

5. Regional Trade Agreements Information System. World Trade Organization. URL: <http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx>
6. Blaese J-D. International Institutions and the Power of the EU: How Has it Been Affected by the Financial Crisis? Hamburg: Anchor Academic Publishing, 2013. 72 p.
7. Kingsbury B., Donaldson M. Global Administrative Law. Max Planck Encyclopedia of Public International Law. Oxford Public International Law. Oxford University Press, 2015. URL: <http://opil.ouplaw.com>

Ключові слова: торговельна політика, митні правила, митні формальності, сприяння торгівлі, належне урядування, СОТ, ВМО, СЕФАКТ ООН.

Ключевые слова: торговая политика, таможенные правила, таможенные формальности, содействие торговле, надлежащее управление, ВТО, СТС, СЕФАКТ ООН.

Key words: trade policy, customs regulations, customs formalities, trade facilitation, good governance, WTO, WCO, UN/SEFACT.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент

ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УКРАЇНІ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Відповідно до статті 474 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна здійснюватиме поступове наближення свого законодавства до права ЄС [1], а керуючись частина I Розділу 14 Закону України від 18.03.2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [2], транспортне *acquis* ЄС має бути повністю інкорпороване у національну систему права. Наприкінці 2017 року Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожню карту») [3] (далі – Стратегія). Як зазначено у Розділі «Загальна частина» Стратегії, її прийняття обумовлено невиконанням схвалених раніше планів імплементації положень *acquis* Європейського Союзу у галузі морського та внутрішнього водного транспорту, зазначених у додатках XVII і XXXII до Угоди про асоціацію.

Цілковито справедливою є викладена у Стратегії теза про те, що важливим чинником повернення України на світовий ринок перевезень на морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового поля для приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів судноплавства. Міжнародні конвенції, прийняті у рамках діяльності

Міжнародної морської організації, документи Комітету з Водного транспорту Європейської Економічної Комісії ООН і Дунайської комісії є основою, яку необхідно імплементувати у правове поле України. Законодавство Європейського Союзу є зразком такої імплементації, що повинно стати прикладом для України.

Необхідно пригадати, що внутрішні водні шляхи відіграють значну роль у європейській транспортній системі. Пояснюється це тим, що водні перевезення досить дешеві, надійні, безпечні та екологічні, що відповідає побажанням вантажовласників і урядів європейських держав. Внутрішній водний транспорт відіграє позитивну роль і на світовому рівні, пов'язуючи між собою європейські держави і беручи участь у міжнародній торгівлі. Однак, незважаючи на всі позитивні чинники, його розвиток не відбувається випереджаючими темпами у порівнянні з іншими видами транспорту [4, с. 38].

Планом заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, що був затверджений тим самим розпорядженням Уряду, передбачаються окремі кроки з імплементації наступних актів ЄС у сфері внутрішнього водного транспорту: Директиви Ради 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства; Директиви Ради 87/540/ЄЕС від 9 листопада 1987 р. про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директиви 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; Директиви Європейського Парламенту і Ради 2016/1629 від 14 вересня 2016 р., що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, вносить зміни до Директиви ЄС 2009/100 від 16 вересня 2009 р. і скасовує Директиву ЄС 2006/87 Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про встановлення технічних вимог до суден на внутрішніх водних шляхах та скасовує Директиву Ради 82/714/ЄЕС; Директиви 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби на внутрішніх водних шляхах Співтовариства; Директиви 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 р. стосовно відповідності вимогам держави прапора.

Серед імплементаційних заходів передбачається розроблення проєктів нормативно-правових актів стосовно ціноутворення на внутрішньому водному транспорті з урахуванням положень Директиви Ради 96/75/ЄС, вимог до професійної компетенції перевізника та механізму взаємного визнання відповідних кваліфікаційних документів з урахуванням положень Директиви Ради 87/540/ЄЕС; щодо гармонізації умов отримання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами з урахуванням положень

Директиви Ради 96/50/ЄС; стосовно технічних вимог до суден внутрішнього плавання, класифікації внутрішніх водних шляхів з урахуванням положень Директиви Парламенту і Ради 2016/1629; стосовно функціонування річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах з урахуванням положень Директиви 2005/44/ЄС. Також передбачається розроблення та затвердження стандарту вищої освіти у сфері внутрішнього водного транспорту відповідно до Директиви Ради 87/540/ЄЕС, визначення механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання, реорганізація існуючої річкової інформаційної служби шляхом включення до її складу підприємства, що відповідає за забезпечення безпеки судноплавства на річкових внутрішніх водних шляхах, підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах і надання гармонізованих інформаційних послуг, у тому числі в навчальних закладах країн-членів ЄС та утворення центрального органу виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, крім суден флоту рибної промисловості (Державної служби морського і річкового транспорту).

Окремі з перелічених заходів вже здійснено, зокрема утворено Державну службу морського і річкового транспорту [5; 6]. Стосовно ж інших – робота досі продовжується, є важкою через наявність значних прогалин та загального стану занепаду вітчизняного законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту [7]. Зокрема, необхідним є ухвалення положення про запровадження спеціальних правил, що регулюють доступ до здійснення перевезень товарів національними та міжнародними водними шляхами для покращення рівня кваліфікації перевізників. Це удосконалення здатне допомогти встановленню ринку на надійній основі, з виключенням структурної надлишковості та з поліпшенням якості послуг, що надаються в інтересах користувачів, перевізників та економіки у цілому [8, с. 73]. І це лише один з напрямів необхідного реформування галузевого законодавства. У більш загальному ж аспекті основою для подальшого здійснення запланованих заходів, на наше переконання, має стати цілком оновлена нормативно-правова база сфери внутрішнього водного транспорту (або судноплавства внутрішніми водними шляхами), при цьому комплексний підхід до його розробки та побудова ефективного інституційного механізму нарешті мають стати основою оновлення та розбудови галузі.

Список використаної літератури:

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011

2. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18.03.2004 р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1629r-15/page5>
3. 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. *Офіційний вісник України*. 2017. № 86. Ст. 2622.
4. Эглит Я. Я., Галин А. В. Особенности развития внутренних водных путей Европы. *Морской и речной транспорт*. 2014. № 1 (8). С. 38-41.
5. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.
6. Питання Державної служби морського та річкового транспорту: розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2018 р. № 621-р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/621-2018-p>
7. 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.
8. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄС (Частина 1)]. *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 68-78.

Ключові слова: імплементація, внутрішній водний транспорт, стратегія імплементації, план імплементації, судноплавство внутрішніми водними шляхами.

Ключевые слова: имплементация, внутренний водный транспорт, стратегия имплементации, план имплементации, судоходство по внутренним водным путям.

Key words: implementation, inland water transport, implementation strategy, implementation plan, navigation by inland waterways.

ФЕДОТОВ ОЛЕКСІЙ ПАВЛОВИЧ

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

ПРОБЛЕМИ ПРАКТИКИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Комплексна оцінка законодавчих новацій та змін практики функціональної організації пунктів пропуску на державному кордоні України в процесі модернізації державної митної справи, спрямованих на підвищення якості логістичного обслуговування у пунктах пропуску через державний кордон України, свідчить про наявність ряду не тільки позитивних практик, але й проблемних питань, які потребують нагального вирішення.