

---

# АЗАМАТТЫҚ ҚҰҚЫҚ ЖӘНЕ АЗАМАТТЫҚ ПРОЦЕСС ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО И ГРАЖДАНСКИЙ ПРОЦЕСС CIVIL LAW AND CIVIL PROCEDURE

DOI 10.31489/2021L1/70-78

УДК 349.6; 347.799.62

Е.Н. Ключева\*

*Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, Украина  
(E-mail: klyuyeva0711@i.ua, Scopus ID 57216920223, ORCID ID 0000-0003-4306-9959)*

## **Особенности имплементации Соглашения об ассоциации Украины с Европейским союзом в области водного транспорта**

В статье исследованы проблемы правового регулирования транспортной деятельности на внутренних водных путях Украины и осуществлен анализ путей адаптации европейского законодательства в области речного транспорта с законодательством Украины. В настоящее время в Украине нет законодательной базы, регулирующей осуществление речных перевозок и работу портовой инфраструктуры. Целью статьи является анализ реализации Соглашения об ассоциации Украины с Европейским союзом и значение принятия нового Закона для правового регулирования транспортной деятельности и развития судоходства на внутренних водных путях Украины. Автором отмечено, что государственная политика в отношении речного транспорта и стратегии ее внедрения сейчас только прописываются и утверждаются в подготовленном проекте Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», работа над которым ведется еще с 2015 г. Кроме того, урегулирование упомянутой выше ситуации требует четкого определения правового статуса речного порта, разграничение функций речного порта по хозяйственной деятельности и государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства, определения статуса акватории и территории речного порта, закрепление на законодательном уровне правоотношения с субъектами предпринимательской деятельности всех форм собственности. В статье проанализированы преимущества и недостатки нового Закона.

*Ключевые слова:* водный транспорт, речные перевозки, речная инфраструктура, отраслевое законодательство, проект Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», адаптация, имплементация, Соглашение об ассоциации, Евросоюз.

### *Введение*

Евроинтеграция является главным и неизменным внешнеполитическим приоритетом Украины, а дальнейшее развитие и углубление взаимоотношений между Украиной и ЕС осуществляются на принципах политической ассоциации и экономической интеграции.

Основными стратегическими документами для достижения этих целей являются Соглашение об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой — Повестка дня Соглашение об ассоциации Украины–ЕС. Транспортные сети и услуги играют ключевую роль в улучшении качества жизни граждан страны и в росте возможностей развития промышленности. Поэтому транспорт является одной из ключевых сфер сотрудничества между ЕС и Украиной, и, в соответствии со ст. 368 Соглашения об ассоциации, основной целью такого сотрудничества является содействие реструктуризации и обновлению транспортного сектора Украины и постепенной гармонизации действующих стандартов и политики с существующими в ЕС. Общий процент выполнения украинской стороной всех обяза-

---

\*Автор корреспонденции. E-mail: klyuyeva0711@i.ua

тельств в согласовании с Соглашением об ассоциации с ЕС в области транспорта по состоянию на 2020 год составляет 34 % [1].

Речной транспорт в Украине имеет давнюю историю. Это, во-первых, судоходный Днепр, который был в свое время самой практичной южной частью важного пути «из варяг в греки», «варяжский путь», соединявший Скандинавию с такими развитыми в свое время странами, как Древняя Греция и Византия. Этот путь был главным для развития Киевской Руси, в частности, для укрепления ее торговых, культурных и религиозных связей.

Речной транспорт является частью единой транспортной системы Украины и вносит существенный вклад в обеспечение потребностей населения и отраслей экономики в транспортных услугах, а внутренние водные пути (ВВП) — один из важных элементов развития украинской инфраструктуры и эффективная альтернатива международным автомагистралям и железнодорожному транспорту.

В Украине, как и во всем мире, в настоящее время растет спрос на перевозки внутренним водным транспортом. Грузовладельцы, прежде всего, металлопроизводители и зернотрейдеры, в условиях экономической нестабильности, роста цен на горючее, увеличения случаев перебоев в работе железнодорожного и автомобильного транспорта, из-за конфликта на Востоке страны, пытаются сократить транспортные расходы и улучшить логистику перевозок. Преимуществами внутреннего водного (речного) перевозки являются низкая себестоимость грузовых перевозок в пересчете на одну условную тонну груза; сравнительно низкие инвестиции, необходимые для восстановления отрасли; экологичность.

