

*Воронюк Н. П.,
доктор філософії,
старший науковий співробітник групи захисту
інтелектуальної власності відділу організації наукової роботи
Національної академії внутрішніх справ*

ПРАВОВИЙ СТАТУС КЛАСИФІКАЦІЙНИХ ТОВАРИСТВ ЗГІДНО ЗАКОНУ УКРАЇНИ «ПРО ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ»

Анотація. Стаття присвячена дослідженню питання правового статусу класифікаційних товариств згідно Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Авторкою, враховуючи діяльність класифікаційних товариств у світовій практиці, в якій така діяльність пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства, в частині, яка стосується забезпечення безпеки плавзасобів, норми Директиви ЄС 2016/1629, якими передбачено, що функцією визнаних класифікаційних товариств у забезпеченні безпеки судноплавства є перевірка технічного стану плавучих засобів, зроблено висновок, що діяльність класифікаційних товариств у сфері забезпечення безпеки судноплавства полягає саме у встановленні та перевірці виконання технічних вимог щодо будівництва та утримання піднаглядних суден, дотримання яких забезпечує безпечну їх експлуатацію.

Аналізуючи дефініцію «класифікаційне товариство», що наведена у Законі України «Про внутрішній водний транспорт», було встановлено, що Законом надано такі повноваження класифікаційному товариству: видавати, застосовувати, підтримувати і регулярно оновлювати власні правила класифікації. Такі правила можуть бути встановлені щодо проектування, конструкції і огляду суден. Класифікаційне товариство оприлюднює реєстр (реєстр) суден, які класифіковано.

З набранням чинності Закону України «Про внутрішній водний транспорт» змінились підходи до обрання судовласником класифікаційного товариства. Втратила чинність норма Закону України «Про транспорт», на підставі якої Постановою Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і внутрішньому водному транспорті» фактично було запроваджено діяльність єдиного класифікаційного товариства у сфері внутрішнього водного транспорту – державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України». Норми Закону України «Про внутрішній водний транспорт» надали можливість вільного обрання судовласником класифікаційного товариства серед тих, які пройшли передбачену Законом та Директивою ЄС 2016/1629, процедуру визнання.

Аналіз інформації з офіційних веб-ресурсів вказав на те, що на даний час Адміністрацією судноплавства, як уповноваженим органом, не підписано відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» з жодним класифікаційним товариством угоди, яка укласться за наслідками визнання класифікаційного товариства.

Процедура визнання класифікаційного товариства є фактом, з яким Директива ЄС 2016/1629 та Закон України «Про внутрішній водний транспорт» пов'язує можливість покладання повноважень держави щодо перевірки технічного стану суден та видання документів на право плавання

на класифікаційне товариство. Вказане обумовлене необхідністю забезпечення допуску до діяльності лише тих класифікаційних товариств, які відповідають критеріям, виконання яких забезпечить належний рівень контролю за технічним станом плавзасобів, що в свою чергу буде забезпечувати належний рівень безпеки судноплавства.

Авторка приходиться до висновку, що відсутність затвердженого порядку визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди, та відсутність підписаних Адміністрацією судноплавства з визнаними класифікаційними товариствами угод, має своїм наслідком фактичне використання суден внутрішнього плавання, малих суден та водних мотоциклів з документами, які не є законною підставою для плавання, оскільки видані неуповноваженим суб'єктом – класифікаційним товариством, яке не має визнання. Крім того, як вважає авторка, в зв'язку з наведеними обставинами, Адміністрація судноплавства не здійснює свої повноваження в частині забезпечення безпеки судноплавства шляхом контролю за діяльністю класифікаційних товариств.

Ключові слова: безпека судноплавства, класифікаційне товариство, визнання класифікаційного товариства, повноваження класифікаційних товариств, внутрішній водний транспорт.

Постановка проблеми. Внутрішній водний транспорт у світовій практиці вважається одним із самих дешевих видів транспорту. В Україні, не зважаючи на розвинену річкову мережу, впродовж значного періоду часу судноплавство внутрішніми водними шляхами не просто не розвивалось, занепали перевезення навіть тими шляхами, які ще функціонували наприкінці минулого століття. Поступово переставали функціонувати як судноплавні, шляхи, які були такими протягом багатьох десятиліть, чи навіть століть.

