

## МОРСЬКЕ ПРАВО

---

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.43.240978>  
УДК 342.95:656.6

*В. В. Гаверський*, канд. юрид. наук, доцент  
Національний університет «Одеська юридична академія»  
Кафедра морського та митного права  
вул. Академічна, 2, Одеса, 65009, Україна  
e-mail: [vitaliigaverskyi@gmail.com](mailto:vitaliigaverskyi@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-6229-1275>

### НА ШЛЯХУ ДО ОНОВЛЕННЯ АДМІНІСТРУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ НА ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ УКРАЇНИ

У статті, на підставі історичного розвитку, визначено перспективи оновлення сучасного організаційно-правового забезпечення управління внутрішніми водними шляхами в Україні. Актуальність теми дослідження обумовлено прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та відсутністю окремих публічних установ, що здійснюють державне регулювання у сфері транспорту. Це, на думку автора, уповільнює ефективність впровадження нового Закону та погіршує стан розробки оновленого галузевого законодавства.

Завданням статті є вироблення пропозицій щодо удосконалення правового регулювання управління внутрішніми водними шляхами в Україні на перехідний період. На основі використання методів історизму, формально-юридичного аналізу та синтезу, а також наукового прогнозування автором означено генезу правових стандартів управління внутрішніми водними шляхами. Відзначено їх переважне спрямування на формулювання векторів саме публічного (державного) впливу, поширення влади прибережних держав на діяльність на ріках та відсутність уваги до самоврядних функцій приватних суб'єктів судноплавства. Запропоновано формування самоврядних інституцій суб'єктів, які безпосередньо задіяні у судноплавстві та інших видах використання внутрішніх річкових комунікацій, та забезпечення їх стабільної співпраці з державними органами для якнайкращого впорядкування функціонування галузі.

**Ключові слова:** внутрішній водний транспорт, річкове право, судноплавство, публічне адміністрування.

**Постановка проблеми.** Прийняття у 2020 році Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [1] (далі – Закон) стало початком оновлення галузевого (річкового) законодавства України. Дійсно, давноочікуваний Закон нарешті було прийнято, проте критичні зауваження до його норм [2; 3] продовжують висловлюватися до теперішнього часу [4]. Відповідно до норм Закону, систему органів державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту формують: Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту (Міністерство інфраструктури України), центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (Державна служба морського та річкового транспорту України), національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (досі не створено), державна спеціалізована експертна установа з технічного розслідування подій на транспорті (досі не створено), Національна поліція України, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади у межах своїх повноважень (ст. 5). Відсутність станом на серпень 2021 року деяких з визначених Законом регуляторів та набуття чинності Закону з 1 січня 2022 року обумовлює появу певних занепокоєнь щодо ефективності впровадження його норм та стану розробки оновленого законодавства. Адже створення дієвої

системи регулювання та управління діяльністю на внутрішніх водних комунікаціях є значним аспектом подальшого розвитку галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Новий етап у розвитку правового регулювання роботи внутрішнього водного транспорту в Україні та підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 році [5] обумовили й підвищення інтересу до наукового та теоретико-прикладного опрацювання цієї проблематики, визначення кращих практик розбудови адміністрування галузі, пошуку шляхів виходу з тривалої кризи. При цьому, й до прийняття Закону 2020 р., окремі автори звертали увагу на необхідність оновлення та удосконалення правового базису річкового судноплавства в Україні. Так, розробці окремих аспектів управління внутрішніми водними комунікаціями присвячено роботи Т. Аверочкіної (в аспекті здійснення юрисдикції прибережних держав), С. Кузнецова та В. Слатвінської, Г. Мошак (в аспекті імплементації європейських стандартів адміністрування діяльності на ріках в українське законодавство та визначення концептуальних засад його оновлення), Є. Самойленка (в аспекті міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік) і деяких інших. Але розвиток правових стандартів управління внутрішніми водними шляхами у працях означених авторів у проєкції на Закон 2020 року та його проєкти розглядався фрагментарно і не отримав до теперішнього часу необхідного наукового висвітлення та опрацювання, не сформував необхідного підґрунтя для подальших теоретичних та нормотворчих розробок. Це обумовило обрання за **мету цієї статті** теоретико-прикладне опрацювання генези правових стандартів управління внутрішніми водними шляхами, які склалися в Україні та зарубіжжі, для визначення підходів для побудови оновленої та ефективної моделі правового забезпечення адміністрування галузі на перехідний період.

