

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Проректор з наукової роботи
Державного університету інфраструктури
та технологій
кандидат наук з державного управління,
доцент


« _____ »

Н.О. Скок
2024р.

ВИСНОВОК

**Державного університету інфраструктури та технологій щодо дисертації
Кочерева Олексія Сергійовича на тему «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ
ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ», поданої
на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за
спеціальністю 081 «Право»**

ВИТЯГ

з протоколу засідання фахового семінару кафедри господарського та транспортного
права від 15 січня 2024 року

Присутні: Ключєва Є.М., Беззубов Д.О., Матвійчук А.В., Озель В.І.

Запрошені: Армаш Н.О., Ковальчук А.Т., Барабаш О.О., Бортник Н.П.

З присутніх – 7 докторів юридичних наук та 1 кандидат юридичних наук –
фахівців за профілем поданої на розгляд дисертації.

Порядок денний:

Обговорення дисертаційного дослідження Кочерева Олексія Сергійовича на
тему «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО
СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ», поданого на здобуття ступеня доктора
філософії за спеціальністю 081 «Право» щодо його рекомендації для попереднього
розгляду та захисту у разовій спеціалізованій вченій раді.

Тему дисертаційного дослідження затверджено на засіданні Вченої ради
Інституту управління, технологій та права Державного університету
інфраструктури та технологій (протокол № 3 від 15 жовтня 2020 р.).

Слухали:

Доповідь здобувача ступеня доктора філософії Кочерева Олексія Сергійовича
на тему «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО
СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ», поданої на здобуття ступеня доктора філософії
зі спеціальності 081 «Право».

Виступ здобувача.

Шановний Голова фахового семінару, члени кафедр, присутні! Вашій увазі
пропонується дисертаційне дослідження на тему «Організаційно-правові засади

розвитку річкового судноплавства в Україні». Обрання та затвердження мною теми було зумовлено наступним.

Дисертацію присвячено комплексному та ґрунтовному дослідженню правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства з позиції науки адміністративного права. У роботі з'ясовано правову природу регулювання сфери річкового судноплавства, розкрито сутність та охарактеризовано його ознаки, виокремлено передумови зародження та генезису правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства.

За результатами дисертаційного дослідження сформульовані авторські положення, які виносяться на захист і містять елементи наукової новизни. Уперше наведено комплексний перелік особливостей правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства, надано доктринальну дефініцію поняття правового регулювання річкового судноплавства. Автором сформульовано визначення поняття «методологія правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства», а також обґрунтовано мету правового регулювання сфери річкового судноплавства. Удосконалено характеристику функції забезпечення контролю у сфері правового регулювання сфери річкового судноплавства, обґрунтовано пропозиції щодо внесення зміни до Закону України «Про транспорт» та Водний кодекс України.

У ході дослідження дістала подальшого розвитку позиція стосовно сутності забезпечення суспільної безпеки у сфері річкового судноплавства, яка є фактично діяльністю щодо забезпечення режиму законності та правопорядку у сфері річкового судноплавства.

Обґрунтовано, що під поняттям «адміністративне регулювання сфери річкового судноплавства» слід розуміти систему нормативних актів, компетентностей посадових осіб та повноважень органів виконавчої влади щодо регулювання сфери річкового судноплавства та внутрішніх водних шляхів, забезпечення режиму законності та правопорядку та зниження ймовірностей виникнення ситуацій загроз і небезпек річковому транспорту та всім учасникам відносин у сфері внутрішніх водних шляхів.

Виділено ознаки забезпечення громадської безпеки у сфері річкового транспорту, до яких відносяться: 1) особливий суб'єкт сфери річкового транспорту; 2) специфічні умови використання суден на річковому транспорті; 3) необхідність дотримання балансу заходів безпеки та прав і свобод людини та громадянина; 4) об'єктивна і тимчасова необхідність зниження участі впливу органів виконавчої влади та посадових осіб на регулювання відносин безпеки на річковому транспорті; 5) моніторинг та аналіз режиму безпеки використання внутрішніх водних шляхів.

Установлено, що сучасний стан правового регулювання сфери річкового транспорту характеризується: неоднорідністю розуміння основних термінів цього субінституту; забезпеченістю і дієвістю; аргументованістю; прогалинами у вітчизняному законодавстві; відсутністю обов'язкового застосування норм міжнародного права у сфері річкового транспорту; імперативно-диспозитивним характером правового регулювання.

До основних завдань правового регулювання у сфері річкового транспорту віднесено: 1) перехід до активної політики регулювання у сфері річкового транспорту; 2) визначення основних напрямів державної політики у сфері річкового транспорту, серед яких особливе місце повинно займати питання правового регулювання забезпечення безпеки, їх практична реалізація; 3) забезпечення здійснення перетворень у сфері використання внутрішніх водних шляхів, за допомогою налагодження тісного взаємозв'язку політики боротьби з правопорушеннями та злочинами різного походження; 4) створення взаємної зацікавленості держави і приватних компаній щодо забезпечення безпеки перевезень на внутрішніх водних шляхах; 5) підвищення рівня правових гарантій у сфері річкового транспорту.

