

17. Аветисян М. Р. Щодо обрання організаційно-правової форми господарювання. Правничий часопис Донецького університету. 2016. № 1/2 (33). С. 113–122.
18. Про кредитні спілки: Закон України від 20 грудня 2001 р. № 2908-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 15. Ст. 101.
19. Про банки і банківську діяльність: Закон України від 7 грудня 2000 р. № 2121-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 5. Ст. 30.
20. Про громадські об'єднання: Закон України від 22 березня 2012 р. № 4572-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 1. Ст. 1
21. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.
22. Кібенко О. Р. Сучасний стан та перспективи правового регулювання корпоративних відносин: порівняльно-правовий аналіз права ЄС, Великобританії та України: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04 – господарське право; господарсько-процесуальне право. Харків, 2004. 507 с.

УДК 346.7

К. А. Затулко
*аспірантка юридичного факультету
Київського національного
університету імені Тараса Шевченка*

ПРИНЦИПИ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ВНУТРІШНЬОМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, господарська діяльність на внутрішньому водному транспорті, принципи.

Принципи відіграють основоположну роль у правовому регулюванні усіх галузей права. Принципи господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті закладають основні напрями організації та провадження усіх видів діяльності, що здійснюються на внутрішньому водному транспорті суб'єктами будь-якої форми власності.

Загалом принципи господарської діяльності досліджувалися у працях В. С. Щербини, О. М. Вінник, В. С. Мілаш та ін. Принципам господарської діяльності на транспорті приділяли увагу в своїх наукових доробках Д. О. Беззубов, І. В. Булгакова та О. В. Клепікова. Разом з тим питанню щодо принципів господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті наукові праці українських вчених сучасного періоду не присвячувалися, що вказує на актуальність зазначеного питання та доцільність його дослідження.

Метою цієї статті є визначення поняття та системи принципів господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті.

В. С. Мілаш зазначає, що метою господарського права є створення сприятливих умов для реалізації інтересів суб'єктів різних форм власності, що

виникають у сфері господарювання. Реалізація цієї мети забезпечується завдяки принципам господарських відносин [1, с. 58].

Поряд із цим В. С. Щербина зазначає, що принципи господарського права – це загальні керівні засади, що визначають характер організації та діяльності суб'єктів господарювання та інших учасників господарських відносин, сприяють з'ясуванню суті і значення тих або інших норм господарського законодавства, їх правильному застосуванню, вирішенню питань у разі відсутності відповідної норми. Науковець стверджує, що вченими так і не досягнуто уніфікованого розуміння таких термінів, як принципи господарювання, принципи господарської діяльності та принципи господарського права [2, с. 85]. Вбачається, що охарактеризовані категорії мають однакове значення, тому у цій роботі будуть використовуватися як тотожні.

Визначення принципів господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті походять від принципів господарського права. А отже, можна вважати, що принципами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті є основоположні керівні начала, відображені у нормативних актах, що забезпечують уніфіковане розуміння норм права, що стосуються регулювання господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті при правозастосуванні і правореалізації, а також під час нормотворення.

Принципи господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті доцільно поділити на загальні та спеціальні. Загальні принципи викладені у Конституції України, Господарському кодексі України і Цивільному кодексі України та виступають основоположними для всіх видів господарської діяльності, у тому числі і для господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті. Спеціальні принципи притаманні лише для господарської діяльності, що здійснюється на внутрішньому водному транспорті.

Відтак, відповідно до статті 6 Господарського кодексу України загальними принципами господарської діяльності є:

забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання;

свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом;

вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України;

обмеження державного регулювання економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємстві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави;

захист національного товаровиробника;

заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини [3].

В. С. Щербина, виходячи із предмета регулювання господарського права, наводить своє бачення переліку принципів господарської діяльності: 1) поєднання саморегулювання та державного регулювання; 2) рівність суб'єктів перед Законом; 3) забезпечення державного захисту суб'єктів усіх форм власності; 4) право на підприємницьку діяльність; 5) захист конкуренції та недопущення

зловживання монопольним становищем; б) соціальна спрямованість економіки [2, с. 85]. Запропонований перелік більше відповідає потребам часу та правовій реальності, аніж наведений законодавцем у статті 6 Господарського кодексу України.

Особливого значення набувають спеціальні принципи господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті, що закріплені у галузевих нормативних актах. Особливістю таких принципів є те, що вони можуть деталізувати та / або звужувати роль загальних принципів господарської діяльності з огляду на галузеве спрямування.