**Виклад основного матеріалу.** Стандартизація підходів до управління внутрішніми водними комунікаціями охоплює декілька століть. Перші з них було запроваджено у Римській імперії та розвинуті у період середньовіччя, коли з метою упорядкування та відходу від підсиленої централізації управління використанням і охороною судноплавних рік Європи почали створюватися перші річкові колегії (корпорації). Взв'язавши ріки в оренду (або купуючи їх) у монархів, судовласники самостійно почали визначати політику справляння річкових зборів, охорони суден та інші аспекти адміністрування діяльності на них [6, с. 393]. З XI ст. відомі корпорація Рейну та його приток, Паризька та Луарська корпорації тощо. Вони купували у держави права на стягнення зборів, самостійно винаймали річкову поліцію, здійснювали заходи з підтримання рік у судноплавному стані [7, р. 22]. За рахунок стягуваної плати на ріках також зводилися берегові торговельні пункти, здійснювалися охоронні заходи, очищувалися верхні та нижні ділянки рік, відбувалася торгівля зі східними регіонами Європи [8, р. 2–4]. З часом цей підхід отримував певні модифікації та згодом, через слабку взаємодію з державою (монархом) і землевласниками, через землі яких протікали ріки, його було практично скасовано як неефективний і такий, що призвів до занепаду річкового судноплавства в Європі. Як зазначає Є. Самойленко, «тогочасний режим проходу міжнародними ріками характеризувався надзвичайною партикулярністю, фрагментарністю та нестабільністю. При цьому об'єднання судовласників, купців і самих міст між собою, а також кооперація останніх з окремими князівствами задля налагодження чи збереження торгових зв'язків із використанням водного сполучення були тимчасовими, не мали чітко вираженого публічного характеру» [9, с. 164].

Дійсно, система управління була недосконалою, проте сформована під час її застосування колегіальність в управлінні ріками зберіглася та продовжує застосовуватися до теперішнього часу на міжнародних ріках. Звісно, зі змінами, що полягають у забезпеченні представництва у таких органах управління усіх прибережних держав та публічного (державного і міждержавного) характеру повноважень таких публічних утворень. Так, у Белградській конвенції 1948 р. [10] передбачено формування Дунайської комісії з представників від договірних сторін угоди (ст. 5) та визначено її повноваження (ст. 8). На відміну від раннього досвіду, коли публічні функції здійснювалися фактично приват-

ними суб'єктами, у випадку з р. Дунай їх передано до представницького органу держав (зі збереженням прав прибережних країн на власні ділянки ріки). Це є закономірним, зважаючи на важливість таких значних водних артерій для розвитку прибережних держав. Але для забезпечення більшої оперативності у вирішенні тих чи інших питань розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах та іншої діяльності, що з ним пов'язана, ефективним може стати саме представницький орган (організація) суб'єктів, безпосередньо задіяних у цій сфері.

Беззаперечно, зменшувати ролі держави або держав в управлінні внутрішньодержавними або міжнародними ріками не варто, адже, наприклад, в аналітичній записці Національного інституту стратегічних досліджень «Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України» [11] зазначається, що розвиток галузі з 90-х років минулого століття при реалізації планів приватизації залишився некерованим при майже повній відсутності державного управління та неефективності заходів державного регулювання. Тут важливим є збереження балансу сил та засобів регулювання/управління для формування ефективного впливу на відносини, що складаються при перевезеннях внутрішніми водними шляхами.