Визначено, що в сфері регулювання річкового транспорту можливо виділити такі функції адміністративної діяльності: а) правоохоронна функція – це забезпечення публічної безпеки у сфері річкового транспорту, тобто забезпечення режиму законності та правопорядку на всіх стадіях виконання завдань з перевезень (ця функція покладається на правоохоронні органи, адміністрацію портів та позавідомчу охорону, на судні ця функція виконується екіпажем судна); б) правозахисна функція (захист прав і свобод, законних інтересів всіх учасників відносин у сфері внутрішніх водних шляхів); в) функція контролю (покладається на адміністрацію портів); г) сервісна функція – це всі дії спрямовані на обслуговування пасажирів та перевезення вантажу.

Запропоновано визначити три групи функцій у сфері річкового транспорту: перша група – загальні функції (тобто притаманні всім сферам життя суспільства), друга група – спеціальні функції – які притаманні сфері річкового транспорту, та допоміжні функції – які виконують специфічну роль при реалізації перших двох груп функцій.

Здійснено класифікацію принципів правового регулювання у сфері річкового транспорту: 1) загальні або конституційні принципи правового регулювання сфери річкового транспорту; 2) галузеві принципи правового регулювання річкового транспорту; 3) принципи, які характеризують винятково специфіку правового регулювання сфери річкового транспорту.

Виокремлено низку проблем правового регулювання, які не дозволяють субінституту забезпечення безпеки у сфері річкового транспорту повною мірою здійснювати своє суспільне призначення, а саме: 1) невідповідність такого субінституту міжнародним нормам; 2) відсутність правового регулювання механізмів застосування норм вітчизняного законодавства; 3) застарілість основних фондів транспортних підприємств; 4) економічна нестабільність.

Визначено основні шляхи запозичення іноземного досвіду правового регулювання у сфері річкового транспорту, якими є: закріплення механізму нормативної регламентації забезпечення безпеки у сфері річкового транспорту в одному законодавчому акті; удосконалення законодавчого визначення поняття річковий транспорт відповідно до міжнародних стандартів; побудова національного механізму правового регулювання забезпечення безпеки сфери річкового

транспорту на засадах взаємовигідного партнерства між фізичними, юридичними особами та державою; удосконалення порядку використання правоохоронних органів у сфері річкового транспорту; удосконалення адміністративних механізмів моніторингу сфері річкового транспорту.

Доповідь закінчено, дякую за увагу!

По завершенню доповіді Олексію Сергійовичу присутніми були поставлені такі запитання:

Армаш Н.О.: Яким чином Ви пропонуєте імплементацію норм міжнародного права в систему річкового судноплавства в Україні ?

Відповідь: Дякую за запитання!

Імплементація норм міжнародного права являється цілеспрямованою організаційно-правовою діяльністю держав, що провадиться ними індивідуально, колективно чи в рамках міжнародних організацій з метою реалізації прийнятих на себе міжнародно-правових зобов'язань.

Сутність даної категорії можна розглядати через призму органічно взаємопов'язаного комплексу заходів, котрі послідовно використовуються на міжнародному та національному рівнях для запровадження правил поведінки у відношенні відповідних країн. Цілком виправдано застосовувати зроблений висновок до сфери міжнародного річкового права в контексті діяльності держав по реалізації норм про судноплавство на транскордонних водних шляхах. Вищеописана поетапність процесу імплементації міжнародних зобов'язань коректно накладається на питання впровадження механізму міжнародно-правової регламентації плавання по міжнародних ріках. Міжнародна підсистема імплементації у даному випадку слугує юридичною платформою при виборі країнами "траєкторії" розвитку міжнародно-правового режиму навігаційного використання їх спільних водних магістралей, котрий надалі має бути екстрапольований на внутрішнє право. Держави як суверенні суб'єкти міжнародного права самостійно формують нормативну основу для безпосереднього співробітництва у галузі воднотранспортних відносин.

І як показує повномасштабно розкрита їх договірна практика, вихідним базисом для такого спілкування є рішення Віденського конгресу початку ХІХ ст. та Барселонської конференції, проведеної 143 після завершення першої світової війни. Б. Клименко зауважував, що Заключним актом Віденського конгресу 1815 р. було встановлено мінімум міжнародних норм стосовно навігації по міжнародних ріках, який, щоправда, не надавав автоматично свободу судноплавства по них. Для введення в дію цих норм у відношенні конкретної міжнародної ріки необхідним було укладення спеціальної угоди принаймні між двома прибережними державами. В майбутньому принципи Віденського конгресу були застосовані до багатьох рік. Доречно відмітити, що Заключний акт в частині регулювання проходу по внутрішньо водних шляхах, зберігає свою чинність. А Продовольча і сільськогосподарська організація ООН враховує документ при систематичному індексуванні угод, декларацій, актів і справ, присвячених праву міжнародних

водних ресурсів, відносячи його до міжнародних конвенцій універсального застосування.

Міжнародний механізм імплементації Барселонської конвенції 1921 р. зводиться до укладення на її підставі окремих договорів прирічковими націями. Для прикладу можна навести Ніамейську конвенцію 1963 р. щодо навігації по р. Нігер, яка також базувалася і на Берлінському акті 1885 р., що у свою чергу ґрунтувався на Заключному акті 1815 р. Однак, зазвичай країни одразу приступали до ратифікації Барселонської угоди без розробки спеціальної регіональної домовленості. Отже, на першій стадії імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на міжнародних ріках політика держав зосереджена на вирішенні питання запровадження договірної порядку судноплавного використання даних рік. При цьому існуюча практика подолання цієї проблеми спонукає країни до формування міжнародно-правового режиму проходу по транскордонних водних шляхах за однією з двох усталених моделей: за віденською чи барселонською конфігурацією, сутність яких нами була розгорнуто представлена раніше.