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [1] мало стати поштовхом для відновлення судноплавства та суднобудування у державі.

Повномасштабне вторгнення російської федерації, захоплення лівобережної частини придніпров'я, руйнування Каховської ГЕС та блокування транспортно-логістичного річкового кластеру в нижній частині Південного Бугу, ставить перед державою нові виклики. Вказані обставини викликали необхідність не лише відновлення судноплавства існуючими внутрішніми шляхами (річки Стир, Горинь, Дністер та інші), а й освоєння нових, що забезпечить сполучення з європейською мережею водних шляхів.

При таких вихідних даних одним із ключових чинників розвитку судноплавства внутрішніми водними шляхами стане питання будівництва та експлуатації нового флоту, який врахуватиме специфіку плавання відповідними шляхами, відповідатиме вимогам екологічної безпеки та вимогам щодо перевезення маломобільних груп населення.

Технічний стан плавзасобів – один із чинників, які впливають на безпеку судноплавства. Запровадження дієвого механізму забезпечення контролю за технічним станом суден є завданням держави у системі заходів щодо забезпечення безпеки судноплавства.

Світова практика свідчить, що ефективним механізмом контролю технічного стану суден є покладення такої функції на класифікаційні товариства – незалежні авторитетні суб'єкти, які встановлюють власні правила побудови та експлуатації суден, та контролюють їх виконання.

Враховуючи викладене, з'ясування правового статусу класифікаційних товариств згідно Закону України «Про внутрішній водний транспорт» є важливим засобом для визначення напрямів державної політики в сфері забезпечення безпеки судноплавства, відновлення та розвитку плавання внутрішніми водними шляхами та національної суднобудівної галузі.

Стан дослідження. Вивченням проблемних питань безпеки судноплавства, які стосуються різних аспектів цього явища займалися велика кількість вітчизняних науковців. Значну увагу у питанні забезпеченні безпеки судноплавства науковцями приділяється впливу людського фактора та підвищенню професійних здібностей фахівців. Вказаній проблематиці присвячені роботи Т. Аверочкіної, С. Волошинова, О. Даниленко, Д. Дукова, М. Коротченко, В. Малева, М. Мусоріна К. Ткаченка та інших. О. Даниленко, В. Чимшир, Ю. Шульга дослідили питання безпеки судноплавства на морському та внутрішньому водному транспорті як об'єкт наукових досліджень. Серед науковців, які займаються загальними засадами вивчення такого явища як безпека судноплавства, доцільно виділити дослідження А. Собакаря щодо безпеки судноплавства як складової національної безпеки України, оскільки науковець враховує комплексний підхід щодо проблем безпеки руху, так як має значні наукові здобутки в проблематиці безпеки дорожнього руху.

Як складову забезпечення безпеки судноплавства питання діяльності класифікаційних товариств вивчали В. Сергійчик та Т. Плачкова. Авторами досліджено питання діяльності державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» [2; 3].

Разом з тим, вивчаючи питання діяльності державного підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» не було досліджено світові напрацювання в питанні діяльності класифікаційних товариств, їх ролі у забезпеченні безпеки судноплавства, повноваження, які мають класифікаційні товариства.

На даний час залишається не дослідженим питання діяльності класифікаційних товариств в Україні в умовах зміни правового регулювання у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Мета статті полягає у визначенні засад діяльності, функцій та повноважень класифікаційних товариств згідно Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Виклад основного матеріалу. Враховуючи Закон України «Про внутрішній водний транспорт», яким вперше на законодавчому рівні було здійснено спробу врегулювати питання діяльності класифікаційних товариств з урахуванням світової практики, що передбачає можливість вільного вибору судовласником класифікаційного товариства серед уповноважених та визначено компетенцію класифікаційних товариств у сфері внутрішнього судноплавства [1].

До набуття чинності вказаного Закону, діяла норма статті 29 Закону України «Про транспорт», якою передбачалось, що технічний та класифікаційний нагляд за річковими суднами здійснюється класифікаційним товариством у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України [3, с. 119].

Вказана норма була підставою для покладення Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» на державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» повноважень щодо здійснення технічного нагляду і проведення класифікації річкових торговельних суден, та визначила вказане підприємство фактично єдиним класифікаційним товариством, яке діяло у сфері річкового судноплавства [4].