На підтвердження об'єктивності існування приватних та публічних засад в управлінні (або адмініструванні) діяльністю, зокрема судноплавством, на ріках у правничій науці ще з ХІХ ст. почали виокремлюватися два види т.зв. річкового права: публічного (адміністративного, «права водного управління») та приватного. Головним завданням першого був захист користування водами, що визнані публічними, від посягань третіх осіб. З цього ж часу розпочинається якісно новий період розвитку державного управління ріками, що характеризувався його поширенням на усі сфери, пов'язані з річковими водами (транспортну, продовольчу, використання вод рік як рушійної сили), кожна з яких утворює відповідну галузь державного впливу [12, с. 8–9, 10]. Крім того, поштовпується міжнародне співробітництво у цій сфері, підтвердження чому є Заключний акт Віденського конгресу (1815 р.) [13], який містив норми про необхідність встановлення докладних правил судноплавства ріками Європи (ст. 108), установив правила збору мита на ріках (ст. ст. 110–116) і запровадив його принципи: однаковість на всіх ділянках ріки; їх розмір має бути на рівні, що сприяв би розвитку судноплавства; їх збільшення є можливим лише за загальною згодою прибережних держав; підтримання ріки у судноплавному стані за рахунок зборів; неприпустимість втручання митниць у збирання зборів за судноплавство, неприпустимість контрабанди тощо. У цей період прийнято також велику кількість угод про судноплавство Рейном (Паризький трактат 1814 р., Мангеймська конвенція 1868 р.), Одером (Договори 1818 р. Росії, Австрії та Пруссії), Ельбою (Договір прибережних держав 1821 р., Додатковий акт про судноплавство Ельбою 1844 р.), Везером (Договір прибережних держав 1823 р.), рікою По (Договори між Австрією та італійськими герцогствами 1849 р.) [14, с. 596].

З метою вирішення навігаційних питань і подальшого розвитку міжнародного співробітництва у сфері користування ріками під егідою Ліги Націй в 1921 р. укладено Барселонську конвенцію і Статут про режим судноплавних водних шляхів, які мають міжнародне значення [15], що підтвердило принцип свободи судноплавства, практику резервування за прибережними країнами каботажних перевезень, виключення зі сфери її застосування суден, що виконують функції публічної служби (військових, поліцейських, наглядових) [16, с. 48]. На основі цього документа було розпочато вибудовування єдиного міжнародно-правового режиму судноплавства материковими водами спільно прибережними і неприбережними державами на підставі приєднання до цієї універсальної угоди [17, с. 9].

Сучасні міжнародно-правові засади публічного адміністрування у прибережних водах рік, озер та інших транскордонних водних об'єктів закріплено у договорах загального характеру (Гельсінські правила використання вод міжнародних рік 1966 р., Конвенція з охорони та використання транскордонних водотоків і міжнародних озер 1992 р., Конвенція про право несудноплавних видів використання міжнародних водото-

ків 1997 р.) та спеціально присвячених окремим із них (Белградська конвенція 1948 р., Договір про басейн ріки Ла-Плата 1969 р. тощо). Значення першої групи документів є досить великим, проте вони мають рекомендаційний характер, стосуються переважно екологічних проблем. У них відсутній механізм вирішення міжнародних спорів, а їхній правовий статус не призводить до виникнення у країн-учасниць юридичних зобов'язань. При цьому, у них містяться окремі норми, присвячені публічному адмініструванню діяльності на ріках. Так, Гельсінські правила 1966 р. [18] передбачають, що прибережна держава здійснює поліцейські права на ділянках ріки або озера, які підпадають під її юрисдикцію, зараховуючи, зокрема, захист громадської безпеки і здоров'я населення, причому здійснення цього права не має без достатніх підстав перешкоджати свободі судноплавства (ст. XV), кожна прибережна держава може обмежувати або забороняти перевезення іноземними суднами товарів і пасажирів у межах своєї території (ст. XVI), надавати неприбережним державам право плавання ріками та озерами у межах її території (ст. XVII), прибережні держави зобов'язані також підтримувати в належному порядку ті частини рік чи озер, які перебувають під їхньою юрисдикцією (ст. XVIII).