В настоящее время в Украине началось создание законодательной базы, которая будет регулировать осуществление речных перевозок и работу речной портовой инфраструктуры. Эти события обусловлены требованиями Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским союзом по адаптации и гармонизации законодательства Евросоюза к национальному законодательству.

Единственным современным правовым актом на уровне закона, регулирующего вопросы речных портов, является Закон Украины «О транспорте». Также в сфере речного транспорта продолжает действовать «Устав внутреннего водного транспорта СССР» 1955 г. На сегодняшний день ключевой задачей власти в сфере внутреннего водного транспорта является введение в действие Закона Украины «О внутреннем водном транспорте» и углубление дна Днепра.

Отдельные аспекты организационно-правового механизма создания и функционирования речных портов Украины и зарубежья рассматриваются в юридических и экономических трудах С. Знатнова, Г. Таслицкого, В. Бойко, Т.В. Аверочкиной и других, однако рассмотрение существующих законопроектов в сфере внутреннего водного транспорта и исследования их норм об организационно-правовой форме создания и функционирования речных портов и речной инфраструктуры, в целом, в Украине у них отсутствуют, что и определило цель настоящего исследования.

#### *Методы и материалы*

Для достижения цели настоящей статьи были использованы методы общего и частного характера. Так, общенаучными методами выступили: анализ, синтез, индукция, дедукция. С помощью системного анализа определялись главные направления в области определения понятийного аппарата. Частноправовыми методами, использованными в статье, являются методы: сравнительно-правовой, юридико-догматический, историко-правовой. Использование сравнительно-правового метода позволило осуществить сравнительный анализ норм действующего законодательства Украины, в области правового регулирования речного судоходства и Соглашения об ассоциации Украины и Евросоюза. За основу материальной базой исследования были взяты действующее законодательство Украины, международные акты в области речного и транспортного права и исследования из различных отраслей права.

#### *Результаты*

Целью статьи является обзор состояния и путей адаптации действующего законодательства Украины в соответствии с условиями Соглашения об ассоциации в области водного транспорта, а также раскрытие проблемных аспектов правового регулирования транспортной деятельности на внутренних водных путях Украины, а именно — анализ профильного Закона Украины «О внутреннем водном транспорте» и значение его принятия для речной отрасли Украины.

На территорию Украины приходится около 4 тыс. км внутренних водных путей, с гарантированными глубинами, которые могут использоваться для осуществления перевозки грузов и пассажиров.

Сегодня главными судоходными речными артериями нашего государства являются Днепр и его притоки Десна и Припять, Дунай и Южный Буг, в соответствии с Постановлением КМУ от 12.06.1996 г. № 640 «Об утверждении перечня внутренних водных путей, относящихся к категории судоходных» с изменениями Постановления КМУ от 30 сентября 2020 г. № 909.

В соответствии с упомянутым выше Постановлением, реками, с длиной судоходного участка более 100 км, определены следующие:

- р. Днепр, длина судоходного участка — 1125,5 км;
- р. Днестр — 277 км;
- р. Южный Буг — 199 км.

Многие важные участки крупных рек и большинство малых рек непригодны для судоходства из-за недостаточной глубины. Работы по углублению дна большинства рек, в первую очередь, Днепра, не проводились более двадцати лет. Основное использование речных портов и речной инфраструктуры — перевозка низкостоимостных бестарных грузов, таких как песок, металлолом, руда, металл в чушках и т. п.

Перевозку грузов по внутренним водным путям в заметных объемах осуществляют лишь несколько компаний. Прежде всего, это частное предприятие АСК «Укрречфлот», в собственности которого находится большинство судов. Предприятие декларирует наличие около 100 судов различных типов, а также собственных портов и других элементов портовой инфраструктуры. Следующий крупный участник речного судоходства — агрокорпорация «НИБУЛОН». Компания владеет частным флотом и частными речными терминалами. Осуществляет перевозки между Днепром и Южным Бугом. Еще одним заметным участником рынка является ОАО «Запорожсталь», которое из-за географического расположения производит и транспортирует металлопродукцию водным путем и фактически единолично обеспечивает объемами перевозок Запорожский речной порт. Государственная политика в отношении речного транспорта и стратегии ее внедрения сейчас только прописываются и утверждаются в проекте Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», работа над которым начата в 2015 г. Упомянутые выше представители бизнеса данной отрасли имеют активную позицию по новому Закону, отстаивая свое видение развития водного транспорта [1].