Озель В.І.: Розкрийте зміст транспортного права з позицій річкового судноплавства?

Відповідь: Дякую за запитання!

Термін «транспортне право» з'явився у юридичній літературі наприкінці ХІХ ст. і наразі є загальноприйнятим. М. А. Тарасов у 1968 р. стверджував, що предмет регулювання становлять суспільні відносини, пов'язані з використанням шляхів сполучення і засобів перевезення. Комплекс норм, спрямованих на регулювання складної багаторівневої структури і діяльності всіх видів транспорту, дав змогу досліднику висловити припущення про можливе подальше відмежування транспортного права від системи будь-якої самостійної галузі права в комплексну водночас – ймовірне визначення його міжгалузевою комплексною галуззю права. Утім така наукова позиція М. А. Тарасова незмінно пов'язується з цивільним правом і робиться висновок про те, що транспортне право не має відмінних від цивільного права предмета і методу регулювання майнових відносин, з огляду на те, що його предмет становлять відносини перевезення.

Крім того, оскільки річкове право історично сформувалося раніше за всі інші структурні підрозділи транспортного права, низка фахівців пропонували виокремити його як самостійну галузь права.

Незважаючи на те, що концепція транспортного права викликає безперечний інтерес у наукової спільноти, нині питання поняття, природи і місця транспортного права в системі права комплексно не досліджено, не визначено його юридичні особливості. У навчальній літературі з транспортного права, наукових публікаціях транспортне право розглядається, здебільшого, як комплексна галузь права. Деякі вчені пропонують визнавати транспортне право самостійною галуззю права з виділенням окремих підгалузей або галузей права (зокрема, річкового, морського, повітряного, залізничного). Ще одна група дослідників розглядають транспортне право як підгалузь господарського, цивільного або адміністративного права або правовий інститут. У науковій літературі транспортне право розглядається також як

комплексна галузь законодавства.

Барабаш О.О.: Дайте загальну характеристику транспортним відносинам?

Відповідь: Дякую за запитання!

Транспортним відносинам властива певна специфіка: 1) виникають або з приводу безпосередньої реалізації транспортом своїх функцій, або сприяють її реалізації і потребують спеціального правового регулювання, з урахуванням їхніх особливостей; 2) у транспортних відносинах синергетично поєднуються як індивідуальні інтереси суб'єктів господарювання, так і інтереси суспільства та держави загалом; приватно-правові та публічно-правові відносини. При цьому одним із суб'єктів цих відносин завжди виступає транспортна організація або інша особа, уповноважена займатися транспортною діяльністю; 3) транспортні відносини можуть бути класифіковані на основні (господарсько-правові відносини, що виникають у процесі транспортної діяльності, спрямовані на безпосереднє здійснення транспортом своїх функцій) (наприклад, перевезення, буксирування, авіаційні роботи) та похідні (допоміжні), у яких опосередковується реалізація транспортом своїх функцій, забезпечується правопорядок і безпека на транспорті (надання послуг з використання інфраструктури транспорту, навантажувальні і розвантажувальні роботи, лоцманська проводка, ліцензування транспортної діяльності). Залежно від виду транспорту, досліджувані відносини поділяються на суспільні відносини, що виникають у: а) сфері торговельного мореплавства; б) сфері діяльності залізничного транспорту; в) сфері автомобільного транспорту; г) сфері внутрішнього водного транспорту; д) сфері повітряного транспорту; е) трубопровідного транспорту; є) інших видів транспорту. За функціональним критерієм транспортні відносини можна класифікувати на: 1) відносини, що виникають при перевезенні вантажів (договір перевезення); 2) відносини, які пов'язані з переміщенням вантажів, але опосередковуються іншими транспортними договорами (договір буксирування, договір морського агентування, договір фрахтування, договорів про подачу та забирання вагонів та ін.); 3) відносини, що пов'язані з організацією та забезпеченням діяльності транспорту (довгострокові договори про організацію перевезень, договір транспортного експедирування, договори з власниками інфраструктури)

Ковальчук А.Т. : Як ви розглядаєте проблему удосконалення системи суб'єктів в сфері транспорту та річкових перевезень зокрема?

Відповідь: Дякую за запитання!

Для оптимізації системи суб'єктів, що здійснюють організаційно господарські повноваження у сфері транспорту на галузевому державному рівні, необхідно забезпечити функціонування органів, що здійснюють регуляторні повноваження щодо окремих видів транспорту, як: 1) державних служб окремих галузей транспорту (Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, Державна авіаційна служба України); 2) Державна служба з безпеки на транспорті як єдиного для всіх видів транспорту органу, що здійснює контрольно-наглядові повноваження у сфері транспорту.

Бортник Н.П.: Які механізми удосконалення нормативного регулювання річкового судноплавства?

Відповідь: Дякую за запитання!

