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка керувала судном у нетверезому стані
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності особи, яка спричинила аварію судна внаслідок порушення правил безпеки руху	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності особи, яка спричинила аварію судна внаслідок порушення правил безпеки руху
	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності посадової особи, яка не вжила заходів для запобігання порушенню правил охорони навколишнього	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності посадової особи, яка не вжила заходів для запобігання порушенню правил охорони навколишнього середовища на водному транспорті

	середовища на водному транспорті	
справи про відповідальність за порушення правил охорони праці на водному транспорті	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за несвоєчасне проведення планового технічного огляду судна	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за несвоєчасне проведення планового технічного огляду судна, внаслідок чого судно не було допущене до рейсу. Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за несвоєчасне проведення планового технічного огляду судна, внаслідок чого судно було призупинено в рейсі
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за порушення правил безпеки, внаслідок чого сталося нещасний випадок на судні	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за неналежний догляд за судном, внаслідок чого сталося перекидання судна і загинуло кілька людей Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за несвоєчасне проведення ремонту судна, внаслідок чого сталося вибух на судні і загинуло кілька людей
	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності майстра судна за нехтування правилами безпеки під час експлуатації судна	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності майстра судна за нехтування правилами безпеки під час експлуатації судна, що призвело до загибелі людей Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності

		майстра судна за нехтування правилами безпеки під час експлуатації судна, що призвело до забруднення навколишнього середовища
справи про відповідальність за порушення правил охорони навколишнього середовища на водному транспорті	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за скидання неочищених стічних вод у море	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за скидання неочищених стічних вод у море, що призвело до забруднення пляжу Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за скидання неочищених стічних вод у море, що призвело до загибелі риби
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за забруднення моря в результаті аварії судна	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за забруднення моря в результаті аварії судна, що призвело до загибелі людей Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за забруднення моря в результаті аварії судна, що призвело до погіршення якості питної води
	Справа про притягнення до цивільної відповідальності підприємства, яке експлуатує судно, за збитки, завдані в результаті забруднення річки в результаті	Справа про стягнення з підприємства-експлуататора збитків, завданих в результаті забруднення річки в результаті аварії судна, у зв'язку з загибеллю риби Справа про стягнення з підприємства-експлуататора збитків, завданих в результаті забруднення річки в результаті аварії судна, у зв'язку з

	аварії судна	погіршенням якості питної води
справи про відповідальність за порушення митних правил у сфері водного транспорту	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за незаконне переміщення товарів через митний кордон України	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за незаконне переміщення товарів, які підлягають забороні або обмеженню в обігу Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за незаконне переміщення товарів, які є об'єктами інтелектуальної власності
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за контрабанду товарів через митний кордон України	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за контрабанду товарів, які підлягають забороні або обмеженню в обігу Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за контрабанду товарів, які є об'єктами інтелектуальної власності
	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності працівника митного органу за порушення порядку здійснення митних формальностей	Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності працівника митного органу за порушення строків здійснення митних формальностей Справа про притягнення до дисциплінарної відповідальності працівника митного органу за вимагання хабаря за здійснення митних формальностей

справи про відповідальність за порушення інших правил, пов'язаних з водним транспортом	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за порушення правил експлуатації судна	Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за порушення правил маневрування судна Справа про притягнення до адміністративної відповідальності капітана судна за порушення правил охорони праці на судні
	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за порушення правил перевезення вантажів	Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за перевезення вантажів, що є небезпечними для навколишнього середовища Справа про притягнення до кримінальної відповідальності судновласника за перевезення вантажів, що є забороненими для перевезення
	Справа про притягнення до цивільної відповідальності підприємства, яке експлуатує судно, за збитки, завдані в результаті аварії судна внаслідок порушення правил безпеки	Справа про стягнення з підприємства-експлуататора штрафу за порушення правил безпеки судноплавства Справа про стягнення з підприємства-експлуататора збитків, завданих внаслідок загибелі людей внаслідок аварії судна
справи про порушення договорів, пов'язаних з судноплавством	Справа про невиконання або неналежне виконання договорів перевезення вантажів або пасажирів	Справа про відмову перевізник від виконання договору перевезення в односторонньому порядку Справа про стягнення з перевізник штрафу за порушення зобов'язання за договором перевезення