В світовій практиці діяльність класифікаційних товариств базується на вільному виборі судовласником класифікаційного товариства, на авторитетності товариств, стабільності їх практики та постійномунапрацюванні ними нових підходів для підвищення безпеки плавзасобів [2, с. 14].

Для розуміння ролі класифікаційних товариств у забезпеченні безпеки судноплавства доцільно розглянути засади діяльності IACS. IACS заснували 11 вересня 1968 на зборах у офісі Germanischer Lloyd у Гамбурзі. До складу її увійшли такі авторитетні класифікаційні товариства як Американське бюро судноплавства, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Registro Italiano Navale [5, с. 393].

IACS – це асоціація класифікаційних товариств, яка: встановлює, переглядає, просуває та розробляє мінімальні технічні вимоги щодо проектування, будівництва, технічного обслуговування та огляду суден та інших морських об'єктів; діє як каталізатор для надання допомоги міжнародним регулюючим органам і стандартним організаціям у розробці, зміні та тлумаченні правил і галузевих стандартів у проектуванні, будівництві та управлінні суднами з метою підвищення безпеки на морі та запобігання забрудненню моря; надає Схему сертифікації системи якості (QSCS), якої повинні дотримуватися її члени, як гарантію професійної чесності та підтримки високих професійних стандартів [6].

На думку дослідників у сфері безпеки судноплавства з 2019 року профілактичне обслуговування суден є найпоширенішою стратегією в судноплавній галузі; графіки технічного обслуговування плануються заздалегідь відповідно до рекомендацій виробника та вимог класифікаційного товариства, що дозволяє скоротити неоперативний час і передбачити наявність ресурсів, тобто: запасні частини, площадки, доки, людські ресурси [7].

Визначаючи роль класифікаційних товариств у сфері забезпечення безпеки судноплавства необхідно виходити з того, що метою класифікаційного товариства є розробка та застосування

своїх правил будівництва та технічного обслуговування суден (конструктивні, інженерні та механічні системи), а також проведення статутної сертифікації як визнаної організації (RO), яка діє від імені Адміністрації прапора. Класифікаційні товариства беруть участь у роботі судна протягом усього його життєвого циклу, включаючи затвердження проекту, обстеження під час будівництва та експлуатації, видачу класифікаційних сертифікатів тощо [8].

Отже, можна говорити, що діяльність класифікаційних товариств у сфері забезпечення безпеки судноплавства полягає саме у встановленні перевіркою виконання технічних вимог щодо будівництва та утримання піднаглядних суден, дотримання яких забезпечує безпечну їх експлуатацію.

Відповідно до Директиви Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1629 від 14 вересня 2016 року про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС [9], яка визначає технічні вимоги, необхідні для забезпечення безпеки плавучих засобів, що плавають внутрішніми водними шляхами, встановила, що держави-члени повинні забезпечити компетентні органи проводили первинні, періодичні, спеціальні та добровільні перевірки, зазначені у цій Директиві. Такі компетентні органи можуть не піддавати плавучий засіб повній або частковій технічній перевірці, якщо дійсне свідоцтво, видане визнаним класифікаційним товариством підтверджує, що плавучий засіб повністю або частково задовольняє технічні вимоги [9].

Таким чином, положеннями Директиви передбачено, що функцією визнаних класифікаційних товариств у забезпеченні безпеки судноплавства є перевірка технічного стану плавучих засобів.

Для визначення правового статусу класифікаційних товариств згідно Закону «Про внутрішній водний транспорт», доцільно в першу чергу проаналізувати понятійний апарат Закону.

Вищевказаний Закон дефініцію «класифікаційне товариство» як юридичну особу, яка видає, застосовує, підтримує і регулярно оновлює власні правила класифікації (включаючи технічні вимоги) щодо проектування, конструкції і огляду суден, оприлюднює реєстр (реєстр) суден, які класифіковано [1].

Отже, Законом надано такі повноваження класифікаційному товариству: видавати, застосовувати, підтримувати і регулярно оновлювати власні правила класифікації. Такі правила можуть бути встановлені щодо проектування, конструкції і огляду суден. Також, класифікаційне товариство оприлюднює реєстр (реєстр) суден, які класифіковано.

Статтею 33 Закону «Про внутрішній водний транспорт» на класифікаційні товариства покладено функції щодо класифікації суден та технічного нагляду за виконанням на судах внутрішнього плавання технічних вимог до суден внутрішнього плавання, вимог, що встановлені міжнародними договорами України [1].

