

the National Police of Ukraine for 2019]. [in Ukrainian].

4. Tereshchuk, O. D. (2016). Mekhanizm optymizatsii hromadskoho kontroliu za pravookhoronnoiu diialnistiu v Ukraini. [The mechanism of optimization of public control over law enforcement in Ukraine]. *Naukovyi visnyk publichnoho ta pryvatnoho prava*, 1-2, 153-157 [in Ukrainian].

5. Klochko, A.M., & Sobyna, V.O. (2017). Hromadskiy kontrol za diialnistiu politsii Ukrainy. [Public control over the activities of the police of Ukraine]. *Visnyk NUTsZU. Seriya 6 Derzhavne upravlinnia*, 1(6), 194-201 [in Ukrainian].

6. Medvedenko, S.V. (2020). Administratyvno-pravovi osnovy vzaiemodii Natsionalnoi politsii Ukrainy z hromadskistiu v pravookhoronni diialnosti: dysertatsiia. [Administrative and legal bases of interaction of National police of Ukraine with public in law enforcement activity]. Candidate's thesis. Odesa: Odeskyi derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav Ukrainy [in Ukrainian].

7. Tkachenko, R.O. (2018). Stan ta rozvytok hromadskoho kontroliu za diialnistiu orhaniv Natsionalnoi politsii Ukrainy. [Status and development of public control over the activities of the National Police of Ukraine]. *Naukovyi visnyk*, 4, 198-205 [in Ukrainian].

8. Myroniuk, R. (2020). Hromadskiy kontrol za diialnistiu politsii: monohrafiia. [Public control over the activities of the police: a monograph]. Dnipro: Dniprovskiy derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav [in Ukrainian].

9. Poklad, O.V. (2018). Hromadskiy kontrol za diialnistiu politsii. [Public control over the activities of the police]. Extended abstract of candidate's thesis. Zaporizhzhia: Zaporizkyi Natsionalnyi universytet [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 24.10.2020

**УДК 342.9**

**Кочерев Олексій,**  
магістр права, аспірант 2-го року навчання  
юридичного факультету  
Державного університету інфраструктури та технологій

### **ЗАКОНОДАВЧЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГАЛУЗІ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ**

В даній науковій статті здійснено юридичний аналіз законодавчому забезпеченню функціонування галузі річкового судноплавства України. Проаналізовано законодавчі, підзаконні нормативно-правові акти та локальні правові акти, що дало змогу визначити проблемність та колізійність і застосування. Акцентовано увагу, що такий стан речей потребує внесення змін до законодавства для підвищення ефективності державного контролю загалом та на річковому й морському транспорті зокрема.

Відзначено, що прийнятий Закон «Про внутрішній водний транспорт», який набуде чинності з 1 січня 2022 року, певною мірою дасть змогу вирішити проблеми, пов'язані з порушенням законодавства у сфері як морського, так і річкового судноплавства. Забезпечить усунення правових колізій та прогалин, дасть можливість здійснювати функціонування галузі річкового судноплавства України з урахуванням сучасних викликів сьогодення.

Дослідивши сучасні українські тенденції розвитку функціонування внутрішнього водного транспорту, можна зазначити, що в питаннях, які стосуються його регламентації та відсутності чітких обрисів підвідомчості річкових портів України, воно відстає на понад 20 років у співвідношенні зі світовою практикою та нормативною базою у цій галузі. Утім на теренах України все-таки вбачаються активні намагання визначення та законодавчого закріплення правового підґрунтя функціонування внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, а також органів, відповідальних за належну діяльність річкових портів. Проте вони не завжди є послідовними та комплексними й надалі викликають чимало суперечок. Існування Державного підприємства «Адміністрація річкових портів» хоч й дає змогу вирішити низку поставлених цілей на шляху до оптимізації функціонування внутрішнього водного транспорту, проте його діяльність й сукупність повноважень та функцій, на жаль, не є всеохоплюючими.

На підставі здійсненого аналізу, автором доведено необхідність розроблення та прийняття законопроекту «Про внутрішні водні шляхи» є вкрай необхідним, оскільки дозволить вирішити низку проблем у цій галузі.