Хочется отметить, что Соглашением об ассоциации предусмотрено внесение изменений в украинское законодательство в соответствии с положениями следующих нормативно-правовых актов Евросоюза: Директива Совета 87/540 / ЕЭС от 9 ноября 1987 г. о доступе к перевозке грузов водным путем для национального и международного транспорта и взаимном признании дипломов, сертификатов и других официальных удостоверений квалификационного уровня для осуществления такой деятельности; Директива Совета ЕС 96/75 / ЕС от 19 ноября 1996 г. о системах фрахтования и ценообразования на национальном и международном внутреннем водном транспорте Сообщества; Директива Совета 96/50 / ЕС от 23 июля 1996 г. о гармонизации условий получения национальных свидетельств капитанов для перевозки пассажиров и грузов по внутренним водным путям в Сообществе. Директива Европейского парламента и совета 2016/1629 от 14 сентября 2016 г., устанавливающая технические требования к судам внутреннего плавания, вносит изменения в Директиву ЕС 2009/100 от 16 сентября 2009 г. и отменяет Директиву ЕС 2006/87 Европейского парламента и совета от 12 декабря 2006 г. об установлении технических требований к судам внутренних водных путей и отменяет Директиву Совета 82/714 / ЕЭС Директиву 2005/44 / ЕС Европейского парламента и совета от 7 сентября 2005 г. о гармонизировании речных информационных служб (РИС) на внутренних водных путях Сообщества [2].

Соглашением об ассоциации предусмотрено, что в сфере внутреннего водного транспорта Украины должны быть приведены в соответствие законодательные документы в отношении: (а) функционирования рынка (фрахтования и ценообразования на внутреннем водном транспорте); (б) доступа к профессии (признание дипломов, сертификатов и других официальных удостоверений квалификационного уровня, гармонизация условий получения национальных свидетельств капитанов для перевозки пассажиров и грузов внутренним водным транспортом); (в) безопасности (технические требования к судам на внутренних водных путях, перевозки опасных грузов по внутренним водным путям); (г) речные информационные услуги (гармонизированные речные информационные службы) [3].

В 2014 г. на выполнение требований Соглашения Министерством инфраструктуры был подготовлен проект Государственной программы развития внутреннего водного транспорта на 2014–2020 гг. В перечень главных краткосрочных планов, которые должны быть выполнены за трехлетний период, входят интеграция внутреннего водного транспорта к европейским внутренним водным

путям, вхождение в систему трансъевропейской транспортной сети TEN-T, а также принятие Закона «О внутреннем водном транспорте». Одним из первых пунктов стратегического плана по развитию водного транспорта в Украине является создание четкого законодательства, регулирующего деятельность отрасли. Законопроект о внутреннем водном транспорте неоднократно выносился на рассмотрение Парламента. В целом, нормативная база Украины по вопросам деятельности внутренних водных путей имеет фрагментарный характер и требует системного построения.

Согласно украинскому законодательству, государство является регулирующим органом для речного транспорта и действует как единый регулятор для отрасли. Тарифная и налоговая политика государства — это ключевой компонент эффективного функционирования речных портов и перевозок. В настоящее время сложилась ситуация, в которой четко определяются недостатки в правовом регулировании правоотношений, возникающих в области внутреннего судоходства в Украине. Отсутствие механизма решения проблем отрасли подтверждают споры, с которыми сталкиваются предприятия, учреждения, организации по эксплуатации внутреннего водного транспорта.

Устав внутреннего водного транспорта СССР, утвержденный еще Постановлением Совета Министров СССР от 15.10.1955 г. № 1801, который действует сегодня на территории Украины, до недавнего времени был основным документом, регламентирующим правоотношения по судоходству на внутренних водных путях Украины. Но его положения противоречат действующему законодательству Украины и рыночным отношениям, которые складываются в настоящее время [4].

Очевидным является и тот факт, что портовая инфраструктура на внутренних водных путях Украины находится в упадке, подвижной состав изношен. По данным Государственной службы статистики, сегодня малотоннажных судов торгового речного флота, которые могут использоваться для внутренних водных перевозок, осталось 635 единиц и это составляет около 22 % от того количества, которое использовалось в 1990 г. Износ основных фондов ВВТ Украины, по данным Госкомстата, равен 75,4 %. Такое положение дел обусловлено хроническим (более 20 лет) недофинансированием государственных компаний и недостаточными инвестициями от частных инвесторов. Количество технически устаревших судов составляет 81,9 % [5].