Також Закон визначає, що класифікацію та технічний нагляд за суднами внутрішнього водного плавання здійснює класифікаційне товариство, що обране судовласником.

Однак, судовласник обмежений у виборі класифікаційних товариств, оскільки так ж 33 стаття Закону вказує, що обирати він має серед класифікаційних товариств, з яким центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику

у сфері внутрішнього водного транспорту, уклав відповідну угоду. Перелік таких класифікаційних товариств оприлюднює на своєму офіційному веб-сайті центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту [1].

Відповідно до Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 березня 2022 року № 212 Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є центральним органом виконавчої влади який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства [10].

Аналізом інформації, викладеної на офіційному веб-сайті Адміністрації судноплавства [11], встановлено відсутність Переліку класифікаційних товариств, з якими Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України уклала відповідну угоду.

Можна припустити, що вказане пов'язано з такими обставинами, про те, що Закон «Про внутрішній водний транспорт» визначив, що порядок визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди, затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах внутрішнього водного транспорту, з урахуванням міжнародних договорів України та беручи до уваги законодавство Європейського Союзу [1].

Згідно Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 № 1400) Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту [12].

Пошук інформації на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури [13] та офіційному веб-порталі парламенту України [14] інформації про затвердження порядку визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди результатів не дав. Вказане свідчить про те, що на даний час такий порядок не затверджений.

Виходячи з принципу, закладеного у статті 19 Конституції України, відповідно до якого органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [15], Адміністрація судноплавства не має повноважень на даний час підписувати угоду відповідно до статті 33 Закону «Про внутрішній водний транспорт» з будь-яким класифікаційним товариством [1].

Стаття 33 Закону «Про внутрішній водний транспорт» поклала на класифікаційні товариства ряд повноважень. З метою перевірки відповідності технічного стану суден внутрішнього плавання встановленим законодавством вимогам для плавання на внутрішніх водних шляхах визнане класифікаційне товариство проводить первісні, періодичні, спеці-

альні та добровільні технічні огляди суден. За результатами первісних і періодичних технічних оглядів суднам видаються (поновлюються) свідоцтва судна внутрішнього плавання. Плавання судна внутрішнього плавання, технічний стан якого не відповідає зазначеному у свідоцтві судна внутрішнього плавання, забороняється [1]. Відповідно до статті 31 Закону «Про внутрішній водний транспорт» класифікаційне свідоцтво видається класифікаційним товариством, обраним судновласником, за формою, що встановлюється правилами цього класифікаційного товариства. Свідоцтво судна внутрішнього плавання або тимчасове свідоцтво судна внутрішнього плавання, додаткове свідоцтво судна внутрішнього плавання видаються визнаним класифікаційним товариством, обраним судновласником, від імені держави за результатами технічного огляду [1].

Таким чином, законодавець надав повноваження щодо огляду суден з метою їх допуску до плавання та видання документів, що надають право плавання від імені держави, класифікаційним товариствам. При цьому, Закон визначає ознаку класифікаційного товариства, яким надано такі повноваження – «визнане». Таке класифікаційне товариство має бути визнане у встановленому законодавством порядку уповноваженим державним органом.

Стаття 33 передбачає підстави для позбавлення класифікаційного товариства вказаних повноважень видання документів від імені держави: «Визнання класифікаційного товариства може бути припинено центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, зокрема у разі невідповідності класифікаційного товариства вимогам, встановленим законодавством» [1].

Вимоги до визнання класифікаційних товариств, як основна підвалина для забезпечення безпеки судноплавства, встановлені Директивою ЄС 2016/1629. Стаття 21 Директиви присвячена процедурі визнання та додаток VI визначає критерії, яким має відповідати класифікаційне товариство для його визнання [9].

Одним із критеріїв, для визнання класифікаційного товариства відповідно до статті 21 Директива вказує: класифікаційне товариство повинне бути здатним документально підтвердити значний досвід у сфері оцінки проектування та побудови суден внутрішнього плавання. Класифікаційне товариство повинне мати докладні правила та регламенти щодо проектування, побудови та періодичних перевірок суден внутрішнього плавання, зокрема для розрахунку остійності. Такі правила та регламенти повинні бути опубліковані принаймні голландською, англійською, французькою або німецькою мовою та постійно оновлюватися і вдосконалюватися у ході науково-дослідних програм. Вказані правила та регламенти не повинні суперечити положенням законодавства Союзу або чинним міжнародним угодам [9].