**Ключові слова:** водний транспорт, морський транспорт, водні шляхи, внутрішньо водний транспорт, судноплавство.

#### **Kocherev O. LEGISLATIVE SUPPORT FOR THE FUNCTIONING OF THE RIVER SHIPPING INDUSTRY OF UKRAINE**

In this scientific article the legal analysis of legislative maintenance of functioning of branch of river navigation of Ukraine is carried out. Legislative, by-laws and local legal acts were analyzed, which made it possible to determine the problem and conflict of its application. Emphasis is placed on the fact that this state of affairs requires amendments to the legislation to increase the effectiveness of state control in general and on river and sea transport in particular.

It is noted that the adopted Law "On Inland Water Transport", which will enter into force on January 1, 2022, will to some extent solve the problems associated with violations of legislation in the field of both maritime and river navigation. It will ensure the elimination of legal conflicts and gaps, will enable the functioning of the river shipping industry of Ukraine, taking

**2020. Випуск 8. Спецвипуск**

into account the current challenges of today.

Examining current Ukrainian trends in inland water transport, it can be noted that in matters related to its regulation and the lack of clear outlines of jurisdiction of river ports of Ukraine, it lags behind by more than 20 years in relation to world practice and regulations in this area. However, in Ukraine there are still active efforts to define and legislate the legal basis for the functioning of inland water transport and its infrastructure, as well as the bodies responsible for the proper operation of river ports. However, they are not always consistent and comprehensive and continue to cause much controversy. The existence of the State Enterprise "Administration of River Ports" although it allows to solve a number of goals on the way to optimizing the functioning of inland water transport, but its activities and set of powers and functions, unfortunately, are not comprehensive.

Based on the analysis, the author proved the need to develop and adopt a bill "On Inland Waterways" is essential because it will solve a number of problems in this area.

**Key words:** water transport, sea transport, waterways, inland water transport, navigation.

**Постановка проблеми.** Після прийняття Україною незалежності система управління у галузі морського, зокрема й річкового, судноплавства значно еволюціонувала як з точки зору зміни функціоналу, так і з організаційної форми. У 1992 р. у відання Державної адміністрації морського транспорту були передані пароплавства, морські та річні порти, заводи, а також інші розташовані на території України підприємства, установи й організації, що були підпорядковані Міністерству морського флоту СРСР. Нині за формування і реалізацію державної політики в галузі морського та річкового транспорту, а також за управління об'єктами державної власності, зокрема морськими торговельними портами, відповідає Міністерство інфраструктури України, тоді як частину функцій із забезпечення безпеки судноплавства виконує Державна служба України з безпеки на транспорті [1; 2].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Окремі питання функціонування галузі річкового судноплавства України були предметом дослідження О. Щипцов, Л. Гаценко, М. Голубятников, О.Бахмуцан, О. Борисенко, Н. Омаїдзе, Д. Іваськевич, Г. Ульянова, Ю. Батан, М. Сиротко та ін.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. №460, це міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах, зокрема морського та річкового транспорту, модернізації його інфраструктури, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).

Зважаючи на наведені у Положенні завдання та широкі сфери повноважень Мінінфраструктури у сфері морського та річкового транспорту, саме цим центральним органом виконавчої влади формується загальна стратегія його функціонування та розвитку, розробляються поточні та перспективні плани його модернізації, запроваджуються інноваційні механізми адміністрування [3].

3 грудня 2020 р. Верховна Рада ухвалила в другому читанні та загалом законопроект «Про внутрішній водний транспорт». За ухвалення законопроекту №1182-1-д проголосували 276 депутатів (при необхідному мінімумі у 226 голосів).

В Пояснювальній записці до проекту вказується, що метою розробки проекту акту є правове врегулювання правовідносин в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах, економічних та організаційних засадах діяльності внутрішнього водного транспорту, сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту; покращення стану річкового господарства; сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту та залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт тощо.

Закон набуде чинності з 1 січня 2022 року, а деякі його статті – через три роки після опублікування.

Процеси розвитку внутрішніх річкових водних шляхів багато років відбуваються за окремими напрямами на основі багатогалузевих законів без урахування особливостей галузі внутрішнього водного транспорту.