		Справа про стягнення з перевізник збитків, завданих внаслідок пошкодження вантажу або пасажирів внаслідок форс-мажорних обставин
	Справа про невиконання або неналежне виконання договорів фрахту	Справа про відмову фрахтувальник від виконання договору фрахту в односторонньому порядку Справа про стягнення з фрахтувальник штрафу за порушення зобов'язання за договором фрахту Справа про стягнення з фрахтувальник збитків, завданих внаслідок пошкодження вантажу внаслідок форс-мажорних обставин
	Справа про невиконання або неналежне виконання договорів фрахтування суден	Справа про відмову фрахтова сторона від виконання договору фрахтування в односторонньому порядку Справа про стягнення з фрахтова сторона штрафу за порушення зобов'язання за договором фрахтування Справа про стягнення з фрахтова сторона збитків, завданих внаслідок пошкодження судна внаслідок форс-мажорних обставин
	Справа про невиконання або неналежне виконання договорів страхування суден або вантажів	Справа про відмову страховика у виплаті страхового відшкодування внаслідок того, що страхова подія сталася внаслідок війни або іншого надзвичайного випадку, які не були передбачені договором страхування Справа про відмову страховика у виплаті страхового відшкодування внаслідок того, що страхова подія

		сталася внаслідок небрежного поводження застрахованого Справа про стягнення страхового відшкодування з страховика в розмірі, більшому, ніж передбачено договором страхування
	Справа про інші договори, пов'язані з судноплавством	Справа про стягнення страхового відшкодування за договором страхування судна

** розроблено авторкою (Слатвінською В.М.)*

ПОЛОЖЕННЯ

про використання систем штучного інтелекту (ШІ) в логістиці водного транспорту

1. Загальні положення

- 1.1. Це Положення визначає вимоги щодо використання систем штучного інтелекту (ШІ) в логістиці водного транспорту в Україні.
- 1.2. Системи ШІ - це програмні продукти, які використовують технології штучного інтелекту для виконання завдань, які зазвичай вимагають людського розуму.
- 1.3. Логістика водного транспорту - це сукупність процесів, пов'язаних з плануванням, організацією, управлінням та контролем переміщення вантажів водним транспортом в Україні.

2. Відповідальність за дії систем ШІ

- 2.1. Відповідальність за дії систем ШІ несуть:
- розробник системи ШІ;
 - оператор системи ШІ;
 - судноплавна компанія, яка використовує систему ШІ.
- 2.2. Розробник системи ШІ відповідає за те, щоб система ШІ була розроблена та впроваджена таким чином, щоб її дія відповідала вимогам безпеки, встановленим законодавством України та міжнародними стандартами.
- 2.3. Оператор системи ШІ відповідає за те, щоб система ШІ використовувалася в безпечний спосіб, відповідно до вимог законодавства України та міжнародних стандартів.
- 2.4. Судноплавна компанія, яка використовує систему ШІ, відповідає за те, щоб система ШІ відповідала вимогам безпеки та використовувалася в безпечний спосіб, відповідно до вимог законодавства України та міжнародних стандартів.

3. Вимоги щодо безпеки систем ШІ

- 3.1. Системи ШІ повинні відповідати наступним вимогам щодо безпеки:
- Вимоги щодо розробки систем ШІ:
- система ШІ повинна бути розроблена відповідно до міжнародних стандартів та рекомендацій, а також законодавства України;

система ІІІ повинна бути протестована на предмет можливих помилок і несправностей, з урахуванням особливостей експлуатації в українських умовах;

система ІІІ повинна мати механізми захисту від злому та інших несанкціонованих дій, які враховують особливості української законодавчої та нормативно-правової бази.

3.2. Вимоги щодо впровадження систем ІІІ:

система ІІІ повинна бути впроваджена відповідно до міжнародних стандартів та рекомендацій, а також законодавства України;

система ІІІ повинна бути протестована на реальних умовах експлуатації в українських умовах;

система ІІІ повинна бути інтегрована з іншими системами та обладнанням судна, відповідно до вимог законодавства України.