Специфіка регулювання транспортних договірних відносин полягає у: 1) домінуванні імперативної нормативної регламентації на монополізованих ринках перевезень, з метою захисту слабшої сторони договору – замовників транспортних послуг/робіт, із застосуванням типових договорів (у сфері залізничного, трубопровідного транспорту); 2) обмеженні принципу свободи договору у передбачених законом випадках, з метою забезпечення публічних інтересів (для здійснення соціально значущих перевезень), із застосуванням державних контрактів; 3) застосуванні примірних договорів (у конкурентних сферах перевезень); 4) закріпленні істотних умов для окремих видів транспортних договорів (договори транспортного експедирування, перевезення вантажів автомобільним транспортом).

Сучасною тенденцією у регулюванні транспортних договірних відносин є розвиток інституційного саморегулювання із застосуванням модельних договорів (контрактів) та транспортних документів, що розробляються відповідними міжнародними та саморегулятивними організаціями (FIATA, ЄЕК ООН, GAFTA, FOSFA та ін.).

Систему господарських транспортних договорів складають такі ланки: 1) транспортні організаційні договори, що спрямовані на організацію разових або систематичних перевезень вантажів, і укладаються між: а) транспортними організаціями та вантажовласниками; б) транспортними організаціями при здійсненні змішаних (мультиmodalних) перевезень вантажів; в) операторами транспортної інфраструктури та транспортними організаціями щодо надання доступу до стратегічної інфраструктури та інфраструктури загального користування; 2) договори перевезення вантажів, укладення яких підтверджується транспортною накладною (коносаментом), зокрема в електронній формі. З метою уніфікації правового регулювання транспортних організаційних договорів різними видами транспорту на рівні ГК України, доцільно розширити види таких договорів новими договірними конструкціями: про організацію мультиmodalних перевезень вантажів, про мультиmodalне перевезення вантажу, фрахтування (чартеру), про надання доступу до транспортної інфраструктури, що укладається між транспортним оператором та оператором інфраструктури; про надання доступу до логістичної платформи між транспортною біржою та транспортною організацією. Перспективним є укладення договорів, що опосередковують перевезення вантажів, в електронній формі, зокрема на підставі електронного перевізного документу (електронного мультиmodalного перевізного документу), що підтверджують укладення договорів перевезення вантажів, із подальшим закріпленням у ГК України.

Після відповідей на запитання було озвучено висновок наукового керівника – **доктора юридичних наук, доцента Матвійчука А.В.**

Тема дисертаційного дослідження Олексія Сергійовича не викликає сумніву щодо її актуальності і важливості як для науки, так і для практики.

Підготовлена дисертантом дисертаційна робота є результатом кропіткої науково-теоретичної діяльності.

Складений дисертантом план дослідження дозволив охопити всі ключові питання теми дослідження і досить повно та змістовно висвітлити їх. Цьому сприяло загалом правильне визначення ним мети, задач, об'єкту і предмету дослідження, застосування необхідного наукового інструментарію.

Обґрунтованість і достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій дисертації забезпечується активним використанням в роботі значного обсягу наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених з загальної теорії управління, державного управління, адміністративного, конституційного, фінансового права, а також ґрунтовним аналізом широкого кола нормативно-правових джерел національного законодавства.

Здобувач одноособово опублікував 6 наукових статей, які опубліковані у вітчизняних наукових фахових виданнях, 4 тези доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

В цілому роботу оцінюю позитивно. Хочу відмітити, що робота була виконана самостійно і автора можна вважати підготовленим науковцем. Я робив лише окремі зауваження та вносив окремі корективи щодо обраної теми дослідження. Мені сподобалось те, що з деякими зауваженнями автор погоджувався, а з деякими – ні, і відстоював свою особисту точку зору з певних питань.

Відповідно до мети дисертації визначені завдання та методологічна основа роботи.

Високому ступеню наукової обґрунтованості і достовірності результатів наукового дослідження сприяє конструктивне використання дисертантом загальнонаукових й спеціальних методів пізнання (аналізу й синтезу, системного, системно-структурного, структурно-функціонального, історико-правового, інформаційного методів тощо), а також діалектичного світорозуміння.

Аналіз завдань дослідження свідчить про важливу роль, яку відіграє дана наукова робота для практичного застосування теоретичних висновків здобувача щодо публічного адміністрування сфери захисту прав свобод людини і громадянина в адміністративному провадженні.

Треба відзначити, що наукове дослідження Олексія Сергійовича будується на системному підході до предмета дослідження, характеризується належним рівнем наукових узагальнень, що надало можливість розкрити тему у повному обсязі, запропонувати новий та удосконалити існуючий в теорії адміністративного права і процесу понятійний апарат, сформулювати відповідні науково-практичні рекомендації. Звертає на себе увагу також намагання дисертанта працювати на різних рівнях наукового дослідження – від фундаментального до науково-прикладного.

Структура роботи, виклад її тексту, оформлення здійсненні відповідно до вимог, які пред'являються до даного виду робіт.

Дисертант продемонстрував вміння логічно викладати думки, вести коректну полеміку з авторами, підсумовувати викладене висновками, пов'язувати теоретичні положення з потребами практики, робити законодавчі пропозиції та рекомендації прикладного характеру. При цьому здобувач проаналізував велику кількість наукових та нормативно-правових джерел, які стосуються різних аспектів досліджуваної проблеми.

Результати дослідження належним чином апробовані, впроваджені в практику та відображені в необхідній кількості наукових публікацій.