Відсутність встановленої законом правової основи функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту у країні з однією з найбільших судноплавних річок (р. Дніпро), що протікає через всю територію України, не дозволяло в повному обсязі забезпечити комплексний розвиток, нарощування потенціалу та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту.

Внаслідок незадовільного технічного стану судноплавних шлюзів на р. Дніпро, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування їх утримання, яке протягом останніх років не перевищувало 30 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Щорічно збільшується кількість об'єктів, контрольні параметри технічного стану яких досягли і перевищують гранично допустимі значення. На кожному шлюзі нараховується від 12 до 22 об'єктів з оцінкою «непридатний до нормальної експлуатації», яка визначена у відповідності до Правил обстежень, оцінки технічного стану та паспортизації виробничих будівель і споруд [4].

У контексті проблематики річкового судноплавства, яку покликаний вирішити Закон «Про внутрішній водний транспорт», А.В. Шахов, О.І. Россомаха, О.А. Россомаха зазначали, що особливу увагу

треба приділити технічному обслуговуванню, ремонту та огляду річкових суден, як тих, що вже є у наявності в країні, так і тих, що закуповуються. З огляду на специфіку такого об'єкта основних засобів, як судно, яка полягає в технічних характеристиках і значній вартості, в світі не існує ідеального ринку купівлі-продажу суден. Це обумовлено передусім тим, що судна виготовляються тільки під замовлення, а не на продаж. Тому існує ринок тільки раніше вживаних (не нових) суден [5].

Всі судна куплені не новими, звичайно, потребують ремонту, модернізації та огляду. Відповідно до ДЕСТу 24166- 80 «Система технічного обслуговування і ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення», ремонт судна – це комплекс операцій по відновленню справного або працездатного стану судна на певний інтервал часу [6].

Положеннями ДЕСТу 24166-80 «Система технічного обслуговування і ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення» встановлені види ремонту суден, такі як капітальний (виконаний для відновлення техніко-експлуатаційних характеристик до значень, близьких до побудованим, з заміною та/або відновленням будь-яких елементів, включаючи базові), середній ремонт, поточний ремонт (виконаний для підтримки техніко-експлуатаційних характеристик в заданих межах з заміною або відновленням окремих швидко-зношуваних елементів), заводський, доковий, міжрейсовий, що підтримує, гарантійний, аварійний, регламентований (встановлений експлуатаційною і/або ремонтною документацією), ремонт за технічним станом, плановий (постановка на який здійснюється відповідно до вимог нормативно-технічної документації), позаплановий [6].

Окрім того, модернізація судна визначена як сукупність операцій зі зміни конструкції судна (елемента судна) з метою поліпшення техніко-експлуатаційних характеристик, включаючи характеристику умов праці та побуту екіпажу [6].

З модернізацією судна може бути пов'язана зміна габаритів судна, класу, призначення. Наприклад, перебудова корпусу судна з метою збільшення вантажопідйомності і вантажомісткості.

Судно може бути обладнано або переобладнано з метою зміни його функціонального призначення. Наприклад, без здійснення ремонту на судно може бути встановлено сучасне обладнання радіонавігації, радіоуправління, яке після монтажу втрачає свої індивідуальні властивості як товару і стане невід'ємною приналежністю річного судна. В даному випадку операції переробки або обробки товару, при яких товар втрачає свої індивідуальні властивості, можна порівняти з роботами з модернізації, обладнання та переобладнання судна. Цілком можливо, наприклад, поєднання поточного ремонту з переобладнанням або капітального ремонту з установкою нового обладнання.

Для технічного спостереження за суднами, що знаходяться в експлуатації, Українським Регістром судноплавства застосовується система періодичних оглядів. Метою проведення щорічних оглядів є, як правило, зовнішній огляд судна і перевірка роботи його механізмів в дії. Черговий огляд судна проводиться кожні п'ять років після закінчення строку початкового або попереднього чергового огляду і полягає в детальному огляді судна з метою встановлення технічного стану і змін, які повинні відповідати встановленим вимогам [7].

Державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» є державним підприємством у галузі морського та річкового транспорту, основні види діяльності якого пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства [8].