Таким чином, Директива ЄС 2016/1629, регулюючи питання компетенції класифікаційних товариств, встановила, що держави-члени повинні забезпечити компетентні органи, які проводили первинні, періодичні, спеціальні та добровільні перевірки. Відповідно такі компетентні органи можуть не піддавати плаваючий засіб повній або частковій технічній перевірці, якщо дійсне свідоцтво, видане визнаним класифікаційним товариством.

Отже, процедура визнання класифікаційного товариства є фактом, з яким Директива ЄС 2016/1629 пов'язує можливість покладання повноважень держави щодо перевірки технічного стану суден на класифікаційне товариство. Вказане обумовлене

необхідністю забезпечення допуску до діяльності лише таких класифікаційних товариств, які відповідають критеріям, виконання яких забезпечить належний рівень контролю за технічним станом плавзасобів, що в свою чергу буде забезпечувати належний рівень безпеки судноплавства.

З урахуванням відсутності інформації про визнання класифікаційних товариств та на добровільність вибору класифікаційного товариства судновласником, необхідно розглянути наслідки діяльності невизнаного класифікаційного товариства. Очевидно, що добровільне виконання судновласником правил класифікаційного товариства, яке не визнане у встановленому законодавством порядку державним органом, не буде мати наслідком порушення таким судновласником законодавства України.

Однак, документи, які видаються «невизнаним» класифікаційним товариством не будуть підставою для здійснення судноплавства суднами внутрішнього водного плавання. А відповідно, у випадку якщо класифікаційне товариство, з яким співпрацює судновласник не є визнаним, судновласнику доведеться укласти договір ще й визнаним класифікаційним товариством для отримання документів, які надають право плавання суднам та дотримуватися правил ще й такого визнаного класифікаційного товариства.

Необхідно звернути увагу на ту обставину, що Закон «Про внутрішній водний транспорт» [1] не передбачив можливості автоматичного визнання класифікаційного товариства, яке діяло відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» [4]. Прикінцеві та перехідні положення Закону містять лише норми, що на українських суднах внутрішнього плавання, зареєстрованих у Державному судовому реєстрі України до набрання чинності цим Законом, до 31 грудня 2035 року допускається відсутність свідоцтва судна внутрішнього плавання, за умови наявності чинного класифікаційного свідоцтва [1].

За таких обставин, документи класифікаційних товариств, виданні після набрання чинності Закону «Про внутрішній водний транспорт», не можуть бути підставою для здійснення судноплавства суднами внутрішнього плавання.

Аналогічною є ситуація й з малими суднами та водними мотоциклами. Відповідно до статті 38 Закону «Про внутрішній водний транспорт» малі судна, що підлягають обов'язковій реєстрації в Судовій книзі України, підлягають технічному нагляду, що здійснюється відповідно до порядку здійснення технічного нагляду за суднами [1].

Малі судна та водні мотоцикли з метою здійснення технічного нагляду підлягають таким оглядам, що проводяться визнаним класифікаційним товариством: первісному огляду, за результатами якого судну або водному мотоциклу за рішенням визнаного класифікаційного товариства видається свідоцтво про придатність судна до плавання; черговому огляду після закінчення строку дії свідоцтва про придатність судна до плавання, за результатами якого судну або водному мотоциклу видається нове свідоцтво; позачерговому огляду, за результатами якого судну або водному мотоциклу видається нове свідоцтво про придатність до плавання, який здійснюється: після переобладнання судна із заміною двигуна або істотною зміною конструкції корпусу судна; після аварійних подій, внаслідок яких пошкоджено корпус судна [1].

Відсутність затвердженого порядку визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди, має своїм наслідком фактичне використання суден внутрішнього плавання, малих суден та водних мотоциклів з документами, які не є законною підставою для плавання, оскільки видані неуповноваженим суб'єктом – класифікаційним товариством, яке не має визнання.