Отже, аналіз норм розглянутих міжнародних документів свідчить про їх спрямування на формулювання векторів державного впливу, поширення влади прибережних держав на діяльність на ріках та не передбачають можливостей до самоврядних функцій суб'єктів судноплавства. В оприлюднених на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України 3 червня 2021 року проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів з її реалізації [19; 20] серед основних цілей Стратегії визначено реорганізацію системи державного управління, яка забезпечує стабільний розвиток внутрішнього водного транспорту та внутрішніх водних шляхів, зокрема шляхом усунення дублювання адміністративних функцій центральних органів виконавчої влади відносно всіх учасників руху на внутрішніх водних шляхах, впровадження системи управління якістю; забезпечення ефективного менеджменту та чіткої адміністративної структури управління внутрішнім водним транспортом, яка була б спроможна оперативно реагувати на зміни в галузі та економіки у цілому. Дійсно, практично повне усунення держави від сфери внутрішнього водного транспорту зумовило розвиток окремих суб'єктів господарювання, залишивши значні інфраструктурні проєкти з реконструкції шлюзів, очищення русел річок тощо практично напризволяще. Але розвиток такого виду транспорту є неможливим без визначної ролі держави та її органів і другорядної, допоміжної ролі об'єднань суб'єктів господарської діяльності та громадських утворень для забезпечення оперативного впливу на кризові ситуації. Така побудова відносин влада – бізнес не є новою, адже, наприклад, в ЄС створюються усі необхідні умови для сприяння розвитку використання внутрішніх водних шляхів, забезпечується активний діалог між публічними та приватними акторами ринку. До таких процесів поступово долучається й Україна [21]. Крім того, відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, Україна взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту [22].

**Висновки і пропозиції.** Отже, через набуття чинності профільним Законом України «Про внутрішній водний транспорт» з 1 січня 2022 року сьогодні у сфері створення оновленого механізму та ефективної моделі правового забезпечення адміністрування діяльності галузі необхідним є перехід до завершального етапу. Наукове опрацювання генези правових стандартів управління внутрішніми водними шляхами, які склалися в Україні та зарубіжжі, засвідчило, що державні механізми адміністрування галузі є досить потужними, але повільними. Кращим шляхом до опрацювання та запровадження новачій є формування самоврядних інституцій суб'єктів, які безпосередньо задіяні

у судноплаванні та інших видах використання внутрішніх річкових комунікацій, та їх стабільна робота з державними інституціями з метою якнайкращого впорядкування функціонування галузі.

### Список використаної літератури

1. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
2. Закон № 1054-IX «Про внутрішній водний транспорт»: кінець українського судноплавства чи перехід на міжнародні стандарти? URL: <https://cutt.ly/jQqXNpW>
3. Основні претензії бізнесу до закону про внутрішній водний транспорт – перелік. URL: <https://cutt.ly/oQTB6jc>
4. Проект про водний транспорт створює низку загроз для українських судновласників – експерти. URL: <https://cutt.ly/rQTNqmy>
5. Угода про асоціацію з ЄС, 2014. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Т. 1. Ст. 2125.
6. Аверочкіна Т.В. Генеза публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 392–395.
7. Engelhardt E. Histoire du droit fluvial conventionnel. Paris: L. Larose et Forcel, 1889. 110 p. URL: <https://archive.org/stream/histoiredudroit00engegoog#page/n31/mode/2up>
8. Pappafava V. De la condition civile des étrangers. H. Manceaux, 1884. 22 p.
9. Самойленко Є. Особливості правового регулювання річкового судноплавства в епоху докласичного міжнародного права. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 161–165.
10. Convention regarding the regime of navigation on the Danube, 1948. URL: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-en.pdf>
11. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України: аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1763/>
12. Казанский П. Договорныя рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчного права: в 2 т. Казань: Типо-литография Императорского университета, 1895. Т. 1. 479 с.
13. Final Act of the Congress of Vienna, 1815. URL: <https://cutt.ly/4QW0rAN>
14. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Правове регулювання транспорту. Право Європейського Союзу: підручник / за ред. О.К. Вишнякова. О.: Фенікс, 2013. С. 576–601.
15. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern Barcelona, 20 April 1921. League of Nations Treaty Series. Vol. VII. P. 37. URL: <https://cutt.ly/3QTNyc7>
16. Аверочкіна Т.В. Режим морського порта, судоходних путей и транзита в документах Лиги Націй. *Митна справа*. 2008. № 4. С. 47–48.
17. Самойленко Є.А. Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького. Київ, 2016. 20 с.
18. The Helsinki Rules on the Uses of the Waters of International Rivers, 1966. URL: <https://cutt.ly/gQW1QsV>
19. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>
20. План заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року: URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>
21. Посилення участі України в реалізації Європейської стратегії для Дунайського регіону сприятиме прискоренню інтеграційних процесів в ЄС. URL: <https://cutt.ly/MQTNp2s>
22. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL: <https://cutt.ly/WQIeI1c>