Положення про Регістр судноплавства України було затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» і відповідно до нього, головними завданнями Регістру є: класифікація морських і річкових суден; класифікація внутрішніх водних басейнів за умовами плавання суден, встановлення межі районів та умов морського плавання піднаглядних суден; розроблення та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден; технічний нагляд за виконанням правил і технічних вимог підприємствами, організаціями та особами, які проектують, ведуть будівництво та роботи з переобладнання, модернізації, ремонту, експлуатації суден, суднових механізмів, пристроїв та обладнання, а також з виготовлення матеріалів і виробів для суден; технічний нагляд за станом гідротехнічних споруд воднотранспортного комплексу; ведення бази даних гідротехнічних споруд.

Відповідно до свого Статуту, підприємство виконує функції з: технічного (класифікаційною і конвенційною) огляду суден незалежно від форм власності та відомчої належності; розробки та затвердження правил і технічних вимог щодо забезпечення виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, суднових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден; погодження проектно-технічної документації і технічного огляду суден при будівництві, переобладнанні, модернізації та ремонті, суднових механізмів, обладнання, пристроїв, холодильних установок, контейнерів, виробів і матеріалів, судового постачання, тощо; погодження проектів стандартів, технічних умов, керівних документів та інших документів; проведенню технічного огляду об'єктів та процесів промисловості і транспорту за дорученням Мінінфраструктури; експертизи технічного стану суден та інших плавзасобів та оцінки вартості суден, інших плавзасобів, згідно з чинним законодавством; оцінки відповідності продукції, процесів, послуг, систем, персоналу та інше, як акредитований в установленому

законодавством порядку орган, а також за дорученням інших органів або після акредитації в інших системах та в законодавчо неурегульованій сфері; технічного нагляду за судноплавними гідротехнічними спорудами та гідротехнічними спорудами портів, суднобудівних та судноремонтних заводів при їх просуванні, будівництві та експлуатації незалежно від їх форм власності; технічного нагляду за проведенням промірних робіт в акваторіях портів, на підхідних каналах до портів та судноплавних шляхах України тощо.

Регістром судноплавства України укладені угоди про співпрацю та взаємодію з такими іноземними класифікаційними товариствами, як: Бюро Верігас Україна, Хорватським, Грецьким, Панамським, Індійським реєстрами судноплавства, Польським, Болгарським, Кубинським реєстрами суден, В'єтнамським реєстром, Турецьким та Словацьким Ллойдом, Кіпрським бюро судноплавства, Бюро судноплавства Панамського перешийка, Морською інспекцією з класифікації (INCLAMAR), Білоруська інспекція річкового реєстру, Державне підприємство "Судновий реєстр" (Республіка Молдова), Міжнародне морське сюрвейерське бюро (Греція) (Зовнішня діяльність) [3].

Протягом 03–07 грудня 2018 у м. Лондон (Велика Британія) відбулася ювілейна 100 сесія Комітету з безпеки мореплавства Міжнародної морської організації. Представники Регістра судноплавства України, у складі делегації від України, брали участь у цьому заході. Під час засідання Регістром судноплавства України разом з партнерами, українською компанією Снайго, була організована демонстрація у реальному часі можливостей Інтелектуальної системи управління об'єктами та точного визначення їх місцезнаходження (IQROK). Презентація цієї системи була представлена на 4-й сесії Підкомітету з навігації, радіозв'язку, пошуку та рятування Міжнародної морської організації. Розширений функціонал та гнучка система організації IQROK викликала значний інтерес у членів міжнародних делегацій. Було запропоновано подальше обговорення конфігурації системи з метою її впровадження на суднах. Така демонстрація у реальному часі на засіданні КБМ була проведена вперше (Ювілейна 100 сесія Комітету з безпеки мореплавства Міжнародної морської організації).

Однак безперервна експлуатація суден, висока вартість їх придбання, в тому числі і вживаних, відсутність вільних грошових коштів у судовласників, призводить до передчасного старіння і поломок суден. В даний час, сучасне суднове устаткування і засоби зв'язку, комплектуючі та запасні частини, технології та послуги, останні розробки в області безпеки мореплавства пропонують верфі Шанхая, Даляня, Льюїшунь, Пусана і інших міст, які є більш привабливими для ремонту, оскільки собівартість товарів, послуг і терміни виконання ремонтних робіт в кілька разів менше українських [5].