Законом України «Про транспорт» (ст. 6) визначено основи господарської діяльності підприємств транспорту. Основними засадами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті, як одному з видів транспортної діяльності тут називаються: по-перше, відповідність виду господарської діяльності статуту; по-друге, врахування економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту при здійсненні діяльності на основі державного замовлення, державних контрактів і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; по-третє, діяльність з експедирування має відповідати законодавству; по-четверте, відносини між підприємствами мають ґрунтуватися на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності [4].

Водночас принципи господарської діяльності у сфері транспорту, в тому числі внутрішнього водного, можна додатково віднайти у Законі України «Про транспорт», застосовуючи прийоми системного тлумачення його норм. Так, відповідно до статей 3, 8, 12, 14 та 21 згаданого Закону принципами господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті можна назвати: 1) своєчасне, повне та якісне задоволення потреб як осіб приватного, так і публічного права; 2) безпеку (яка включає безпечне функціонування і надійність роботи транспорту, безпеку перевезень та безпечні умови перевезень, а також запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму); 3) рівність (створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту); 4) охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту, 5) обмеження монополізму та розвиток конкуренції; 6) схоронність вантажів та об'єктів транспорту; 7) єдність транспортної системи.

І. В. Булгакова визначає декілька головних принципів транспортного права, розуміючи їх як певні керівні засади, теоретичні ідеї, які відображають особливості транспортного права, тобто виражають основу організації і діяльності у сфері транспорту [5, с. 19]. На думку вченої до принципів транспортного права належать:

1. Принцип законності. Законність розглядається авторкою як стан життя суспільства, в якому існує якісне, неупереджене законодавство, прийняті норми права поважаються та виконуються органами влади, посадовими особами, організаціями та громадянами. У випадку порушення закону держава забезпечує належний захист порушених прав у встановленому процесуальному порядку. Таким чином, принцип законності в транспортному праві передбачає діяльність

суб'єктів транспортного процесу в межах наданих їм прав, виконання передбачених обов'язків із суворим дотриманням приписів законів та інших нормативно-правових актів [5, с. 19].

2. Принцип планування, який для транспортного права має наступне значення: це цілеспрямована діяльність суб'єктів із визначення попиту та пропозиції в галузі транспорту, і на підставі отриманих даних – розробка і затвердження планів виконання. Цей принцип авторкою виділяється як один з основних, адже господарська діяльність у сфері транспорту пов'язана із великим обсягом перевезень, що здійснюються різними видами транспорту, що передбачає запровадження планування [5, с. 19]. І. В. Булгакова наводить як приклад норму із Статуту залізниць України, а саме – статтю 17, де передбачено, що для забезпечення виконання зобов'язань із перевезення вантажів залізничним транспортом здійснюється місячне планування перевезень вантажів [6]. Аналогічні за змістом норми містяться і у Статуті внутрішнього водного транспорту, де розділ 4 повністю присвячено плануванню перевезень внутрішнім водним транспортом.

Ці нормативні акти є в деякій мірі застарілими, але зазначений принцип знаходить свою реалізацію і в Директиві ради 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року щодо систем фрахтування та встановлення цін на транспорт у національних та міжнародних внутрішніх водних шляхах у Співтоваристві [7], де «система ротаційного фрахтування» фактично є «планом узгодження» попиту та пропозиції на ринках, де пропозиція перевищує попит. Також відповідно до цієї Директиви покладаються контрольні функції як на державу-члена ЄС, так і на Комісію ЄС, яка за зверненням компетентного органу держави-учасниці ЄС може втрутитися у відносини і вжити заходи, призначені для запобігання нового збільшення пропозиції транспортного потенціалу на даному ринку, тобто привести у відповідність до запланованих показників показники як попиту, так і пропозиції.

3. Принцип доцільності визначає основне призначення транспортного процесу для забезпечення своєчасності, повноти та якості у задоволенні потреб населення в перевезеннях. Основою для цього принципу слугує стаття 1 Закону України «Про транспорт», у якій передбачено, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях [5, с. 19].