Таким чином, викладене дозволяє зробити висновок про те, що дисертаційне дослідження **«Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні»** є завершеною науковою працею, у якій її автором отримано нові науково обґрунтовані результати, що в сукупності розв'язують конкретне наукове завдання, яке має значення для розвитку науки адміністративного права України, дисертаційна робота відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затв. постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами і доповненнями від 03 квітня 2019 року № 283), Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44, Вимогам до оформлення дисертації, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12.01.2017 № 40, а її автор – Кочерев Олексій Сергійович – заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право.

Після цього слово було надано **рецензентам** наукової праці:

Доктор юридичних наук, професор Ключова Є.М. відзначила високий науковий рівень дисертаційного дослідження Кочерева Олексія Сергійовича.

Позитивно оцінюючи положення дисертаційного дослідження здобувача, зазначила окремі дискусійні положення роботи, які потребують уточнення, додаткового обґрунтування чи пояснення.

1. Зважаючи на те, що в підрозділі 1.1 «Історичні аспекти розвитку річкового судноплавства» та відповідно до його змісту має бути висвітлено проблематику поняття категорії історія річкового судноплавства, при чому на території всієї сучасної України

2. Підрозділ 1.2 «Структура та нормативно-правова основа діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні» присвячений дослідженню комплексного підходу до нормативного регулювання розвитку річкового судноплавства. Чому не зроблений аналіз нормативно-правових документів, які регламентують діяльність органів виконавчої влади в даній сфері?

3. У висновках не приділено увагу методам забезпечення розвитку річкового судноплавства. Чи є якісь актуальні напрацювання в цьому напрямку автора?

4. Як видно з наведеного, в дисертації комплексно досліджено питання імплементації норм європейського права в нормативне поле України. Досвід якої країни є пріоритетним?

Однак висловлені зауваження суттєво не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації, обумовлену відзначеними вище актуальністю, ступенем достовірності, обґрунтованості та новизною основних її результатів, а лише характеризують складність проблематики, що досліджується.

Усе викладене, а також вивчення змісту дисертації та опублікованих праць дає підстави зробити висновок, що дисертація Кочерева Олексія Сергійовича **«Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні»** є самостійним завершеним науковим дослідженням з актуальної проблематики, яке містить оригінальні підходи до розв'язання теоретичних і практичних проблем у сфері забезпечення розвитку річкового судноплавства. У дисертації представлено нові науково обґрунтовані результати, що мають важливе значення для галузі знань «Право» та є підґрунтям для удосконалення публічного адміністрування сфери річкового судноплавства.

Основні положення, висновки та рекомендації дисертації містять елементи наукової новизни, є повністю обґрунтовані та аргументовані і отримали необхідну апробацію на науково-практичних конференціях. У публікаціях здобувача знайшли відображення всі положення дисертаційного дослідження.

Зміст дисертації відповідає визначеній меті, поставлені здобувачем наукові завдання вирішені повною мірою, мету дослідження досягнуто. Роботу виконано державною мовою.

Структура й обсяг роботи та дисертація в цілому відповідають вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затв. постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами і доповненнями від 03 квітня 2019 року № 283), Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44, Вимогам до оформлення дисертації, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12.01.2017 № 40, що висуваються до дисертації на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Дисертація Кочерева Олексія Сергійовича **«Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні»** відповідає встановленим вимогам та може бути рекомендована до разової спеціалізованої вченої ради для попереднього розгляду і захисту на здобуття ступеня доктора філософії.

Доктор юридичних наук, професор Беззубов Д.О., відзначив достатній фаховий рівень дисертаційного дослідження Кочерева Олексія Сергійовича,

виконаного на актуальну тему, істотне теоретичне і прикладне наукове обґрунтування висновків і пропозицій.

Разом із ними дисертація містить і дискусійні положення та зауваження щодо змісту та оформлення дисертації.

1. Передусім вважаємо за необхідне звернути увагу на необхідність уточнення місця і ролі транспортного права з позицій історіографії. Яким чином історичні події періоду незалежності вплинули на становлення даного інституту ?
2. Підтримуючи точку зору дисертанта, що «також пропонується імперативне зобов'язання забезпечити паспортизацію операційної акваторії причальної споруди й підхідного каналу до неї відповідно до законодавства, а також підтримання їх гарантованих габаритів шляхом проведення відповідних дорожніх робіт організацією-експлуатантом. Отже, держава зі своєї витратної частини ці зобов'язання виводить.», вважаємо, що така саме позиція була б доречна і щодо правового регулювання всієї транспортної системи взагалі.
3. Непереконливими, з нашої точки зору, постають аргументи, що «Констатовано, що системна та організаційна робота в сфері дипломування судноплавців повинна мати елементи державного регулювання та децентралізації в аспекті підготовки кадрів для маломірних суден та малих каботажних перевезень». Чи є ймовірність удосконалення психологічної складової в системі підготовки дипломованих моряків?
4. Залишилась поза увагою автора категорія економічної безпеки підприємств річкової галузі. Яке бачення автора щодо цієї категорії в системі річкового судноплавства?

Однак висловлені зауваження суттєво не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації, обумовленої відзначеними вище актуальністю, ступенем достовірності, обґрунтованості та новизною основних її результатів, а лише характеризують складність проблематики, що досліджується.