Виходячи з невеликого бюджету для придбання річкових суден, куплятися будуть судна, які вже багато років були в експлуатації. Для того, щоб чітко розуміти, які судна та в якому стані, Регістр судноплавства України розробляє власні Правила, Керівництва та іншу нормативну документацію. Це є, так само, умовою для підвищення ефективності роботи річкового транспорту і перевезень по річках.

Для виконання цього завдання Регістр судноплавства України в 2002 році розробив і затвердив концепцію, в якій були встановлені основні напрямки та порядок розробки нормативних документів. Здійснюючи класифікацію всіх без винятку суден і плавзасобів, Регістр судноплавства України розробив Правила для багатьох типів і призначень суден.

Наразі Регістр України має повний комплект власних Правил класифікації та побудови морських суден, суден змішаного і внутрішнього плавання і малих суден, а також Керівництв з технічного нагляду за будівництвом морських суден, виготовленням матеріалів і виробів, Правила огляду суден, але не вистачає Керівництв для суден змішаного і внутрішнього плавання.

Якщо в країні немає Керівництв з огляду суден змішаного і внутрішнього плавання в експлуатації, яким же чином відбувається огляд річкових суден?

Керівництво з огляду морських суден в експлуатації деталізує вимоги і правила з технічного нагляду за суднами в експлуатації і їх об'єктами, викладеними в ПОС, а також містить вимоги для здійснення Регістром контролю за ремонтом об'єктів технічного спостереження. Застосування цього Керівництва до суден змішаного і внутрішнього плавання, малих суден, класифікованих Регістром, обумовлено в частині I «Загальні положення», розділ 1 «Область поширення» [9].

Застосування Керівництва (РОМСЕ) до суден в експлуатації, класифікованих Регістром відповідно до чинних Правил класифікації та побудови. РОМСЕ в повному обсязі застосовується до суден в експлуатації, класифікованих відповідно до Правил класифікації та побудови морських суден (ПМС) і Правил класифікації та побудови суден змішаного плавання (ПССП-2006). Частина I розділи 1-5; частина II розділи 1; 6; 7; 11 глави 11.8 і 11.9; 12; 20-32; частина III Додатка 1; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 10-17; 21; 22; 23; 25; 26; 28; 29; 32 застосовується до суден в експлуатації, класифікованих відповідно до Правил класифікації та побудови суден внутрішнього плавання (ПСВП-2005) і Правилами класифікації та побудови малих суден (ПМ), якщо в тексті розділів РОМСЕ і Додатків не обумовлено інше [9].

Окрім того, у ст. 16-3 Закону України «Про транспорт» визначено, що центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, зокрема: 1) здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства і стандартів на морському та річковому транспорті; 2) здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням законодавства про судноплавство на суднах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України; 3) здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил

користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних суден тощо [10].

Таким наглядовим органом у сфері внутрішнього водного транспорту є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що діє відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 № 103 [Error! Bookmark not defined.], до набрання чинності Постанови Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095, якою було проголошено утворення Державної служби морського та річкового транспорту України (Морської адміністрації). Ця постанова набирає чинності з дня її опублікування, проте, окрім пунктів 1,2, 5-7 змін, затверджених цією постановою, які набирають чинності одночасно з актом Кабінету Міністрів України про можливість забезпечення здійснення Державною службою морського та річкового транспорту України повноважень та виконання функцій.

Відповідно до пункту 4 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті на інспекцію покладалися такі завдання:

1) реалізація державної політики у сфері безпеки на річковому транспорті;  
2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сфері безпеки на річковому транспорті;

3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на річковому транспорті;

4) надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері річкового транспорту.

Було визначено понад 60 функцій, які виконуються Укртрансбезпекою, а саме:

– проведення розслідування причин та вести облік катастроф, аварій, пригод на річковому транспорті; розробляти профілактичні рекомендації з їх запобігання;

– ліцензування провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим транспортом та контроль за дотриманням ліцензійних умов;

– облік суден;

– контроль за наглядом за безпекою перевезень вантажів та пасажирів, експлуатації суден, стоянок для суден та навігаційно-гідрографічним забезпеченням суден;

– погодження правил плавання маломірними суднами на водних об'єктах;

– видання посвідчення судноводія, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана - оператора

служби регулювання руху суден;

– видання дозволів суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України.

Наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 12.06.2008 року створено Державне підприємство водних шляхів "Укрводшлях", яке входить до сфери управління Міністерства, а метою діяльності його є утримання в належному стані внутрішніх водних шляхів загального користування, судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів, підхідних каналів та морських каналів), створення безпечних умов для плаваючих засобів та безперервного пропуску суден шлюзами Дніпровського каскаду [11].

Відповідно до Додатку 1 до Статуту до складу ДП "Укрводшлях" входить сім відокремлених підрозділів:

– Дніпропетровська технічна дільниця водних шляхів (м. Дніпро);

– Київський судноплавний шлюз (м. Вишгород Київської області);

– Канівський судноплавний шлюз (м. Канів Черкаської області);

– Кременчуцький судноплавний шлюз (м. Світловодськ Кіровоградської області);

– Дніпродзержинський судноплавний шлюз (м. Кам'янське Дніпропетровської області);

– Запорізький район гідротехнічних споруд (м. Запоріжжя);

– Каховський судноплавний шлюз (м. Нова Каховка Херсонської області).

До функцій ДП "Укрводшлях" відносяться відповідно до статті 2 Статуту:

– надання гідрометеорологічної інформації судновласникам за їх зверненням;

– навігаційне облаштування внутрішніх водних шляхів;

– визначення строків відкриття/закриття навігаційного періоду та суднопропуску через шлюзи;

– здійснення обстежень шлюзів та гідротехнічних споруд;

– проведення днопоглиблювальних, виправних, тральних, дноочищувальних і пошукових робіт;

– лоцманське проведення суден тощо.

Окрім того, Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 р. № 1186 були затверджені Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, якими встановлюється вичерпний перелік документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії, а також організаційні, кадрові та технологічні вимоги, обов'язкові для виконання суб'єктами господарювання, які провадять господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом.

Згідно з Публічним звітом тодішнього голови Державної служби України з безпеки на транспорті Михайла Ноняка у 2017 році Укртрансбезпекою було проведено 94 перевірки підприємств, установ та організацій, у результаті чого виявлено 153 невідповідності вимогам законодавства, що на 96% більше, ніж у 2016 році, зроблено 963 зауваження, заборонено експлуатацію 359 маломірних (малих) суден. Також

здійснено 484 огляди баз для стоянки маломірних (малих) суден (заборонено експлуатацію 124 базам). Що стосується виконання функцій контролю держави порту, то всі показники: кількість перевірок, кількість перевірок із зауваженнями, кількість зауважень та кількість затримань суден – суттєво зросли (загальна кількість зауважень становить 4 255; затримано 74 судна).

Крім того, було проведено 33 перевірки виконання функцій контролю держави прапора, винесено 155 зауважень, 8 суден затримано. Проведено 674 перевірки суден на внутрішніх водних шляхах, зроблено 459 зауважень та 26 затримань суден. Під час 114 оглядів пасажирських суден виявлено 162 зауваження та 8 суден затримано.

