

URL: <https://www.customsclearance.net/en/articles/issues-of-the-liability-of-customs-brokers-under-the-ukrainian-customs-legislation#>.

5. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI // Офіційний вісник України від 10.12.2010. – 2010 р., № 92, том 1, стор. 9, ст. 3248, код акту 53775/2010.

Ключові слова: митний брокер, відповідальність, декларант, митний орган.

Ключевые слова: таможенный брокер, ответственность, декларант, таможенный орган.

Key words: customs broker, responsibility, the declarant, customs authorities.

АВЕРОЧКІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор кафедри морського та митного права, доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник, доцент*

ГЕНЕЗА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ РЕЖИМУ СУДНОПЛАВНИХ РІЧОК

Наприкінці 2020 року нарешті побачив світ довгоочікуваний Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [1]. У Розділі II «Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту» передбачені основні напрями державної політики у цій галузі (залучення інвестицій та забезпечення їх захисту, адаптація законодавчих та нормативно-правових актів до асвіс ЄС тощо) та визначені суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їх повноваження (Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури, Морської адміністрації, Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, Національної поліції України, місцевих державних адміністрацій). У цілому, сучасні принципи побудови державного управління (або ширше – публічного адміністрування) судноплавними ріками (як внутрішньодержавними, так й міжнародними) мають вагоме історичне підґрунтя.

Державне управління ріками у Римській імперії було досить розвинутим і полягало в установленні імператорами плати за користування ними або в обов'язку виконання замовлень на перевезення воєнних та інших казенних вантажів. Безпосереднє здійснення державної влади щодо рік покладалося на преторів і префектів, а корпоративної – на річкові громадські об'єднання (колегії) судноплавців. Вільно користуватися ріками мали право поряд із громадянами держави також іноземці, за якими таке право резервувалося відповідними договорами [2, с. 31, 35–40, 42]. За рахунок стягуваної плати на ріках зводилися берегові торговельні пункти, здійснювалися охоронні заходи, очищувалися

верхні та нижні ділянки рік, відбувалася торгівля зі східними регіонами Європи [3, р. 2–4].

У середньовічній Європі, за римською традицією, користування ріками було вільним та оплатним, води рік визнавалися суспільним надбанням народу, знаходилися під особливим заступництвом монархів, проте, як і раніше, не перебували у їхній власності, а державне управління ріками здійснювалося через посадових осіб на місцях. Едикти перших франкських королів передбачали заходи з підтримання судноплавності рік, нагляду за ними, обмеження фіскальних зловживань та охорону великого західного торговельного шляху між північчю і півднем Європи (Рейн – Рона). Із VII ст. юрисдикція держави (монарха) щодо рік полягала в установленні фіскальних правил здійснення судноплавства (едикт Хлотара II від 615 р., капітулярії Піпіна (755 р.), Карла Великого (779, 803 та 805 рр.), а з XII ст. – обмежувальних правил для судноплавства (рішення імператорів Фрідріха I (1190 р.), Фрідріха II (1236 р.) та Генріха VII (1310 р. про допуск до плавання ділянками Рейну) [2, с. 46, 48, 49, 56, 57]. З XI ст. на великих ріках Європи утворюються корпорації (колегії) судноплавців (корпорація Рейну та його приток, Паризька й Луарська корпорації тощо), які купують у держави права на стягнення зборів, винаймають річкову поліцію, здійснюють заходи з підтримання рік у судноплавному стані [4, р. 22].

У період феодальної роздробленості Європи юрисдикція над ріками належала власникам земель, якими вони протікали, однак на великих ріках на вимогу монарха до ленного власника мав бути забезпечений «королівський мир». Свобода судноплавства зберігалася, але за бажанням її власника й у відповідності до його фіскальних умов (плати за прохід, за розведення мостів, за перевантаження, щодо обов'язкового продажу частини перевезених товарів прибережному населенню тощо), які були доволі різноманітними та іноді перевищували вартість вантажу, що перевозився [2, с. 54–55]. Ця модель управління ріками призвела до того, що до XVI ст. річкове судноплавство в Європі майже припиняється, і лише з формуванням сильних об'єднаних монархічних держав на ріки поширюється влада держави (монарха) і розпочинається здійснення її адміністративної юрисдикції [5, р. 440], яка полягала, як і раніше, у встановленні зборів за проходження.

З XIX ст. розпочинається якісно новий період розвитку державного управління ріками, що характеризувався його поширенням на усі сфери, пов'язані з річковими водами (транспортну, продовольчу, використання вод рік як рушійної сили), кожна з яких утворює відповідну галузь державного впливу [2, с. 10]. Крім того, поживається міжнародне співробітництво у цій сфері, підтвердження чому є Заключний акт Віденського конгресу (1815 р.), який містив норми про необхідність установаження докладних правил судноплавства ріками Європи (ст.108), закріпив свободу судноплавства, яка мала здійснюватися відповідно до встановлених єдиних і сприятливих правил (ст.109), установив правила збору мита на ріках (ст.ст. 110–116) і запровадив його принципи: однаковість на всіх ділянках ріки; їх розмір має бути на рівні, що сприяв би розвитку