Усе викладене, а також вивчення змісту дисертації та опублікованих праць Кочерева Олексія Сергійовича дає підстави зробити висновок, що дисертація Кочерева Олексія Сергійовича **«Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні»** є самостійним завершеним науковим дослідженням з актуальної проблематики, яке містить оригінальні підходи до розв'язання теоретичних і практичних проблем у сфері аквакультури. У дисертації представлено нові науково обґрунтовані результати, що мають важливе значення для галузі знань «Право» та є підґрунтям для удосконалення публічного адміністрування сфери податків та зборів.

Основні положення, висновки та рекомендації дисертації містять елементи наукової новизни, є повністю обґрунтовані та аргументовані і отримали необхідну апробацію на науково-практичних конференціях. У публікаціях здобувача знайшли відображення всі положення дисертаційного дослідження.

Зміст дисертації відповідає визначеній меті, поставлені здобувачем наукові завдання вирішені повною мірою, мету дослідження досягнуто. Роботу виконано державною мовою.

Структура й обсяг роботи та дисертація в цілому відповідають вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затв. постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами і доповненнями від 03 квітня 2019 року № 283), Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44, Вимогам до оформлення дисертації, затв. постановою Кабінету Міністрів України від 12.01.2017 № 40, що висуваються до дисертації на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Дисертація **«Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні»** відповідає встановленим вимогам та може бути рекомендована до разової спеціалізованої вченої ради для попереднього розгляду і захисту на здобуття ступеня доктора філософії.

ВИСНОВОК

про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Кочерева Олексія Сергійовича на тему «ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В УКРАЇНІ»

Актуальність теми дисертаційного дослідження. Одним із найважливіших елементів розвитку економіки України є транспортний комплекс. Він виступає головним елементом економіки країни та сприяє міжнародним відносинам у сфері транспорту. Розвиток транспортного комплексу виступає пріоритетним напрямом розвитку держави як суб'єкта міжнародного права та міжнародної економіки. Одна із ключових галузей транспорту – це річковий транспорт.

Річковий транспорт, як і морський, має низку переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж і перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше.

Станом на сьогодні досить вагомою проблемою законодавства у сфері портового права та діяльності внутрішнього водного транспорту є відсутність чіткого визначення та регламентації функціонування річкових портів в Україні, хоч судноплавний потенціал річок у державі є досить високим. Внутрішній водний транспорт має необхідний потенціал для участі в мультимодальних перевезеннях та може бути застосований в інтегрованій системі доставки вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту.

Розвиток річкової логістики є однією з головних ознак розвиненої економіки країни. Наприклад, у західній частині Європи нині функціонує канал, який з'єднує найбільші транспортні системи Європи і дозволяє річковому судноплавству в цьому регіоні процвітати. Аналогічна ситуація і в США: завдяки розвиненій річковій інфраструктурі країни, річками перевозять значну частину зерна і енергетичного вугілля.

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, дефіцит та зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через повномасштабну війну Росії проти України, намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Перевагами внутрішнього водного (річкового) перевезення є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі; екологічність. Річковий транспорт міг би взяти на себе функцію доставки вантажів у порти Чорного моря та вдосконалити логістику транзитної держави. Але, незважаючи на величезний природний потенціал, українське річкове судноплавство нині не розвивається.

За роки незалежності України обсяг вантажних перевезень річковим транспортом скоротився майже вдвідесятеро, а обсяг пасажирських перевезень майже досяг нульової позначки. Основні вантажні перевезення по Дніпру сьогодні – це доставка зернових, будівельних матеріалів, продукції металургії та хімічної промисловості.

Основними причинами, за яких гальмується розвиток судноплавства в Україні: незадовільний стан водних магістралей, застаріла інфраструктура, судноплавні шлюзи, що не припиняють ремонтних робіт і потребують термінової реконструкції, недостатні потужності судноремонтних підприємств, дефіцит та моральне старіння флоту, недостатній кадровий ресурс, низький рівень оплати праці робітників річкового транспорту, відсутність законодавств, яке регулює річкові перевезення і роботу портової інфраструктури.

Особливості функціонування річкового транспорту в Україні розкриті в працях Н. Гуржій, О. Аніщенко, А. Окорокова, Р. Вернигори, П. Цупрова, П. Садловської, Є. Ключевої, Г. Кучерук, А. Партоли, О. Мельник, Е. Грицюк, С. Дугіна, А. Волошенко, В. Кириленко, Л. Кириленко, О. Невзорова, Л. Марценюк, Т. Мукмінова та ін. Проте детальний розгляд наявних законопроектів у сфері внутрішнього водного транспорту та дослідження їх норм про організаційно-правову форму створення та функціонування річкових портів в Україні в них відсутні, що й обумовило вибір цього дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, п. 4 Пріоритетних напрямів розвитку правової

науки на 2015–2021 рр., рекомендованих відділенням державно-правових наук і міжнародного права АПрН України. Дослідження проводилося відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри конституційного та адміністративного права «Проблеми формування та розвитку транспортного права України» № 30/13.01.05, в межах теми науково-дослідної роботи юридичного факультету Державного університету інфраструктури та технологій: «Предмет, метод та місце транспортного права в національній системі права» від 06.12.2020 р. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р, передбачає заходи щодо забезпечення розвитку водного транспорту: поступову лібералізацію вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; поліпшення судноплавних характеристик і збільшення обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів уп'ятеро; стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) й інтелектуальних транспортних систем та іншого. У зв'язку із зазначеним, актуалізується питання щодо модернізації законодавства про внутрішній водний транспорт для посилення і розвитку такого перспективного, екологічного й економічно вигідного виду перевезень, розвитку інфраструктури річкового транспорту та інтеграції української транспортної мережі до транс'європейської.