**Висновки.** Незважаючи на значну кількість порушень, виявлених у процесі здійснення державного контролю за додержанням законодавства, максимальні розміри штрафів за адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті залишаються надзвичайно низькими (до 100 грн) та не відповідають реаліям.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Ключова Є. М. Вдосконалення адміністративно-правового забезпечення ресурсного потенціалу водного транспорту України (теоретико-методологічні засади): дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. К., 2018. 465 с.
2. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF>
3. Стець О. М. Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *LEX PORTUS* № 1 (15). 2019. URL: [https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2019/stets\\_o\\_m\\_publichne\\_derzhavne\\_administruvannia\\_u\\_sferi\\_morskoho\\_ta\\_richkovoho\\_transportu\\_v\\_ukraini.pdf](https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2019/stets_o_m_publichne_derzhavne_administruvannia_u_sferi_morskoho_ta_richkovoho_transportu_v_ukraini.pdf)
4. Пояснювальна записка до проекту Закону України від 24 вересня 2019 року № 1182-2 «Про внутрішній водний транспорт». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/GI00532A?an=2>
5. Шахов А.В., Россомаха О.І., Россомаха О.А. Річковий транспорт в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. № 3 (68), 2019. URL: <https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjulv3oyIDxAhXE4sKHSErApAQFjAlegQICRAD&url=https%3A%2F%2Fwww.daemmt.odessa.ua%2Findex.php%2Fdaemmt%2Farticle%2Fdownload%2F246%2F228&usq=AOvVaw1rA6YV5lkQlps07MM5oAPH>
6. ГОСТ 24166-80. Система технического обслуживания и ремонта судов. Ремонт судов. Термины и определения. Введ. 1981-07-01. URL: [http://www.infosait.ru/Pages\\_gost/23182.htm](http://www.infosait.ru/Pages_gost/23182.htm)
7. Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации. НД<sup>1</sup> 2-020101-012. URL: <http://www.rs-class.org/upload/iblock/e44/2-020101-012.pdf>
8. Статут державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». Офіційний веб-сайт державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». <http://www.shipregister.ua/regulations.html>
9. Руководство по освидетельствованию морских судов в эксплуатации (ПОМСЭ). Регистр судоходства Украины. К., 2009.
10. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51.
11. Про затвердження статуту Державного підприємства водних шляхів «УКРВОДШЛЯХ» : Наказ Міністерства інфраструктури України від 12.06.2008 року №710. URL: <http://ukrvodshliakh.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/statut.pdf>

## REFERENCES:

1. Kliuieva, Ye. M. (2018). Vdoskonalennia administrativno-pravovoho zabezpechennia resursnoho potentsialu vodnoho transportu Ukrainy (teoretyko-metodolohichni zasady). [Improvement of administrative and legal support of the resource potential of water transport of Ukraine (theoretical and methodological principles)]. Doctor's thesis. Kyiv: MAUP [in Ukrainian].
2. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11 liutoho 2015 r. № 103 «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti». [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of February 11, 2015 № 103 "On approval of the Regulation on the State Service of Ukraine for Transport Safety"]. *Ofitsiyni veb-portal Verkhovnoi Rady Ukrainy*. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF> [in Ukrainian].
3. Stets, O. M. (2019). Publichne (derzhavne) administruvannia u sferi morskoho ta richkovoho transportu v Ukraini. [Public (state) administration in the field of sea and river transport in Ukraine]. *LEX PORTUS*, 1 (15). Retrieved from: [https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2019/stets\\_o\\_m\\_publichne\\_derzhavne\\_administruvannia\\_u\\_sferi\\_morskoho\\_ta\\_richkovoho\\_transportu\\_v\\_ukraini.pdf](https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2019/stets_o_m_publichne_derzhavne_administruvannia_u_sferi_morskoho_ta_richkovoho_transportu_v_ukraini.pdf) [in Ukrainian].
4. Poiasniuvalna zapyska do proektu Zakonu Ukrainy vid 24 veresnia 2019 roku № 1182-2 «Pro vnutrishnii vodnyi transport». (2019). [Public (state) administration in the field of sea and river transport in Ukraine]. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/GI00532A?an=2> [in Ukrainian].

5. Shakhov, A.V., & Rossomakha, O.I., & Rossomakha, O.A. (2019). Richkovyi transport v Ukraini. [River transport in Ukraine]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, 3 (68). Retrieved from: <https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwju1v3oyIDxAhXEq4sKHSErApAQFjAIEgQICRAD&url=https%3A%2F%2Fwww.daemmt.odesa.ua%2Findex.php%2Fdaemmt%2Farticle%2Fdownload%2F246%2F228&usg=AOvVaw1rA6YV5lkQlps0MM5oAPH> [in Ukrainian].

6. HOST 24166-80. Systema tekhnicheskoho obsluzhyvannia y remonta sudov. Remont sudov. Termyny y opredelenia (1981). [Ship maintenance and repair system. Ship repair. Terms and definitions]. Retrieved from: [http://www.infosait.ru/Pages\\_gost/23182.htm](http://www.infosait.ru/Pages_gost/23182.htm) [in Ukrainian].

7. Pravyla klasyfikatsyonykh osvyydetelstvovanyi sudov v ekspluatatsyy. ND<sup>1</sup> 2-020101-012. [Rules of classification examinations of vessels in operation. ND<sup>1</sup> 2-020101-012]. Retrieved from: <http://www.rs-class.org/upload/iblock/e44/2-020101-012.pdf> [in Ukrainian].