У статті 6 законопроекту № 2475а від 04.08.2015 року «Про внутрішній водний транспорт» запропоновано наступний перелік принципів організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту:

1) забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг, суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього водного транспорту незалежно від форм власності;

2) забезпечення рівності прав усіх суб'єктів господарювання шляхом створення конкурентного середовища серед суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) на внутрішньому водному транспорті;

3) розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю;

4) забезпечення захисту державних інтересів та збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури;

5) пріоритетність підтримки і створення умов для розвитку інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту з боку приватних національних, іноземних інвесторів та міжнародних організацій;

6) пріоритетність сталого комплексного розвитку, нарощування потенціалу та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту України;

7) забезпечення безпеки судноплавства, життя і здоров'я людини, охорони об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;

8) запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів;

9) підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів;

10) виконання зобов'язань за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, уніфікація законодавства з європейськими та світовими стандартами у цій сфері [8].

У рамках проведення аналізу принципів, наведених у законопроекті, потрібно сказати, що перші два є загальногосподарськими принципами, перенесеними до законопроекту з Господарського кодексу України.

Принцип розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю останні декілька років став ключовим для реформування транспортної галузі в цілому. Досить вдалим прикладом такого реформування є розділення морських портів за реформою 2013 року, а саме згідно із Законом України «Про морські порти України», на державні підприємства-стивідорні компанії, які здійснюють у межах території і акваторії господарські функції, і які в майбутньому можуть бути приватизовані, та адміністрації морських портів, що здійснюють функції з акумулювання портових зборів і володіння та утримання у належному стані стратегічних об'єктів портової інфраструктури, які не можуть бути відчужені з державної власності. У внутрішньому водному транспорті планується зробити аналогічно до реформи морського транспорту та, відповідно, у ДП «Адміністрація річкових водних шляхів України» залишити функції з утримання зборів та приведення у належний стан стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

Формулювання принципу, зазначеного у пункті 4 коментованої статті є недолугим, адже словосполучення «забезпечення захисту державних інтересів» однозначно суперечить пунктам 1 та 2, та загальним принципам господарського права, де зазначається про баланс інтересів та рівність прав суб'єктів господарювання незалежно від форм власності та підпорядкування. Але такий принцип як «збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури» у процесі приватизації та реформування галузі внутрішнього водного транспорту має дуже велике значення, адже стратегічними об'єктами

інфраструктури є судноплавні канали (за виключенням підхідних каналів до операційних акваторій причальних споруд), судноплавні гідротехнічні споруди, інші гідротехнічні споруди (за виключенням причальних споруд), засоби навігаційного обладнання та гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби. Такі стратегічні об'єкти інфраструктури забезпечують господарську діяльність багатьох суб'єктів і тому з міркувань забезпечення безпеки судноплавства не можуть бути відчужені на користь одного з них. Тому є підстави запропонувати внесення змін у формулювання вищенаведеного принципу із залишенням у тексті статті лише положення щодо «збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури».

Принципи, зазначені у пунктах 5, 6 та «пріоритетність сталого комплексного розвитку, нарощування потенціалу та підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту України» і «підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів» є скоріше завданнями регулювання відносин на внутрішньому водному транспорті, аніж принципами таких відносин.

Також потребує доопрацювання формулювання «запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів», адже така вимога щодо охорони навколишнього середовища повинна поширюватися на всіх суб'єктів, що провадять діяльність на внутрішньому водному транспорті, а не тільки на судновласника. Тому, пропонується викласти даний принцип як положення, що визначає загальну вимогу щодо охорони навколишнього природного середовища.

С. Паппас пропонує такий принцип діяльності на внутрішньому водному транспорті, як «екологічна сприятливість» [9, с. 65–66]. Разом з тим такий принцип є не дуже доцільним в рамках роботи внутрішнього водного транспорту, адже така робота прямо пов'язана із викидами у внутрішні води, тому про сприяння екології внутрішнім водним транспортом говорити не можливо. Можна говорити лише про запобігання забрудненню навколишнього природного середовища шляхом дотримання нормативів викидів внутрішнім водним транспортом.

Формулювання принципу, зазначеного у пункті 7, потрібно доопрацювати до наступного положення: «забезпечення безпеки на внутрішніх водних шляхах». Цей принцип є більш широким по відношенню до існуючого. Взагалі, потрібно зазначити, що безпека у транспортній сфері – один із основоположних принципів господарської діяльності. Доцільно з огляду на це наголосити, що транспорт відповідно до Цивільного кодексу України належить до джерел підвищеної небезпеки, а ведення господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті пов'язане із високим ступенем ризику, тому принцип безпеки заслуговує окремої уваги.