Необходимо отметить и тот факт, что некоторые из последних законодательных инициатив почти полностью лишили порты возможности обновления инфраструктуры. Конкретизируя, надо обратить внимание, что, согласно Постановлению Кабмина № 1156 от 30.12.2015 г., с 2016 г. государственные предприятия должны платить 75 % дивидендов (а согласно действующему Налоговому кодексу, налог на прибыль и дивиденды будут составлять до 80–90 % от дохода предприятия). Таким образом, у государственного предприятия практически не остается средств для развития и обновления инфраструктуры, модернизации и переоснащения подвижного состава (судов).

Если проанализировать историю принятия Закона Украины «О внутреннем водном транспорте», то можно отметить, что подготовка и обсуждение нового Закона велась еще с весны 2015 г., и каждый раз его рассмотрение и обсуждение вызывали общественный резонанс. Тема активно обсуждалась в прессе, научной и бизнес-средах, среди политиков и чиновников. Министерство инфраструктуры Украины из предложенных законопроектов разработало один — № 2475, который прошел все этапы согласования и в данное время находится на рассмотрении ВРУ (с декабря 2015 г.). По словам некоторых экспертов отрасли, подготовленный законопроект лоббирует интересы ПАО СК «Укрречфлот». Представителями бизнеса в этой области было внесено много замечаний, однако Проект был утвержден. А Закон на сегодняшний день так и не принят [1].

Вспоминая историю прохождения данного документа к рассмотрению в Верховной Раде, следует отметить, что сначала было зарегистрировано два альтернативных законопроекта. Законопроект, который был вынесен на рассмотрение, можно назвать компромиссным вариантом, который создавался непросто. Ключевые положения Закона: создание управляющего органа — Администрации внутренних водных путей Украины; отмена многочисленных сборов и введение вместо унифицированного речного сбора; создание условий для конкурентной логистики; допуск судов под иностранным флагом, в частности, отмена временных разрешений на перевозку и единый тариф на каботажные перевозки.

Основной вопрос, который возникает по закону у заинтересованных сторон, — необходимость речного сбора как такового. В случае, если законом будет установлен этот сбор, заинтересованным сторонам необходимы ответы на вопросы: о механизме расчета, порядке установления и размере речного сбора. Это ключевые проблемы, от которых зависит действенность и успешность Закона. В проекте Положения о формировании речного сбора об этом прописано нечетко. Это вызывает опасе-

ния у представителей агротрейдеров, у которых при таких условиях затраты на перевозки не снизятся [6, 7].

В процессе поиска компромисса была проведена большая работа над поправками: согласованы определенные положения: о взимании речного сбора; предусмотрено осуществление каботажных перевозок судами под Украинским флагом и запрет доступа на внутренние водные пути судов, плавающих под флагом государства-агрессора, устранены нормы чрезмерного контроля над судовладельцами со стороны государства и др.

Принятию закона, в свое время, и реформированию отрасли мешали несколько факторов:

- отсутствие в течение многих лет четкой государственной политики относительно сферы внутренних речных перевозок;
- отсутствие источников устойчивого финансирования отрасли;
- неэффективное управление государственными предприятиями отрасли;
- отсутствие благоприятных условий для бизнеса в области речных перевозок.

Новый закон должен был направлен на четкое определение правового статуса речного порта, разграничение функций речного порта по хозяйственной деятельности и государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства, определение статуса акватории и территории речного порта, закрепление на законодательном уровне правоотношения с субъектами предпринимательской деятельности всех форм собственности. Учитывая общегосударственный курс на интеграцию в европейское сообщество, принятие Закона «О внутреннем водном транспорте» было актуальным, поскольку им была предусмотрена имплементация базовых положений директив и регламентов Европейского союза в области водного транспорта, в соответствии с Соглашением об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами — с другой. Основные новеллы, заложенные в законопроекте «О внутреннем водном транспорте», способствуют интеграции внутренних водных путей в интермодальную логистическую схему, которая позволит Украине усилить свою конкурентную позицию в транспортной системе стран-членов ЕС.

В частности, документ имплементирует в украинское законодательство нормы пяти основных европейских директив в сфере внутреннего водного транспорта и требования, которые предусмотрены Соглашением об ассоциации между Украиной и Европейским союзом [8].