8. Statut derzhavnoho pidpriemstva "Klasyfikatsiine tovarystvo Rehistr sudnoplavstva Ukrainy". [Charter of the state enterprise "Classification Society Register of Shipping of Ukraine"]. *Ofitsiyni veb-sait derzhavnoho pidpriemstva "Klasyfikatsiine tovarystvo Rehistr sudnoplavstva Ukrainy"*. <http://www.shipregister.ua/regulations.html> [in Ukrainian].

9. Rukovodstvo po osvyydetelstvovanyiu morskyykh sudov v ekspluatatsyy (ROMSE). (2009). [Guidance on the inspection of seagoing vessels in operation (ROMSE)]. *Rehystr sudokhodstva Ukrainy*. Kyiv [in Ukrainian].

10. Zakon Ukrainy Pro transport № 232/94-VR. (1994, November 10). [Law of Ukraine On Transport]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 51[in Ukrainian].

11. Pro zatverdzhennia statutu Derzhavnoho pidpriemstva vodnykh shliakhiv "UKRVODSHLYAKH". (2008). [On approval of the charter of the State Enterprise of Waterways "UKRVODSHLYAKH"]. *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 12.06.2008 roku №710*. Retrieved from: <http://ukrvodshliak.org.ua/wp-content/uploads/2017/01/statut.pdf> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 24.10.2020

УДК: 342.95 (477)

**Невядовський Владислав Олегович,**

кандидат юридичних наук, доцент,

заступник декана з навчально-методичної роботи факультету № 1

Харківського національного університету внутрішніх справ

<http://orcid.org/0000-0002-3107-1464>

e-mail: [vladon2309@gmail.com](mailto:vladon2309@gmail.com)

## ОСОБЛИВОСТІ САМОВРЯДНОГО ТА ГРОМАДСЬКОГО КОНТРОЛЮ ЗА ЯКІСТЮ ВИЩОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ

Встановлено, що громадський контроль в контексті окресленої проблематики найбільш доцільно розуміти як спеціальний напрям діяльності громадськості (окремих громадян та громадських об'єднань), що направлений на оцінку якості вищої освіти в державі, сприяння діяльності закладів вищої освіти та забезпечення управління ними, а також розроблення практичних та юридичних механізмів загального підвищення якості вищої освіти.

Запропоновано наступне визначення самоврядного контролю: це особливий вид контролю за якістю вищої освіти в Україні, реалізація якого відбувається в контексті організаційно-управлінської діяльності закладів вищої освіти та спрямовується на формування та забезпечення високого рівня якості освітньої діяльності в них, а також високого науково-педагогічного рівня його працівників.

З'ясовано, що самоврядний контроль за якістю вищої освіти характеризується наступними особливостями: по-перше, подібний контроль відбувається в системі поточної організаційно-управлінської діяльності закладів вищої освіти та забезпечується його керівництвом, а саме безпосередньо керівником та колегіальним органом управління; по-друге, самоврядний контроль має подвійну нормативну основу, яку складають як нормативні акти законодавчого та підзаконного рівнів, так і локальні документи видані в межах певного закладу вищої освіти; по-третє, методи самоврядного контролю направлені на забезпечення якості вищої освіти у різних секторах роботи закладів вищої освіти та, зокрема, пов'язані із підвищенням науково-педагогічного потенціалу його працівників.

Узагальнено, що самоврядний та громадський контроль за якістю вищої освіти – це особливі та досить своєрідні типи контрольної діяльності, головною специфікою яких є відсутність владно-управлінської ознаки та можливості застосовувати державний примус, адже їх реалізація покладається на суспільні осередки та в цілому виражає спосіб соціальної регуляції.

**Ключові слова:** контроль, якість вищої освіти, громадський контроль, самоврядний контроль.

### Nevyadovsky V. FEATURES OF SELF-GOVERNMENT AND PUBLIC CONTROL ON THE QUALITY OF HIGHER EDUCATION IN UKRAINE

It is established that public control in the context of the outlined issues is most appropriate to understand as a special area of public activity (individual citizens and public associations), aimed at assessing the quality of higher education in the country,