3.3. Вимоги щодо експлуатації систем ІІІ:

система ІІІ повинна експлуатуватися відповідно до інструкції з експлуатації, а також законодавства України;

система ІІІ повинна періодично перевірятися на предмет можливих помилок і несправностей, відповідно до вимог законодавства України.

4. Вимоги щодо сертифікації систем ІІІ

4.1. Системи ІІІ повинні пройти сертифікацію в акредитованому органі сертифікації.

Сертифікація повинна проводитися відповідно до вимог законодавства України та міжнародних стандартів, зокрема:

ISO/IEC 27001:2022 - Інформаційна безпека. Системи управління інформаційною безпекою. Вимоги;

ISO/IEC 27002:2022 - Інформаційна безпека. Контрольні заходи для управління інформаційною безпекою;

ISO/IEC 27031:2011 - Інформаційна безпека. Рекомендації щодо управління безпекою при використанні штучного інтелекту.

5. Вимоги щодо навчання операторів систем ІІІ

5.1. Оператори систем ІІІ повинні пройти навчання з питань безпеки використання систем ІІІ.

Навчання операторів систем ІІІ може проводитися в навчальних закладах, які мають відповідну ліцензію, або в комерційних навчальних центрах.

5.2. Навчання повинно проводитися відповідно до вимог законодавства України та міжнародних стандартів, зокрема: ISO/IEC 27032:2023 - Інформаційна безпека. Рекомендації щодо управління безпекою при використанні штучного інтелекту.

6. Вимоги щодо проведення аудитів безпеки систем ШІ

6.1. Аудити безпеки систем ШІ повинні проводитися періодично, не рідше одного разу на рік.

Аудити повинні проводитися акредитованим органом аудиту безпеки.

6.2. Аудити повинні включати в себе перевірку відповідності систем ШІ вимогам законодавства України та міжнародних стандартів, зокрема:

ISO/IEC 27001:2022 - Інформаційна безпека. Системи управління інформаційною безпекою.
Вимоги;

ISO/IEC 27002:2022 - Інформаційна безпека. Контрольні заходи для управління інформаційною безпекою;

ISO/IEC 27031:2011 - Інформаційна безпека. Рекомендації щодо управління безпекою при використанні штучного інтелекту.

7. Вимоги щодо прозорості роботи систем ШІ

7.1. Судноплавні компанії, які використовують системи ШІ, повинні забезпечувати прозорість роботи цих систем.

7.2. Для забезпечення прозорості роботи систем ШІ судноплавні компанії повинні:

Зберігати дані про роботу систем ШІ протягом не менше 5 років.

Надавати доступ до даних про роботу систем ШІ органам правопорядку та іншим зацікавленим особам у разі необхідності, відповідно до вимог законодавства України.

8. Заключні положення

8.1. Це Положення набирає чинності з 1 січня 2025 року.

8.2. Це Положення застосовується до всіх систем ШІ, які використовуються в логістиці водного транспорту в Україні.

**Допоміжний матеріал для встановлення відповідності законодавства
України у сфері морського транспорту законодавству ЄС***

	Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2009/15/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви... /... / ЄС Європейського Парламенту та Ради від [...] про загальні правила та стандарти для організацій, що здійснюють інспекцію та дослідження суден, та для відповідних заходів морських адміністрацій, COM (2005) 587 (втрата чинності 23/04/2009)
Звіти	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про прогрес у виконанні Регламенту (ЄС) № 391/2009 та Директиви 2009/15/ЄС щодо спільних правил та стандартів для організацій, що здійснюють інспекцію та дослідження суден, та для відповідних заходів морських адміністрацій, COM (2016) 047 (Дата документа: 05/02/2016)
Вибрана судова практика	Case C-383/17 <u>European Commission v Portuguese Republic</u> Case C-641/18 <u>Request for a preliminary ruling from the Tribunale di Genova (Italy) lodged on 12 October 2018 — LG and Others v Rina S.p.A. and Ente Registro Italiano Navale</u>