судноплавства; їх збільшення є можливим лише за загальною згодою прибережних держав; підтримання ріки у судноплавному стані за рахунок зборів; неприпустимість втручання митниць у збирання зборів за судноплавство, неприпустимість контрабанди тощо. У цей період прийнято також велику кількість угод про судноплавство Рейном (Паризький трактат 1814 р., Мангеймська конвенція 1868 р.), Одером (Договори 1818 р. Росії, Австрії та Пруссії), Ельбою (Договір прибережних держав 1821 р., Додатковий акт про судноплавство Ельбою 1844 р.), Везером (Договір прибережних держав 1823 р.) [6, с. 596]. Міжнародно-правове регулювання судноплавства Дунаєм через особливу політичну, економічну і стратегічну ситуацію, а також через залежне становище окремих приднайських держав у другій половині XIX ст., розвивалося під безпосереднім впливом політичних і військових подій у цьому регіоні. У першій половині XIX ст. режим міжнародного судноплавства Дунаєм визначався двосторонніми угодами прибережних держав, що надавали договірним державам свободу судноплавства на ділянках ріки, що належала до їхніх територій [7, с. 22–48].

Режим судноплавства найбільшими міжнародними ріками Європи, що склався в 50–60-ті рр. XIX ст., проіснував практично у незмінному вигляді до закінчення Першої світової війни. Проте зміст принципу свободи судноплавства не залишався незмінним. Якщо на початку свого становлення цей принцип був нерозривно пов'язаний з розвитком міжнародної торгівлі, то наприкінці XIX ст. він почав перетворюватися на важелі політичного й економічного впливу. Характерним стає те, що вимоги до допуску іноземних суден на територію деяких провідних держав стають жорсткішими з метою недопущення іноземних товарів. Це стосувалося насамперед Німеччини, до складу якої після з'єднання увійшли значні ділянки рік, на яких раніше було встановлено міжнародно-правовий режим судноплавства [8, с. 68]. З метою вирішення навігаційних питань і подальшого розвитку міжнародного співробітництва у сфері користування ріками під егідою Ліги Націй в 1921 р. укладено Барселонську конвенцію і Статут про режим судноплавних водних шляхів, які мають міжнародне значення [9], що підтвердили принцип свободи судноплавства, практику резервування за прибережними країнами каботажних перевезень, виключення зі сфери її застосування суден, що виконують функції публічної служби (військових, поліцейських, наглядових) [10, с. 48].

Подальшого поштовху правові принципи поширення прав держав на ріки, зокрема міжнародні (транскордонні) набули у середині XX ст. В 1966 р. Асоціацією міжнародного права прийнято рекомендаційні Гельсінські правила використання вод міжнародних рік [11], основними принципами яких стали справедливе використання загальних водотоків і зобов'язання не завдавати істотної шкоди прибережним державам. Публічному адмініструванню їх режиму прибережними державами присвячено ст. 15, відповідно до якої прибережна держава здійснює поліцейські права на ділянках ріки або озера, які підпадають під її юрисдикцію, зараховуючи, зокрема, захист публічної безпеки та

здоров'я населення, причому здійснення цього права не має без достатніх підстав перешкоджати свободі судноплавства, передбаченої ст.ст. 13 і 14 цих Правил. Подібний рекомендаційний характер мають й інші угоди, якими визначаються загальні засади публічного адміністрування їх режимів. При цьому, на наше переконання, впровадження механізму підписання обов'язкових міжнародних угод, якими були б установлені загальні принципи поширення юрисдикції, різноманітні аспекти публічного адміністрування режиму на найбільших судноплавних ріках світу, має право на існування та підтверджується позитивною багаторічною практикою застосування Конвенції ООН з морського права 1982 року щодо морських просторів.

Список використаної літератури:

1. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
2. Казанский П. Договорныя рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчного права: в 2 т. Казань, 1895. Т. 1. 479 с.
3. Pappafava V. De la condition civile des étrangers. H. Manceaux, 1884. 22 p.
4. Engelhardt E. Histoire du droit fluvial conventionnel. Paris : L. Larose et Forcel, 1889. 110 p.
5. Bacquet J. Les Oeuvres. Lyon, MDCCXLIV. Т. 1. 652 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=nXb7wVRxjYMC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
6. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Правове регулювання транспорту. *Право Європейського Союзу*: підручник / за ред. О. К. Вишнякова. О.: Фенікс, 2013. С. 576–601.
7. Фандиков П. Г. Международно-правовой режим Дуная. М., 1955. 255 с.
8. Гуреев С. А., Тарасова И. Н. Международное речное право. Москва : Междунар. отнош., 1993. 236 с.
9. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern Barcelona, 1921. *League of Nations Treaty Series*. Vol. VII. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%207/v7.pdf>
10. Аверочина Т. В. Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций. *Митна справа*. 2008. № 4. С. 47–48.
11. Хельсинские правила использования вод международных рек, 1966. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900698>

Ключові слова: публічне адміністрування, юрисдикція, ріки, принципи судноплавства, управління.

Ключевые слова: публичное администрирование, юрисдикция, реки, принципы судоходства, управление.

Key words: public administration, jurisdiction, rivers, shipping principles, management.