В то же время документ регулирует отношения, связанные с использованием речных судов, судов смешанного плавания, малых, спортивных судов и водных мотоциклов во время их плавания по внутренним водным путям, и определяет правовой режим объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Кроме этого, Закон определяет деятельность органов исполнительной власти, осуществляющих государственное регулирование в сфере контроля за безопасностью судоходства и функционирования предприятий по содержанию речных водных путей, субъектов хозяйствования любой формы собственности, использующих объекты инфраструктуры внутренних водных путей, в том числе портов (терминалов), судовладельцев, других субъектов и потребителей их услуг.

Документ унифицирует сроки в области внутреннего водного транспорта и совершенствует нормативную основу установления и использования береговых полос водных путей, поддержки в надлежащем состоянии гидротехнических сооружений. Кроме того, он закрепляет в законодательстве принцип приоритетности развития внутреннего водного транспорта. Документом устанавливаются санкции за нарушение законодательства в области внутреннего водного транспорта. В частности, предусмотрены штрафы: за невыполнение лицами, находящимися на борту судна, распоряжений капитана или судоводителя; создание препятствий капитану в обеспечении безопасного плавания; управление неправильно зарегистрированным судном или с отключенным либо неисправным оборудованием для автоматической идентификации судна; управление судном лицом, у которого нет на это права; нарушение правил плавания морскими и внутренними водными путями, порядка вхождения судов в порт; стоянки в порту и выхода из порта и за ряд других нарушений.

В то же время Закон отдельно регулирует доступ к внутренним водам Украины иностранным судам. Статья 53 Закона регламентирует, что перевозки в каботажных рейсах между речными портами для осуществления грузовых операций на внутренних водных путях Украины могут осуществляться украинскими судами или иностранными судами, судовладельцами которых выступают зарегистрированные на территории Украины субъекты хозяйствования, кроме судов под флагом государства-агрессора; судов, владельцами или судовладельцами которых являются граждане государства, признанного Украиной государством-агрессором или государством-окупантом.

С 1 января 2022 г. торговые суда под иностранным флагом смогут свободно работать на внутренних водных путях Украины. Пока они могут заходить в речные порты только для осуществления международных рейсов: выгружать импортные грузы и забирать в зарубежные порты украинский металл, зерно и другие грузы. Каждый заход судна в порт должен быть одобрен Государственной администрацией морского и речного транспорта (Морской администрацией). Принятый Верховной Радой Закон «О внутреннем водном транспорте» отменяет эту формальность и даже дает право осуществлять этому флоту каботажные перевозки, что пока остается прерогативой судов под украинским флагом [9].

Кроме упомянутого выше закона, надо отметить, что в рамках реализации Соглашения, в декабре 2018 г. Министерство инфраструктуры Украины заключило Меморандум с министерствами 13 стран в рамках сотрудничества в рамках Европейской стратегии для Дунайского региона (ЕСДР), где страны подтвердили свое обязательство по выполнению Генерального плана восстановления и обслуживания фарватера Дуная и его судоходных притоков, принятого в декабре 2014 г., и согласились применять согласованные формы DAVID для пограничного контроля. На сегодня Министерство работает над включением в нормативную базу Украины новых форм DAVID, которые будут одинаковы для всех стран на Дунае, а в перспективе смогут быть синхронизированы с формами контроля на Рейне, тем самым максимально упростив судоходство. В 2020 г. Украина имплементировала унифицированные формы со всеми другими странами-участниками ЕСДР. Формы DAVID являются первым шагом для полной унификации и упрощения пограничного контроля на водных путях, а в случае успеха, следующим этапом будет синхронизация форм санитарного и фитосанитарного контроля, справок о состоянии здоровья, перевозки опасных грузов. Кроме этого, в последующие годы планируется введение цифровых форм с функционированием единой базы данных, доступных для всех стран-участниц, как членов Шенгенского соглашения, так и нечленов и кандидатов в ЕС. В ноябре 2020 г. Министерством юстиции Украины зарегистрирован под № 1122/35405 приказ Министерства инфраструктуры Украины от 31 июля 2020 г. № 433 «О внесении изменений в «Порядок оформления прихода судов в морской порт, предоставления разрешения на выход судов в море и оформления выхода судов из морского порта» [10].

