

погодився на екологічну перевірку. Після двох днів затримки, капітан порту, не отримавши від екоінспекторів обґрунтованих доказів, дозволив вихід судна. Капітан порту діяв відповідно до діючого законодавства, адже для затримки судна, Державна екологічна інспекція повинна надати документи, необхідні для затримки судна згідно з пунктом «г» ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства, а саме: «припис про затримку судна», оформлений відповідним чином та акт про взяття проб і розрахунок збитків по даному випадку. Цих документів передано не було, а отже капітан порту не мав права затримки судна. Держекоінспекція навіть позивалась до суду з даного приводу, проте суд прийняв рішення на користь капітана порту [3]. Тож є надія що з прийняттям цих законодавчих змін система екологічних перевірок стане більш законною та прозорою.

Список використаних джерел

1. Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення: постанова Кабінету Міністрів України від 07.07.215 № 492 // Відомості Верховної Ради України. — 2015. — № 492. — Ст. 1.
2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 771. — Ст. 2.
3. Капітан порту «Южний» виграв судовий процес проти Держекоінспекції. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://yuz-uspa.com.ua/2017/04/19/kapitan-portu-yuzhnyj-vigrav-sudovij-proces-proti-derzhekoinspekci%D1%97/>

Ключові слова: ізольовані баластні води, «шкідлива речовина», судно.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.

Місєва Тетяна Петрівна

студентка 1-го курсу магістратури судового-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЗМІСТУ ПОНЯТТЯ «РІЧКОВИЙ ПОРТ»

У багатьох сучасних країнах світу річковий транспорт відіграє немалу роль в господарській та економічній діяльності країни. Відчутну роль відіграє у повсякденному житті громадян, а саме в потребі перевезення пасажирів та вантажів, і сам спосіб є більш економічний та не завдає такої великої шкоди навколишньому середовищу.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км., на яких функціонують річкові порти.

Згідно з Стратегічним планом розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543 [1] ресурсний потенціал річкового транспорту України складається у тому числі з річкових портів (портопунктів).

Поняття «річковий порт» зустрічається в інших актах законодавства. Так, в Законі України «Про транспорт» [2] визначено, що порти і пристані належать до складу річкового транспорту (ст. 27), а землі річкового транспорту – землі, передані в користування під порти, причали ... (ст. 28). Відповідно до ч. 1 ст. 209 Митного кодексу України [3] митний контроль на річковому транспорті здійснюється на територіях річкових портів.

Разом з цим, офіційне визначення цього поняття в чинному законодавстві відсутнє, на відміну, наприклад, від поняття «морський порт», під яким згідно з п. 6 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про морські порти України» розуміють визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [4].

Тобто, наявна правова невизначеність поняття «річковий транспорт» спричиняє вагомі практичні проблеми, зокрема щодо визначення території та акваторії річкового порту та інших питань пов'язаних з експлуатацією річкових портових гідротехнічних споруд, управлінням річковими портами тощо.

Розповсюдження правового регулювання щодо морських портів і на річкові порти, навіть, за аналогією є сумнівним, враховуючи співвідношення морських та річкових портів між собою. Тим більш практика підміни поняття «морський порт» і «річковий порт» не склалась і точно не є шляхом до вирішення проблеми невизначеності поняття «річковий порт».

Проте, слід відмітити чималі спроби закріпити офіційне визначення цього поняття, про що свідчить низка законопроектів, в яких воно міститься. Останнім серед таких документів є законопроект «Про внутрішній водний транспорт» від 08.06.2017 р., який є доопрацьованим варіантом законопроекту від 04.08.2015 р. [5]. Так, відповідно до п. 36 ч. 1 ст. 1 річковий порт (термінал) – суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, який на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки і обслуговування суден на річкових водних шляхах, обслуговування пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

Можна виокремити наступні ознаки річкового порту:

– є суб'єктом господарювання (господарською організацією або фізичною особою-підприємцем – ст. 55 Господарського кодексу України [6]);

- будь-якої форми власності (державної, приватної, комунальної);
- утворюється і функціонує на річкових водних шляхах;
- об'єкт інфраструктури використовується на законних підставах, зокрема на праві приватної власності або на підставі договору;
- призначено для обслуговування суден, пасажирів, проведення інших видів господарської діяльності, перелік яких не є вичерпним.

Альтернативним законопроектом «Про внутрішній водний транспорт» від 16.06.2017 № 2475а-3 [7] одночасно використовуються поняття «порт (термінал) внутрішніх водних шляхів», «річковий порт», «річковий термінал». Визначення при цьому надається лише поняттю «порт (термінал) на внутрішніх водних шляхах», що означає, згідно з п. 37 ч. 1 ст. 1, – майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів (зокрема, причали, підйомно-транспортне та технологічне устаткування), які забезпечують стоянку та (або) обслуговування внутрішнього водного транспорту чи пасажирів, а також проведення вантажних, транспортних, технологічних та (або) експедиційних робіт, який розташований на земельній ділянці та прилеглий до неї визначеної межами частини внутрішнього водного шляху (крім судового ходу), яка призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки та (або) відходу суден [7].

Альтернативне визначення розглядає порт як майновий комплекс, до якого включаються певні об'єкти обслуговуюче-сервісного призначення. Крім того визначається місце розташування такого порту і надається визначення поняття «територія порту, терміналу або річкового порту чи річкового терміналу» (п. 52 ч. 1 ст. 1).

Список використаних джерел

1. Про затвердження Стратегічного плану розвитку річкового транспорту на період до 2020 року: наказ Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/446.html> (дата звернення 15.04.2018).
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР / Відомості ВРУ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 15.04.2018).
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI / Відомості ВРУ. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення 15.04.2018).
4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI / / Відомості ВРУ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення 15.04.2018).
5. Про внутрішній водний транспорт: проект закону України від 04.08.2015 № 2475а / Офіційний веб-портал ВРУ. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230 (дата звернення 15.04.2018).

6. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV / Відомості ВРУ. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення 15.04.2018).
7. Про внутрішній водний транспорт: проект закону України від 16.06.2017 № 2475a-3 / Відомості ВРУ. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62046 (дата звернення 15.04.2018).

Ключові слова: порт, річковий порт, морський порт, термінал, річковий термінал.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Хоружа Вероніка Валентинівна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

НА ШЛЯХУ ДО СТВОРЕННЯ МОРСЬКОЇ АДМІНІСТРЦІЇ

Система органів управління морським транспортом в Україні пройшла досить еволюційний шлях, як в функціональному, так і в організаційному зрізі.

Першим в історії незалежності України органом, що відповідав за формування і реалізацію державної політики у даній сфері була Державна адміністрація морського транспорту України (Укрморфлот), створена в 1992 році. У відання Укрморфлоту передавались пароплавства, порти, заводи, а також інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству морського флоту СРСР [1]. Надалі її функції передавались до інших новостворюваних та реорганізованих органів, зокрема Міністерства транспорту, Державної служби морського і річкового транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку, Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) тощо.

Наразі функції з формування та реалізації державної політики у сфері морського та річкового транспорту, а також щодо управління об'єктами державної власності, у т.ч. морськими торговими портами, покладено на Міністерство інфраструктури України. Основну частину функцій по забезпеченню безпеки торговельного мореплавства покладено на Державну службу України з безпеки на транспорті. Функції портової влади, тобто забезпечення безпеки мореплавства в портах, утримання та розвиток стратегічно важливої інфраструктури, розробка та виконання планів розвитку портів і т.п., покладається на Адміністрацію морських портів України [2].