	Директива № 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно відповідності вимогам держави прапору (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод,

Пропозиції	укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2009/21/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою. Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради про дотримання вимог держави прапора, COM (2005) 586 (втрата чинності 23/04/2009)
Звіти Вибрана судова практика	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про застосування Директиви 2009/21/ЄС щодо дотримання вимог держави прапора, COM (2013) 916 (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Case C-382/17 <u>European Commission v Portuguese Republic</u>

	Директива № 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно контролю державою порту (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2009/16/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви... /... / ЄС Європейського Парламенту та Ради від [...] про контроль держави порту, COM (2005) 588 final (втрата чинності 23/04/2009)
Звіти Вибрана судова практика	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про Доповідь про оцінку виконання та впливу заходів, вжитих відповідно до Директиви 2009/16 / ЄС про державний контроль порту, COM (2012) 660 (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) -

	Директива № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування, та скасовує Директиву Ради № 93/75/ЄС (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації

між Україною та ЄС	та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 2002/59/ЄС: 6 років з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо створення системи моніторингу, контролю та інформації Спільноти для морського руху, COM (2000) 802 final (втрата чинності 27/06/2002)
Звіти	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про Доповідь про оцінку виконання та впливу заходів, вжитих відповідно до Директиви 2002/59/ЄС про створення системи моніторингу руху суден та інформаційної системи, COM (2011) 232 (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Вибрана судова практика	Case C-435/08 <u>Commission of the European Communities v Republic of Poland</u>

	Директива № 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 2009/45/ЄС: 4 роки з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо правил безпеки та стандартів для пасажирських суден, COM (2007) 737 (втрата чинності 06/05/2009)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему
--	--

	обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами (втрата чинності відбулась 19/12/2017 через скасування та заміну Директивою Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2017/2110 від 15 листопада 2017 року про систему перевірок безпечної експлуатації пасажирських суден ро-ро та швидкісних пасажирських суден у ході регулярного обслуговування та внесення змін до Директиви 2009/16/ та скасування Директиви Ради 1999/35/ЄС)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 1999/35/ЄС: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Ради щодо умов функціонування регулярних ро-ро паромів та послуг швидкісних пасажирських суден у Співтоваристві, COM (1998) 71 (втрата чинності 29/04/1999)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива 2003/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради про особливі вимоги до остійності пасажирських суден типу ро-ро (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2003/25/ЄС: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради про конкретні вимоги до стабільності для пасажирських суден ро-ро, COM (2002) 158 (втрата чинності 14/04/2003)

Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива 2001/96/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 4 грудня 2001 року встановлює гармонізовані вимоги і процедури безпечного завантаження і розвантаження балкерів (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2001/96/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цієї Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо директиви Європейського Парламенту та Ради щодо встановлення вимог та гармонізованих процедур для безпечного завантаження та розвантаження навалочних суден, СОМ (2000) 179 (втрата чинності 04/12/2001)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива № 2008/106 про мінімальний рівень підготовки моряків (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2008/106: 3 роки з дати набрання чинності цієї Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради про

	мінімальний рівень підготовки моряків, СОМ (2007) 610 (втрата чинності 19/11/2008)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива 2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажу (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2000/59/ЄС: 6 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Ради щодо портових приймальних потужностей для судових відходів та залишків вантажів, СОМ (1998) 452 (втрата чинності 27/11/2000)
Звіти	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про Оцінка Директиви 2000/59/ЄС про портові прийомні станції для відходів та залишків вантажів, СОМ (2016) 168 (дата документа 31/03/2016)
Вибрана судова практика	Case C-523/06 <u>Commission of the European Communities v Republic of Finland</u> Case C-81/07 <u>Commission of the European Communities v Hellenic Republic</u> Case C-106/07 <u>Commission of the European Communities v French Republic</u> Case C-368/07 <u>Commission of the European Communities v Italian Republic</u> Case C-480/07 <u>Commission of the European Communities v Kingdom of Spain</u> Case C-26/08 <u>Commission of the European Communities v Federal Republic of Germany</u> Case C-68/08 <u>Commission of the European Communities v Republic of Estonia</u>

	Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є
--	--

	чинною до 18 травня 2012 року (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2010/65: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради про формальності звітності для суден, що прибувають та / або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасовують Директиву 2002/6/ЄС, COM (2009) 11 (втрата чинності 19/05/2012)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Директива Ради № 1999/63/ЄС від 21 червня 1999 року про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену між Асоціацією Судновласників Європейського Співтовариства (АСЕС) та Федерацією Транспортних Профспілок Європейського Співтовариства (ФТП) – Додаток: Європейська угода про організацію робочого часу моряків, за винятком її Положення 16 (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 1999/63/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою, за винятком її Положення 16, яке буде імплементовано протягом 7 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Ради щодо Угоди про організацію робочого часу моряків, укладену Асоціацією судновласників Європейського

	співтовариства (ECSA) та Федерацією профспілок працівників транспорту в Європейському Союзі, COM (1998) 662 (втрата чинності 21/06/1999)
Звіти	-
Вибрана судова практика	Case C-343/15 <u>Request for a preliminary ruling from the Centrale Raad van Beroep (Netherlands) lodged on 8 July 2015 — J. Klinkenberg v Minister van Infrastructuur en Milieu</u>

	Директива 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 року про застосування положень щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 1999/95/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цієї Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Ради стосовно забезпечення роботи моряків на борту суден, що використовують порти Співтовариства, COM (1998) 662 (втрата чинності 21/06/1999)
Звіти	-
Вибрана судова практика	Case C-410/03 <u>Commission of the European Communities v Italian Republic</u>

	Директива 2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки портів (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2005/65/ЄС: (за

Пропозиції	винятком положень, що стосуються інспекцій Комісії) мають бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради про посилення безпеки порту, COM (2004) 76 (втрата чинності 26/10/2005)
Звіти	-
Вибрана судова практика	Case C-464/08 <u>Commission of the European Communities v Republic of Estonia</u> Case C-527/08 <u>Commission of the European Communities v United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland</u> Case C-172/15 <u>European Commission v Kingdom of Spain</u> Case C-58/16 <u>European Commission v Federal Republic of Germany</u>

	Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти для організацій з інспектування суден та огляду суден (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 391/2009: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви... /... / ЄС Європейського Парламенту та Ради від [...] про загальні правила та стандарти для організацій, що здійснюють інспекцію та дослідження суден, та для відповідних заходів морських адміністрацій, COM (2005) 587 (втрата чинності 23/04/2009)
Звіти	Звіт Комісії до Європейського Парламенту та Ради про прогрес у виконанні Регламенту (ЄС) № 391/2009 та Директиви 2009/15 / ЄС щодо спільних правил та стандартів для організацій, що здійснюють інспекцію та дослідження суден, та для відповідних заходів морських адміністрацій, COM (2016) 47 final (дата документа 05/02/2016)
Вибрана судова практика	-

	Регламент (ЄС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95 (втрата чинності відбудеться
--	--

	31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 336/2006: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради щодо імплементації Міжнародного кодексу управління безпекою на території Співтовариства, COM (2003) 767 final (втрата чинності 15/02/2006)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 392/2009: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради щодо відповідальності перевізників пасажирів морем та внутрішніми водними шляхами у випадку аварій, COM (2005) 592 final (втрата чинності 23/04/2009)
Звіти	-
Вибрана судова практика	Case E-20/14 <u>EFTA Surveillance Authority v Iceland</u>

	Регламент (ЄС) № 417/2002 Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден та про припинення дії Регламенту Ради (ЄС) № 2978/94 (втрата чинності відбулась 19/07/2012 через заміщення Регламентом (ЄС) № 530/2012 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2012 року про прискорене введення в дію вимог щодо двокорпусних або еквівалентних конструкцій для однокорпусних нафтових танкерів)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 417/2002: Графік виведення з експлуатації нафтоналивних однокорпусних суден буде відповідати графіку, визначеному у Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню суден 1973 року (Конвенція МАРПОЛ 1973 року) Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради про прискорене введення в дію вимог про подвійний корпус або еквівалентні конструкції для однокорпусних нафтових танкерів, COM (2000) 142 final (втрата чинності 18/02/2002)
Звіти Вибрана судова практика	Повідомлення Комісії до Ради та Європейського Парламенту - До стратегії захисту та збереження морського середовища, COM (2002) 539 final (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) -

	Регламент (ЄС) № 782/2003 Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про заборону оловоорганічних сполук на судах (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.

Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 782/2003: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради про заборону органічних сполук на судах, COM (2002) 396 final (втрата чинності 14/04/2003)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

	Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 725/2004: (за винятком положень, що стосуються інспекцій Комісії) мають бути впроваджені протягом 3 років з дати набрання чинності цією Угодою
Пропозиції	Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради щодо поліпшення безпеки суден і портових об'єктів, COM (2003) 229 final (втрата чинності 31/03/2004)
Звіти	-
Вибрана судова практика	-

**Розроблено авторкою (Слатвінською В.М.) керуючись Методологією перевірки відповідності законодавству ЄС і складання таблиць відповідності [210].*

Додаток И

**Допоміжний матеріал для встановлення відповідності законодавства
України у сфері річкового транспорту законодавству ЄС***

	Директива Ради № 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 96/75/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою. Пропозиція щодо Директиви Ради про системи фрахтування та ціноутворення в національному та міжнародному транспорті внутрішнього водного транспорту в Співтоваристві, COM (1999) 95 (втрата чинності 19/11/1996)
Звіти	П'ятнадцятий щорічний звіт про моніторинг застосування законодавства Співтовариства (1997 р.), COM (1998) 317 final (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Вибрана судова практика	C-92/15 <u>Sven Mathys v De Grave Antverpia NV</u> , ECLI:EU:C:2016:761

	Директива Ради № 87/540/ЄС від 9 листопада 1987 р. про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 87/540/ЄС: 3 роки з дати набрання чинності цією Угодою. Пропозиція щодо Директиви Ради про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних

	посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності, COM (1983) 720 (втрата чинності 09/11/1987)
Звіти	Восьмий щорічний звіт Європейському Парламенту про моніторинг Комісії щодо застосування законодавства Співтовариства - 1990 рік, COM (1991) 321 final (Дата документа: 31/12/1991) П'ятнадцятий щорічний звіт про моніторинг застосування законодавства Співтовариства (1997 р.), COM (1998) 317 final (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Дев'ятнадцятий щорічний звіт про моніторинг застосування суспільного права (2001 р.), COM (2002) 324 final (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Вибрана судова практика	C-316/92 <u>Commission of the European Communities v Federal Republic of Germany</u>, ECLI:EU:C:1993:269 C-377/90 <u>Commission of the European Communities v Kingdom of Belgium</u>, ECLI:EU:C:1991:456

	Директива Ради № 96/50/ЄС від 23 липня 1996 р. про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 17/01/2022 через заміщення Директивою (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2017 року щодо визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплавстві та скасування Директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 96/50/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Ради про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства, COM (1994) 359 (втрата чинності 23/07/1996)
Звіти	Сімнадцятий щорічний звіт про моніторинг застосування права громади (1999 р.), COM (2000) 92 (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Вибрана	Думка Європейського економічного і соціального комітету про пропозицію щодо Директиви Європейського парламенту та Ради про визнання професійної кваліфікації в області внутрішнього судноплавства та скасування Директиви Ради 96/50/ЄС і Директиви Ради 91/672/ЄЕС, (COM(2016) 82 final (дата подання 23/03/2016)

судова практика	C-468/00 <u>Commission of the European Communities v French Republic</u> , CLI:EU:C:2001:482
-----------------	--