Приказ устанавливает на национальном уровне и имплементирует единые гармонизированные и унифицированные формы DAVID, которые являются результатом сотрудничества двух приоритетных направлений: «внутреннее судоходство» и «безопасность и борьба с организованной преступностью» Стратегии Европейского союза для Дунайского региона для облегчения навигации рекой Дунай и упрощения контрольных процедур на границе с целью обеспечения единого подхода при оформлении прихода/выхода судов стран-участниц ЕСДР в портах Дунайского региона для ускорения и гармонизации административных процессов. Капитаны судов (или морские агенты), осуществляющие судоходство на р. Дунай, должны подавать портовым властям документы по обновленным формам: отчет о приходе/выходе (Arrival and departure report Danube Navigation Standard Form (DAVID) с пометкой «Приход/Arrival»; судовую роль (Crew List Danube Navigation Standard Form (DAVID); список пассажиров (Passenger List Danube Navigation Standard Form (DAVID)).

С целью облегчения прибытия и пребывания в отстое судов, во исполнение обязательств в соответствии с Конвенцией по облегчению международного морского судоходства в 1965 г., указанным Приказом также изменены приложения в связи с их обновлением Международной морской организацией, которая является посредником и средством сотрудничества между Правительствами. Внедрение форм DAVID и утверждение их на уровне нормативно-правового акта является первым этапом в процессе оптимизации упрощения контрольных процедур на границе. Дальнейшая работа будет заключаться в цифровизации процесса передачи данных [11].

Учитывая указанное выше, приоритетными направлениями по развитию речного транспорта в Украине должны быть разработка научно обоснованной стратегии развития речного транспорта в Украине; введение в действие базового законодательства по вопросам судоходства на внутренних водных путях; обеспечение безопасной эксплуатации внутренних водных путей и судоходных шлюзов Украины, в частности, восстановление эксплуатационной надежности судоходных гидротехнических сооружений и обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов на всей протяженности водных путей. Неотъемлемой составляющей использования речного транспортного потенциала Украины должно стать расширение сети мультимодальных перевозок судами типа «река–море» и строительство национального речного флота с привлечением отечественных производственных мощностей. Работа по этим направлениям позволит повысить конкурентоспособность внутреннего водно-

го транспорта и национальной транспортной системы Украины, в целом, а также выполнить обязательства, содержащиеся в Соглашении об ассоциации Украины и ЕС.

Для эффективного реформирования речной отрасли следует не допускать монополизации данного сегмента рынка и обеспечить конкуренцию на рынке речных перевозок. Для создания благоприятных условий в области речных перевозок и решения проблемы правового регулирования транспорта на внутренних водных путях в данное время необходимо создать оптимальный законопроект, который учел бы интересы всех участников процесса: представителей отрасли, бизнес-сообщество, пользователей услуг речных перевозок, государство. Закон, принятие которого позволит гармонично развиваться рынку речного транспорта, создаст конкурентную, прозрачную, доступную среду для каждого, кто намерен вступить в него, и позволит выйти из него, не погубив экологии. Конечным результатом принятия данного закона должно стать реформирование реки, кроме того, используя потенциал, оно будет способствовать выведению речного транспорта в один ряд с другими отраслями, сделает его ведущим [12].

Принятие Закона Украины «О внутреннем водном транспорте» позволило урегулировать на законодательном уровне правоотношения в области отечественного судоходства на речных внутренних водных путях, то есть деятельность, связанную с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа, почты; порядок эксплуатации внутренних водных путей; регистрацию судов и речных грузовых терминалов и право плавания под Государственным флагом Украины; правовое положение экипажа судна, его состав, права и обязанности капитана (командира) судна; нормы по безопасности судоходства, регулирование движения судов и т. п.

Необходимо иметь в виду, что принятие Закона сиюминутно не решит проблемы отрасли речных перевозок. При реформировании отрасли необходимо ликвидировать факторы, о которых упоминалось выше, а именно: следует утвердить Стратегию развития внутреннего водного транспорта; оптимизировать управление предприятиями отрасли со стороны государства; обеспечить устойчивое финансирование предприятий отрасли и выполнение программ развития.

#### *Выводы*

С учетом того факта, что Закон Украины «О внутреннем водном транспорте» вступит в силу в январе 2022 г., необходимо заметить, что, преследуя цель его успешной реализации и обеспечения, Министерством инфраструктуры Украины начаты предварительные работы по разработке соответствующих нормативно-правовых документов.