### References

1. On inland water transport: Law of Ukraine on December, 3, 2020. The Official Bulletin of Ukraine, 2021, 4, 201 [in Ukrainian].
2. The Law No 1054-IX “On inland water transport”: is this the end of Ukrainian shipping or the transition to international standards? URL: <https://cutt.ly/jQqXNpW> [in Ukrainian].
3. The main business claims to the law on inland water transport – a list. URL: <https://cutt.ly/oQTB6jc> [in Ukrainian].
4. The water transport project poses a number of threats to Ukrainian shipowners – experts. URL: <https://cutt.ly/rQTNqmy> [in Ukrainian].
5. EU-Ukraine Association Agreement, 2014. The Official Bulletin of Ukraine, 2014, 75, 1, 2125. [in Ukrainian].
6. Averochkina, T.V. (2021). Genesis of public administration of the regime of navigable rivers. Science and social life of Ukraine in the era of global challenges of mankind in the digital age: materials of Int. scient.-pract. conf. (Odessa, May 21, 2021). Odessa: Publishing House Helvetica, 392–395. [in Ukrainian].

7. Engelhardt, E. (1889). Histoire du droit fluvial conventionnel. Paris: L. Larose et Forcel, URL: <https://archive.org/stream/histoiredudroit00engegoog#page/n31/mode/2up>
8. Pappafava, V. (1884). De la condition civile des étrangers. H. Manceaux.
9. Samoilenko, E. (2017). Features of legal regulation of river navigation in the era of pre-classical international law. Entrepreneurship, economy and law, 7, 161–165 [in Ukrainian].
10. Convention regarding the regime of navigation on the Danube, 1948. URL: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-en.pdf>
11. Development of river transport in the context of the implementation of European integration plans of Ukraine: an analytical note of the National Institute for Strategic Studies. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1763/> [in Ukrainian].
12. Kazansky, P. (1895). Contractual rivers. Essays on the history and theory of international river law: in 2 vol. Kazan: Typo-lithography of the Imperial University, 1895. Vol. 1 [in Russian].
13. Final Act of the Congress of Vienna, 1815. URL: <https://cutt.ly/4QW0rAN>
14. Kuznetsov, S.O., Averochkina, T.V. (2013). Legal regulation of transport. European Union Law: a textbook / O.K. Vyshnyakov (ed.). O.: Fenix, 576–601 [in Ukrainian].
15. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern Barcelona, 20 April 1921. League of Nations Treaty Series. Vol. VII. P. 37. URL: <https://cutt.ly/3QTNyc7>
16. Averochina, T.V. (2008). Regime of seaport, waterways and transit in the documents of the League of Nations. Customs business, 4, 47–48 [in Russian].
17. Samoilenko, Y.A. (2016). International Regulation of Navigation on International Rivers: author's ref. dis. ... cand. law science. Inst. Of State and Law. V.M. Koretsky. Kyiv. [in Ukrainian].
18. The Helsinki Rules on the Uses of the Waters of International Rivers, 1966. URL: <https://cutt.ly/gQW1QsV>
19. Strategy of development of inland water transport of Ukraine for the period until 2031. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html> [in Ukrainian].
20. Action plan for the implementation of the Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine until 2031. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html> [in Ukrainian].
21. Strengthening Ukraine's participation in the implementation of the European Union Strategy for the Danube Region will help accelerate integration processes in the EU. URL: <https://cutt.ly/MQTNP2s> [in Ukrainian].
22. On approval of the Strategic river transport development plan for the period up to 2020: Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine on December 18, 2015, No. 543. URL: <https://cutt.ly/WQ1e1c> [in Ukrainian].