Тема дисертації затверджена 15 жовтня 2020 р. (протокол № 3) Вченою радою Інституту управління, технологій та права Державного університету інфраструктури та технологій.

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є комплексне дослідження правового регулювання та напрацювання рекомендацій щодо удосконалення правового забезпечення в галузі річкового судноплавства в Україні.

Для реалізації зазначеної мети, необхідно виконати такі завдання:

- проаналізувати історіографію виникнення та розвитку річкового судноплавства в Україні;
- дослідити законодавчу базу в галузі річкового судноплавства;
- розглянути Закон України «Про внутрішній водний транспорт» з позиції правових перспектив розвитку транспортної галузі;
- визначити проблеми та недоліки законодавства в галузі річкового судноплавства;
- з'ясувати особливості дипломування капітанів суден на внутрішніх водних шляхах;
- запропонувати шляхи удосконалення законодавчого забезпечення річкового судноплавства;
- проаналізувати іноземний досвід розвитку річкового судноплавства;
- запропонувати механізми імплементації іноземного досвіду регулювання діяльності річкового транспорту в національні нормативні акти.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають при вантажних та пасажирських перевезеннях річковим транспортом на внутрішніх водних шляхах України.

Предмет дослідження – нормативне регулювання правовідносин у сфері річкового судноплавства в Україні.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження слугували філософські (діалектичний), загальнотеоретичні (гносеологічний, структурно-функціональний), спеціальні (порівняльно-правовий, індуктивний) та міжгалузеві (історичний, аналітичний) методи наукового пізнання, застосування яких обумовлене системним підходом.

У процесі роботи було, зокрема, застосовано *формально-юридичний метод* для пізнання внутрішньої форми правових явищ і процесів, для з'ясування думки законодавця, вираженої в тексті закону. Особливість методу полягає в зосередженні уваги на логічному опрацюванні правових норм. Під час опрацювання таких норм, деякі правові положення трансформуються в загальні поняття, з яких, натомість, виводяться певні логічні наслідки, здійснюється їх тлумачення (у процесі опрацювання Проекту Закону «Про внутрішній водний транспорт», а згодом і прийнятий закон).

Порівняльно-правовий метод використано при співставленні окремих правових норм у галузі внутрішнього водного транспорту України та деяких інших країн, з метою визначення перспектив реформування національного механізму правового регулювання (при порівнянні організації внутрішнього водного транспорту країн ЄС).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним дослідженням проблем адміністративно-правового регулювання річкового судноплавства в Україні. Наукову новизну результатів дослідження характеризує низка положень та висновків, одержаних у ході роботи над дисертацією, а саме:

вперше:

- річковий транспорт визначений як головний елемент транспортної системи України, діяльність якого регулюється нормами адміністративного права;
- здійснена класифікація форм і методів адміністративно-правового регулювання відносин у сфері річкового судноплавства України;
- виявлено колізійність норм адміністративного права щодо регулювання діяльності в сфері річкового судноплавства;
- сформульовано й обґрунтовано пропозиції і рекомендації щодо вдосконалення адміністративного законодавства в сфері річкового судноплавства України;

удосконалено:

- поняття «річковий транспорт», яке запропоновано тлумачити як систему всіх видів підприємств, установ та організацій, діяльність яких спрямована на створення умов та використання внутрішніх водних шляхів за допомогою річкових суден для пасажирських та вантажних перевезень;
- поняття «безпека річкового транспорту», «регулювання річкового транспорту», «транспортна безпека», «забезпечення транспортної безпеки», «безпека

внутрішніх водних шляхів», «безпека навігації», «екологічна безпека річкового транспорту»;

– підхід до визначення правового статусу командира судна, наголошується на недоцільності розмежовувати в законодавстві його права і обов'язки, оскільки вони є його повноваженнями як особи, відповідальної за безпеку на борту повітряного судна – запропоновано замінити терміни «права», «обов'язки» єдиним терміном «повноваження» або «компетенції»;

– підхід до визначення об'єкта посягання адміністративних правопорушень у галузі річкового транспорту, яким визначено безпеку;

– розмежування адміністративних правопорушень і злочинів у галузі річкового транспорту в частині уточнення термінології;

– санкції за адміністративні правопорушення, вчинені в галузі річкового транспорту, з цією метою запропоновано класифікацію розмірів штрафів, запровадити додаткові стягнення для цієї категорії правопорушень у вигляді анулювання ліцензії, сертифіката (свідоцтва);

дістали подальшого розвитку:

– пропозиції щодо удосконалення законодавства України в сфері адміністративно-правового регулювання річкового транспорту та його гармонізації з правом Європейського Союзу;

– визначення системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання річкового транспорту в Україні.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що обґрунтовані в ході дисертаційного дослідження положення, висновки і пропозиції можуть бути використані у:

– *науково-дослідній роботі* – для подальших теоретичних розробок проблем адміністративно-правового регулювання галузі річкового судноплавства; крім цього, винесені на захист положення є важливими для подальшого розвитку науки водного права (Акт упровадження Державного університету інфраструктури та технологій 2021 р.);

– *правотворчій сфері* – запропоновані зміни та доповнення до чинного законодавства, зокрема до Водного кодексу України, КУпАП, ККУ, Закону України «Про транспорт»;

– *правозастосовній практиці* – у діяльності органів державної влади, що забезпечують формування та реалізацію державної політику в галузі річкового судноплавства, а також удосконаленні їх взаємодії;

– *освітньому процесі* – при розробці навчальних програм та викладанні дисциплін: «Адміністративне право» (в частині адміністративно-правового регулюванні транспорту та відповідальності на транспорті). (Акт упровадження ДУІТ в 2022р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійною науковою працею. Наукова новизна, висновки та рекомендації сформульовані автором, обґрунтовано на підставі особистих досліджень та міркувань. При використанні наукових праць інших учених, на них зроблено відповідні посилання.

Апробація результатів дослідження. Результати досліджень, викладені в дисертації, були представлені у вигляді доповідей і виступів на таких міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання» (м. Одеса, 26 листопада 2020 р.); «Політико-правова реформа в Україні: теорія, методологія, праксеологія» (м. Київ, 15 жовтня 2021 р.); «Чинники розвитку юридичних наук у XXI столітті»: (м. Дніпро, 5–6 листопада 2021 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, вступу, трьох розділів, логічно об'єднаних у дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 224 сторінки, з них основного тексту – 205 сторінок. Список використаних джерел налічує 170 найменувань та займає 19 сторінок. Додатки розміщено на двох сторінках.

Публікації. Основні положення дисертації висвітлено в 10 наукових публікаціях, з яких: 6 наукових статей, зокрема 4 у виданнях, які входять до переліку наукових фахових видань України та 4 тез виступів на науково-практичних заходах.

Список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію матеріалів дисертації:

Праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Кочерев О. С. Законодавче забезпечення функціонування галузі річкового судноплавства України. *Наукові записки*. Серія: Право. 2020. № 8. (Спецвипуск). С. 157–163. URL: https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/8_spec_2020/157-163.pdf.
2. Кочерев О. С. Система дипломування судноводіїв у галузі морського, зокрема річкового судноплавства України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 3. С. 77–81.
3. Кочерев О. С. Шляхи та перспективи розвитку річкового судноплавства в Україні. *Юридичного наукового електронного журналу*. 2021. № 10. С. 209–212. URL: http://www.lsej.org.ua/10_2021/54.pdf.
4. Кочерев О. С. Історичні аспекти та сучасний стан річкового судноплавства в Україні. *Право і суспільство*. 2021. № 6. С. 173–180.
5. Кочерев О. С. Генеза становлення та розвитку діяльності органів управління у галузі річкового судноплавства в Україні. *Наукові записки*. Серія: Право. 2021. № 11. С. 107–112. URL: <https://pravo.cuspu.edu.ua/index.php/pravo/article/view/77>.
6. Kocherev O. Administrative and regulatory regulation of the functioning of river transport in ukraine and the EU. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2021. № 2. P. 210–215.

Матеріали наукових конференцій:

7. Кочерев О. С. Імплементация досвіду ЄС в галузі річкового судноплавства. *Кібербезпека в Україні: правові та організаційні питання*: науково-практична конференція (м. Одеса, 15 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 113–114.
8. Кочерев О. С. Проблемні аспекти практичної реалізації положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт». *Кібербезпека в Україні: правові та*

організаційні питання: науково-практична конференція (м. Одеса, 26 листопада 2020 року). Одеса, 2020. С. 112–114.

9. Кочерев О. С. Досвід країн ЄС в галузі внутрішнього водного транспорту та його імплементація в Україні. *Політико-правова реформа в Україні: теорія, методологія, праксеологія*: науково-практична конференція (м. Київ, 15 жовтня 2021 року). Київ: ВД «Кафедра», 2021. С. 106–110.

10. Кочерев О. С. Реформування галузі водного транспорту. *Чинники розвитку юридичних наук у XXI столітті*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 5–6 листопада 2021 року). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2021. С. 60–64.

В роботі фактів академічного плагіату, фабрикації, фальсифікації не виявлено.

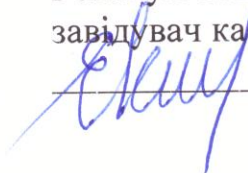
У результаті попередньої експертизи дисертації Кочерева Олексія Сергійовича повноти публікації основних результатів дослідження

УХВАЛЕНО:

1. Затвердити висновок про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Кочерева Олексія Сергійовича на тему «Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні».
2. Констатувати, що за актуальністю, ступенем новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Кочерева Олексія Сергійовича відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261, Вимогам до оформлення дисертації, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2017 року № 40, Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44.
3. Рекомендувати дисертацію Кочерева Олексія Сергійовича на тему «Організаційно-правові засади розвитку річкового судноплавства в Україні» до захисту на здобуття ступеня доктора філософії у разовій спеціалізованій вченій раді за спеціальністю 081 «Право».

Головуючий на засіданні

завідувач кафедри господарського та транспортного права, д.ю.н., професор



Клюєва Є.М.