О. В. Клепікова зазначає, що поняття транспортної безпеки хоча і часто застосовується законодавцем у різних нормативних актах, але на даний момент цьому терміну так і не надано визначення. Вчена дає досить широке і логічне визначення транспортній безпеці: «Транспортна безпека – це сукупність заходів

правового, організаційного, соціального, економічного, наукового та науково-технічного характеру, спрямованих на захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суб'єктів господарювання, суспільства і держави, а також забезпечення розвитку транспортної системи, своєчасне виявлення, запобігання та нейтралізацію реальних та потенційних загроз національним інтересам у сфері транспорту» [10, с. 168, 175].

Д. О. Беззубов у своїй статті також зазначає, що транспортна безпека є частиною категорії національної безпеки, та наводить декілька визначень транспортної безпеки з декількох підходів: як активної категорії, як пасивної категорії, як певної діяльності суб'єктів права, як елементу захисту і як елементу правового поля. Як елемент правового середовища транспортна безпека – це відповідність параметрам або значенням. Загальне забезпечення безпеки на транспорті відбувається через формування відповідної правової бази. Без нормативних приписів транспортна безпека залишається фікцією [11, с. 9–10]. Із зазначеною думкою погодитись не можна, адже безпеки на транспорті не буде, якщо поведінка суб'єктів не буде відповідати встановленому у стандартах і нормах. Тут, як і у будь-якому правовідношенні, є формальна і матеріальна сторона. Формальною стороною безпекового правовідношення є закріплення відповідних вимог, що стосуються безпеки у нормативному акті, а матеріальною стороною є дотримання сторонами передбачених законом нормативів. І взагалі, підхід автора до розділення розуміння безпеки на активну і пасивну категорію, а також на діяльність визначених законом суб'єктів, носить частковий характер і безпека у цих розуміннях не розглядається як цілісна категорія.

Продовжуючи аналіз проекту Закону, потрібно сказати, що, на жаль, законодавцем не враховано при його розробці таких значимих принципів як принцип планування та принцип соціальної спрямованості діяльності на внутрішньому водному транспорті.

Щодо принципу планування потрібно звернути увагу на те, що: по-перше, на даний момент більшість суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у галузі внутрішнього водного транспорту, належать до державного сектору економіки, а отже, вони мають щорічно складати фінансовий план та діяти відповідно до нього; по-друге, Міністерством інфраструктури України для розвитку галузі приймаються плани реформування та розвитку галузі на подальші роки; по-третє, будь-який суб'єкт господарювання корегує напрямок своєї діяльності відповідно до попиту і пропозиції ринку.

Щодо принципу соціальної спрямованості господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті потрібно навести положення статті 1 Закону України «Про транспорт», де зазначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Таким чином, відповідно до вищенаведеного аналізу можна зробити загальний висновок, що система принципів господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті має виглядати наступним чином:

1) баланс інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та інших суб'єктів господарювання на внутрішньому водному транспорті незалежно від форм власності;

2) рівність прав усіх суб'єктів господарювання незалежно від форми власності та створення конкурентного середовища серед суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) на внутрішньому водному транспорті;

3) розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю;

4) збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури;

5) забезпечення безпеки на внутрішніх водних шляхах;

6) охорона навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів;

7) планування господарської діяльності на внутрішньому водному транспорті;

8) соціальна спрямованість діяльності внутрішнього водного транспорту.

1. Мілаш В. С. Господарське право: навч. посіб. для підготовки до іспитів. 3-тє видання, змінене. Харків: Право, 2016. 332 с

2. Щербина В. С. До питання щодо принципів господарського права. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2014. № 1. С. 85–92.

3. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18–22. Ст. 144. (Із змінами).

4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446. (Із змінами).

5. Булгакова І. В. Транспортне право України: підручник / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. Київ: Прецедент, 2011. 344 с.

6. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 450. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. Ст. 548. (Із змінами).

7. Директива Ради № 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства. URL: <http://old.minjust.gov.ua/file/33094>.

8. Проект Закону «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а від 4 серпня 2015 р. *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230.

9. Паппас С. Транспортна політика ЄС. Навчальний посібник. К.: ІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2004. 80 с.

10. Клепікова О. В. Інституційно-правовий характер транспортної безпеки. *Вісник господарського судочинства*. 2016. Вип. 1. С. 168–176.

11. Беззубов Д. О. Забезпечення безпеки на транспорті: формально-правові засади. *Юридичний вісник: повітряне і космічне право*. 2016. № 1. С. 7–12.