

11. UNCTAD Review of Maritime Transport 2021. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
12. Webinar «Seafarers are Key Workers: Essential to Shipping, Essential to the World». URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/DOTS-webinar.aspx>
13. Мінінфраструктури: спрощено порядок перетину державного кордону для водіїв віком від 18 до 60 років. Урядовий портал. URL: <https://cutt.ly/9FdBIxU>

Ключові слова: моряки, воєнний стан, мобілізація, Україна, російське вторгнення, ключові робітники.

Key words: seafarers, martial law, mobilization, Ukraine, the Russian invasion, key workers.

ГАВЕРСЬКИЙ ВІТАЛІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ

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

ТЕНДЕНЦІЇ ОНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО БАЗИСУ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Національну транспортну стратегію України [1] (далі – Стратегія) схвалено чотири роки тому. Питання розвитку річкового (внутрішнього водного) транспорту посідають у її нормах чи не провідне місце, адже згадуються більше двадцяти разів. При цьому, зауважується про низький рівень та нагальну необхідність комплексного інноваційного розвитку і модернізації комплексу транспортних послуг та водного транспортного господарства держави у цілому. Так, наголошується на: важливості поступової лібералізації системи перевезень внутрішніми водними шляхами; необхідності переорієнтації вантажопотоків на внутрішній водний транспорт та оновленні тарифної політики; поліпшенні портової та термінальної інфраструктури, гідротехнічних споруд, будівництві річкових суден та відродженні річкового флоту.

Зважаючи на пріоритетність розвитку внутрішнього водного транспорту для держави, його майже втрачену останніми роками працездатність та занепад, наприкінці 2020 року було нарешті прийнято Закон «Про внутрішній водний транспорт» [2] (далі – Закон). Він мав стати відповідним пунктом модернізації галузевого (річкового) законодавства України та відкрити нові можливості до розбудови системи внутрішніх водних сполучень. На виконання норм цього Закону Міністерством інфраструктури України розроблено проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року та план заходів з її впровадження [3]. Так було зроблено перші кроки у побудові цілком оновленої (зокрема й з урахуванням Угоди про асоціацію України та ЄС 2014 р.) системи нового законодавства України у сфері річкових переве-

зень. Вона обґрунтовано розпочалася з розробки та прийняття концептуальних актів і має отримати подальший розвиток у впровадженні їх положень.

Відомо, що річкова транспортна підгалузь довгий час не отримувала необхідної нормотворчої та адмініструвальної «уваги» як на загальнодержавному рівні, так й на місцевому. Більших й законодавчих, й організаційних зусиль було зосереджено на морському транспорті та відповідній портовій інфраструктурі, побудові системи їх публічного адміністрування. Перспективи та можливості річкового транспорту не розглядалися, або майже не розглядалися, проте потенціал таких перевезень та їх значення не варто применшувати. Відомо, що ріки, як й моря та океани, часто ставали визначним фактором розбудови прибережних держав, а можливість управління ріками та судноплавством ними було предметом домовленостей між державами (монархами) та судновласниками – фактично орендарями цих водних комунікацій, які забезпечували безпеку, розчищення та стягували річкові збори, встановлювали тарифи на портові послуги. Особливо це було характерним для європейського регіону, де й зараз річкове судноплавство напрочуд активно розвивається та складає значну частку комплексу транспортних послуг. Як обґрунтовано відзначається у літературі, об'єктивними перевагами внутрішнього водного транспорту є його порівняно невелика вартість, можливість застосування практично для будь-яких категорій та габаритів вантажів та конкурентоспроможність порівняно з іншими видами перевезень, стосовно яких в Європі діють жорсткіші екологічні та технічні вимоги [4, с. 595]. В Україні також система внутрішніх водних сполучень має усі необхідні передумови до розвитку, як в особливий період, так й після його завершення. І тут необхідно, на наше переконання, пригадати систему траншипменту, яка дозволяє деякі документарні спрощення при транзиті вантажів. Пригадаємо, що на початку 2010-х років цей режим було запроваджено відповідно до змін до Закону України «Про транзит вантажів» [5]: «на товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і внутрішнім водним транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається».

Очікування значних грошових надходжень від перевантажувальних операцій у межах цього режиму у морських портах України, на жаль, не виправдалися. Проте можливості його застосування для розвитку фідерного річкового судноплавства слід розглянути детальніше. Одним з відомих прикладів застосування фідерних суден для перевезень порівняно невеликих, у порівнянні з океанськими контейнеровозами, партій вантажів, може слугувати практика порту приватного стивідорного оператора ТІС (Одеська обл.), який прийняв у 2019 р. перше судно щотижневого фідерного сервісу за маршрутом ТІС-Поті [6]. Цей досвід може бути цілковито поширений й на річковий сегмент транспортної галузі України. До слова, у програмних документах такий напрям розвитку перевезень внутрішнім водним

транспорт не передбачений, незважаючи на те, що їх потенціал при доставленні вантажів углиб країни має гарні шанси на розбудову та значно зменшить навантаження на автомобільний та залізничний транспорт, а звідси – сприятиме екологізації усієї системи перевезень.

Список використаних джерел:

1. 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.
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
3. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>
4. Право Європейського Союзу : підручн. / за ред. О. К. Вишнякова. О. : Фенікс, 2013. 883 с.
5. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст. 446.
6. В Україні вперше запустили регулярний морський траншшипмент. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2799562-v-ukraini-vperse-zapustili-regularnij-morskij-transshipment.html>

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, річкове право, судноплавство, публічне адміністрування, фідерний флот, траншшипмент.

Key words: inland water transport, river law, shipping, public administration, feeder fleet, transshipment.

КОВАЛЬ НАТАЛІЯ ОЛЕКСІЇВНА

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

КОНВЕНЦІЯ МОНТРЕ ЯК ФАКТОР СТРИМУВАННЯ В АЗОВО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Багатонаціональний і транзитний за географічним положенням Азово-Чорноморський регіон об'єднує значну кількість країн. Перетин водних та суходільних торговельних шляхів, перебування великого промислового потенціалу та портів на узбережжі двох сполучених морів зумовлюють важливість пошуку міждержавного діалогу та налагодження взаємовигідного партнерства. Моря, і особливо вузькі морські протоки та канали, мають вирішальне значення для забезпечення роботи морського транспорту та запобігання можливим загрозам. Для Азовського та Чорного морів такою комунікацією виступають Босфор та Дарданелли, а також Мармурове море, що їх поєднує. Останні, власне, виступають єдиним шляхом з'єднання Азово-Чорноморського