#### Список литературы

- 1 Укрречфлот. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL.: <http://ukrrichflot.ua/ua/>.
- 2 Доклад на заседании Платформы гражданского общества Украина–ЕС. 3.12.2019. Бельгия, Брюссель // <https://interfax.com.ua/news/political/722473.html>.
- 3 Соглашение об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами — с другой. Соглашение ратифицировано с заявлением Законом № 1678-VII від 16.09.2014. // [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text).
- 4 Статут внутреннего водного транспорта Союза ССР № 1801 от 15.10.55 г. // <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55#Text>.
- 5 Официальный сайт ООО «Нибулон». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nibulon.com/>.
- 6 Законопроект «Про внутренний водный транспорт» № 2475а-д от 09.07.2018 г. // [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=64397](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64397).
- 7 Проект Закона «О внутреннем водном транспорте». № 1182–1-д от 17.01.2020 г. // <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/672>.
- 8 Укринформ. Мультимедийная платформа вещания. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.ukrinform.ru/rubric-economy/3147908-verhovnaa-rada-prinala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte.html>.
- 9 Муравский А. Проще некуда: флоту под иностранным флагом разрешат заходы в речные порты без допуска / А. Муравский // Порты Украины. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ports.ua/proshhe-nekuda-flotu-pod-inostrannym-flagom-razreshat-zahody-v-rechnye-porty-bez-dopuska/>.
- 10 Сайт Министерства. Пресс-релиз «О состоянии имплементации Соглашения об ассоциации». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://mtu.gov.ua/content/shchodo-stanu-implementacii-ugodi-pro-asociaciyu.html>.
- 11 Сайт Министерства. Пресс-релиз. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://mtu.gov.ua/news/32430.html?PrintVersion>.
- 12 Рада приняла важный для Ассоциации с ЕС Закон «О внутреннем водном транспорте» // Европейская правда. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2020/12/3/7117239/>.

Е.Н. Ключева

## Украинаның Еуропалық одақпен су көлігі саласындағы қауымдастығы туралы Келісімді имплементациялау ерекшеліктері

Мақалада Украинаның ішкі су жолдарындағы көлік қызметін құқықтық реттеу мәселелері зерттеліп, өзен көлігі саласындағы еуропалық заңнаманы Украина заңнамасымен бейімдеу жолдарына талдау жасалды. Қазіргі уақытта Украинада өзен тасымалы мен порт инфрақұрылымының жұмысын реттейтін заңнамалық база жоқ. Мақаланың мақсаты Украинаның Еуропалық одақпен қауымдастығы туралы Келісімнің іске асырылуын талдау және көлік қызметін құқықтық реттеу және Украинаның ішкі су жолдарында кеме қатынасын дамыту үшін қабылданған жаңа Заңның маңыздылығына тоқталу. Автор өзен көлігіне қатысты мемлекеттік саясат және оны енгізу стратегиялары қазір тек 2015 жылдан бері жүргізіліп келе жатқан ішкі су көлігі туралы дайындалған заң жобасында жазылып, бекітілгенін атап өткен. Сонымен қатар, жоғарыда аталған жағдайды реттеуде өзен портының құқықтық мәртебесін нақты айқындауды, шаруашылық қызмет бойынша өзен портының функцияларын ажыратуды және кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз етуді мемлекеттік бақылау мен қадағалауды, өзен портының акваториясы мен аумағының мәртебесін айқындауды, кәсіпкерлік қызмет субъектілерімен меншіктің барлық нысандарымен құқықтық қатынастарды заңнамалық деңгейде бекітуді талап ететіні атап өтілген. Мақалада жаңа заңның артықшылықтары мен кемшіліктері талданған.

*Кілт сөздер:* су көлігі, өзен тасымалы, өзен инфрақұрылымы, салалық заңнама, «Ішкі су көлігі туралы» заң жобасы, бейімделу, имплементация, қауымдастық туралы Келісім, Еуроодақ.