	Директива № 2006/87/ЄС Європейського парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про встановлення технічних вимог до суден внутрішніх водних шляхів, що скасовує Директиву Ради 82/714/ЄС (втрата чинності відбулась 06/10/2018 через скасування та заміну Директивою Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2016/1629 від 14 вересня 2016 року, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту, внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС та скасування Директиви 2006/87/ЄС)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
Пропозиції	Строк наближення законодавства до Директиви № 2006/87/ЄС: Положення Директиви мають бути перенесені у рамки Дунайської Комісії Пропозиція щодо Директиви Ради про зміну Директиви 82/714/ЄС від 4 жовтня 1982 року, яка встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту, СОМ (1997) 644 (втрата чинності 12/12/2006)
Звіти	-
Вибрана судова практика	Case C-207/13, <u>Request for a preliminary ruling from the College van Beroep voor het Bedrijfsleven (Netherlands) lodged on 18 April 2013 — Wagenborg Passagiersdiensten BV and Others v Minister van Infrastructuur en Milieu; other parties: Wagenborg Passagiersdiensten BV, Terschellinger Stoombootmaatschappij BV</u>

	Директива № 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про внутрішні перевезення небезпечних шляхів (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.
	Строк наближення законодавства до Директиви № 2008/68/ЄС: Положення Директиви мають бути впроваджені для усіх перевезень внутрішніми водними шляхами небезпечних вантажів при виконанні

Пропозиції	міжнародних перевезень протягом 1 року після набрання чинності цією Угодою, під час виконання національних перевезень – протягом 3 років після набрання чинності цією Угодою. Пропозиція по Директиві Європейського парламенту і Ради про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, COM (2006) 852 (втрата чинності 24/09/2008)
Звіти Вибрана судова практика	- Case C-570/10 <u>European Commission v Ireland</u> Case C-582/10 <u>European Commission v Republic of Austria</u>

	Директива № 2005/44/ЄС Європейського парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. про гармонізовані річні інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)
Угода про асоціацію між Україною та ЄС	Стаття 368 Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Строк наближення законодавства до Директиви № 2005/44/ЄС: 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.
Пропозиції	Пропозиція щодо Директиви Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізованого інформаційного обслуговування річкового транспорту на внутрішніх водних шляхах Співтовариства, COM (2004) 392 (втрата чинності 07/09/2005)
Звіти	Регламент Європейської Комісії (ЄС) № 2018/1973 від 7 грудня 2018 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 909/2013 щодо технічних специфікацій для відображення електронних карт та інформаційної системи для внутрішнього плавання (ECDIS для внутрішніх перевезень), зазначених у Директиві 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Регламент Комісії (ЄС) № 909/2013 від 10 вересня 2013 року щодо технічних специфікацій для відображення електронних карт та інформаційної системи для внутрішнього плавання (ECDIS для внутрішніх перевезень), зазначених у Директиві 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради (втрата чинності відбудеться 31/12/9999)

Вибрана судова практика	Регламент Комісії (ЄС) № 689/2012 від 27 липня 2012 року про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 415/2007 щодо технічних специфікацій для систем спостереження та відстеження суден, згаданих у статті 5 Директиви 2005/44/ЄС Ради щодо гармонізованих річкових інформаційних послуг (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Регламент Комісії (ЄС) № 164/2010 від 25 січня 2010 року щодо технічних специфікацій для електронних звітів суден у внутрішньому суднопластві, зазначених у статті 5 Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізованих річкових інформаційних послуг (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Регламент Комісії (ЄС) № 416/2007 від 22 березня 2007 року щодо технічних специфікацій для повідомлень для шкіперів, як зазначено у статті 5 Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізованих річкових інформаційних послуг (RIS) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Регламент Комісії (ЄС) № 414/2007 від 13 березня 2007 року щодо технічних керівних принципів планування, впровадження та оперативного використання річкових інформаційних послуг (RIS), зазначених у статті 5 Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту Рада з питань гармонізованих річкових інформаційних послуг (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) Регламент Комісії (ЄС) № 415/2007 від 13 березня 2007 року стосовно технічних специфікацій для систем спостереження та відстеження суден, зазначених у статті 5 Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізованих інформаційних послуг для річок (RIS)) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (втрата чинності відбудеться 31/12/9999) -
---	---

**Розроблено авторкою (Слатвінською В.М.) керуючись Методологією перевірки відповідності законодавству ЄС і складання таблиць відповідності [210].*