Стаття надійшла 15.08.2021 р.

**В. В. Гаверський**, канд. юрид. наук, доцент  
 Национальный университет «Одесская юридическая академия»  
 Кафедра морского и таможенного права  
 ул. Академическая, 2, Одесса, 65009, Украина  
 e-mail: [vitaligaverskyi@gmail.com](mailto:vitaligaverskyi@gmail.com)  
 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6229-1275>

## НА ПУТИ К ОБНОВЛЕНИЮ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ УКРАИНЫ

### Резюме

В статье определены перспективы развития современного организационно-правового обеспечения управления внутренними водными путями в Украине. Актуальность темы обусловлена принятием Закона Украины «О внутреннем водном транспорте» и отсутствием некоторых органов в сфере государственного регулирования транспорта. Автором рассмотрено развитие правовых стандартов управления внутренними водными путями. Предложено формирование самоуправленческих институтов субъектов, непосредственно задействованных в судоходстве и других видах использования внутренних речных коммуникаций и обеспечение их стабильного сотрудничества с государственными институтами для обеспечения качественного функционирования отрасли.

**Ключевые слова:** внутренний водный транспорт, речное право, судоходство, публичное администрирование.

*V. V. Haverskyi*, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor  
National University «Odessa Law Academy»  
the Department of Maritime and Customs Law  
Akademichna Str., 2, Odessa, 65009, Ukraine  
e-mail: vitaliigaverskyi@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6229-1275>

## DIRECTIONS FOR UPDATING THE ADMINISTRATION OF ACTIVITIES ON INLAND WATERWAYS OF UKRAINE

### Summary

Based on historical development, the article identifies prospects for updating the modern organizational and legal support of inland waterway management in Ukraine.

The relevance of the research topic is due to the adoption of the Law of Ukraine “On Inland Water Transport” and the absence of certain public institutions that carry out state regulation in the field of transport. According to the author, this slows down the effectiveness of the new Law implementation and worsens the state of updated industrial legislation development. It is noted that the creation of the regulation effective system and management of activities on inland waterways is the significant aspect of further development of the industry. The task of the article is to develop suggestions for improving the legal regulation of inland waterway management in Ukraine for the transition period. The author identifies the genesis of legal standards of inland waterway management based on the use of methods of historicism, formal-legal analysis and synthesis, as well as scientific forecasting. Their predominant focus on the vectors of public (state) influence formulation, the spread of coastal states’ power to activities on rivers and the lack of attention to the self-governing functions of private maritime traffic entities. The importance of forces and means of regulation/management balance maintaining for the formation of the effective impact on the relationship that develops during transportation by inland waterways is underlined. Emphasis is given to the fact that the development of river transport is impossible without the important role of the state and its bodies and the secondary, auxiliary role of associations of economic entities and public entities to ensure the operational impact on crisis situations. It is suggested to form self-governing institutions that are directly involved in maritime traffic and other uses of inland river connections, and to ensure their stable cooperation with government agencies for the best possible regulation of the industry.

**Keywords:** inland water transport, river law, shipping, public administration.