Ye.N. Klyuyeva

## Peculiarities of implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union in the field of water transport

The article investigates the problems of legal regulation of transport activities on the inland waterways of Ukraine and analyzes ways of adapting European legislation in the field of river transport with the legislation of Ukraine. Currently in Ukraine there is no legal framework regulating the implementation of river transportation and the operation of port infrastructure. The purpose of the article is to analyze the implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union and the significance of the adoption of the new Law for the legal regulation of transport activities and the development of navigation on the inland waterways of Ukraine. The author notes that the state policy in relation to river transport and the strategy for its implementation are now only being prescribed and approved in the prepared draft law on inland waterway transport, which has been under development since 2015. The author notes that the settlement of the above-mentioned situation requires a clear definition of the legal status of the river port, the delimitation of the functions of the river port in economic activities and state control and supervision over the safety of navigation, determination of the status of the water area and territory of the river port, consolidation at the legislative level of legal relations with business entities of all forms of ownership. The article analyzes the advantages and disadvantages of the new Law.

*Keywords:* water transport, river transport, river infrastructure, sectoral legislation, draft law «On inland water transport», adaptation, implementation, Association Agreement, European Union.

### References

- 1 Ukrrechflot. Ofitsialnyi sait. [Ukrrechflot. Official website]. *ukrrichflot.ua* Retrieved from: URL.: <http://ukrrichflot.ua/ua/> [in Ukrainian].
- 2 Doklad na zasedanii Platformy hrazhdanskoho obshchestva Ukraina–ES. 3.12.2019. Belhiia, Briussel. [Report at the meeting of the Ukraine-EU Civil Society Platform] *interfax.com.ua* Retrieved from <https://interfax.com.ua/news/political/722473.html> [in Russian].
- 3 Sohlashenie ob assotsiatsii mezhdou Ukrainoi, s odnoi storony, i Evropeiskim soiuzom, Evropeiskim soobshchestvom po atomnoi enerhii i ikh hosudarstvami-chlenami, s druhoi storony [Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other.] Soglashenie ratificirovano s zavajvleniem Zakonom № 1678-VII vid 16.09.2014.] *zakon.rada.gov.ua* Retrieved from [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) [in Ukrainian].
- 4 Statut vnutrenneho vodnoho transporta Soiuzu SSR [Statute of Inland Water Transport to the USSR. N 1801, 15.10.55]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55#Text> [in Ukrainian].
- 5 Ofitsialnyi sait OOO «Nibulon» [Official website of Nibulon LLC]. *www.nibulon.com* Retrieved from: <http://www.nibulon.com/> [in Ukrainian].



6 Zakonoproekt «Pro vnutrennii vodnyi transport» [Draft Law «On Inland Water Transport. № 2475a-d, 09.07.2018]. *w1.c1.rada.gov.ua* [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=64397](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64397) [in Ukrainian].

7 Proekt Zakona «O vnutrennem vodnom transporte» [Draft Law «On Inland Water Transport. № 1182–1-d ot 17.01.2020]. *itd.rada.gov.ua* Retrieved from <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/672> [in Ukrainian].

8 Ukrinform. Multimediiinaia platforma veshchaniia [Ukrinform. Multimedia broadcasting platform]. *www.ukrinform.ru* Retrieved from: <https://www.ukrinform.ru/rubric-economy/3147908-verhovnaa-rada-prinala-zakon-o-vnutrennem-vodnom-transporte.html> [in Ukrainian].

9 Muravskii, A. Proshche nekuda: flotu pod inostrannym flahom razreshat zakhody v rechnye porty bez dopuska // Porty Ukrainy [It couldn't be easier: a fleet under a foreign flag will be allowed to enter river ports without admission. Ukrainian ports] *ports.ua* Retrieved from: <https://ports.ua/proshhe-nekuda-flotu-pod-inostrannym-flagom-razreshat-zahody-v-rechnye-porty-bez-dopuska/> [in Ukrainian].

10 Sait Ministerstva infrastruktury. Press-reliz «O sostoianii implementatsii Sohlasheniia ob Assotsiatsii» [Status of implementation of the Association Agreement]. *mtu.gov.ua* Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/content/shchodo-stanu-implementacii-ugodi-pro-asociaciyu.html> [in Ukrainian].

11 Sait Ministerstva infrastruktury. Press-reliz [The Ministry's website. Press release]. *mtu.gov.ua* Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/32430.html?PrintVersion> [in Ukrainian].

12 Rada priniala vazhnyi dlia Assotsiatsii s ES Zakon «O vnutrennem vodnom transporte» [The Parliament has adopted an important law on inland water transport for the association with the EU]. *www.eurointegration.com.ua* Retrieved from: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2020/12/3/7117239/> [in Ukrainian].