Окрім того, відсутність вказаного порядку має своїм наслідком й загрозу безпеці судноплавства, оскільки вказаний порядок мав би містити важелі впливу на класифікаційні товариства, які порушують вимоги, що можуть загрожувати безпеці судноплавства, адже відповідно до статті 16-3 Закону України «Про транспорт» [16] на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту покладено обов'язок не лише укладати договори з визнаними класифікаційними товариствами, уповноваженими видавати українським суднам внутрішнього плавання судові документи, надавати цим суднам і судноплавним компаніям послуги від імені держави прапора відповідно до міжнародних договорів України і з урахуванням вимог законодавства Європейського Союзу, але й контролювати виконання цими організаціями обов'язкових вимог, встановлених такими договорами; здійснення нагляду за здійсненням визнаними класифікаційними товариствами технічного нагляду за виконанням на українських суднах внутрішнього плавання вимог, встановлених законодавством і міжнародними договорами України та законодавством Європейського Союзу, за видачею ними відповідних судових документів і наданням ними відповідних послуг судовласникам і суднам [16].

Висновки. Отже, Законом України «Про внутрішній водний транспорт» визначено функції класифікаційних товариств у сфері внутрішнього водного транспорту, а також класифікація та технічний нагляд за суднами.

Здійснюючи вказані функції класифікаційні товариства уповноважені видавати, застосовувати, підтримувати і регулярно оновлювати власні правила класифікації суден. Правила класифікаційних товариств можуть бути встановлені щодо проектування, конструкції і огляду суден. На підставі класифікації суден, класифікаційне товариство оприлюднює реєстр (реєстр) суден, які класифіковано.

Класифікаційні товариства мають повноваження видавати судові документи. Надання повноважень щодо видачі таких документів пов'язано з визнанням у встановленому порядку класифікаційного товариства.

Наслідком визнання має бути підписана відповідно до порядку визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди угода між класифікаційним товариством та Адміністрацією судноплавства.

На даний час порядок визнання, припинення такого визнання, критерії відбору класифікаційних товариств, що здійснюють технічний нагляд за суднами внутрішнього плавання та проводять їх технічні огляди не затверджений. Жодне класифікаційне товариство не визнано у встановленому відповідно до статті 33 Закону «Про внутрішній водний транспорт» порядку.

Це має наслідком нелегітимність документів, які видаються класифікаційними товариствами як документи, що надають

право на плавання внутрішніми водними шляхами. Крім того, Адміністрація судноплавства не здійснює свої повноваження в частині забезпечення безпеки судноплавства шляхом контролю за діяльністю класифікаційних товариств.

Закон «Про внутрішній водний транспорт» не передбачив можливості автоматичного визнання класифікаційного товариства, яке діяло відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті». Вказана постанова підлягає визнанню такою, що втратила чинність, у зв'язку з невідповідністю нормам Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який передбачає вільний вибір судовласником класифікаційного товариства.

Враховуючи викладене, з метою відновлення суднобудівної та судноплавної галузей держави, забезпечення будівництва та подальшого утримання суден згідно вимог, що забезпечують безпеку судноплавства, уповноваженим державним органам доцільно прискорити приведення у відповідність до вимог Закону України «Про внутрішній водний транспорт» власних нормативно-правових актів та прийняття актів на виконання вимог Закону.

Література:

1. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20/ed20240528#n504>
2. Сергійчик В. О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден : автореферат. ... канд. юрид. наук, спец. : 12.00.07. Одеса, 2010. 20 с.
3. Плячкова Т.М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *LEX PORTUS*. № 1 (9) 2018. С. 115–126.
4. Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і внутрішньому водному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 08.06.1998 № 814. *Офіційний вісник України*. 1998. № 23. Ст. 829.
5. Сергійчик В. О. IACS: організаційно-правові засади діяльності. *Актуальні проблеми держави і права*. 2007. С. 391–395.
6. IACS – the International Association of Classification Societies. URL : <https://iacs.org.uk/membership/role-of-class>
7. Veronica Jaramillo Jimenez, Noureddine Bouhmala, Anne Haugen Gausdal. Developing a predictive maintenance model for vessel machinery. *Journal of Ocean Engineering and Science*, Volume 5, Issue 4, 2020. Pages 358-386, ISSN 2468-0133, URL: <https://doi.org/10.1016/j.joes.2020.03.003> (дата звернення 19.08.2024).
8. Безлуцька О. П. Конспект лекцій з дисципліни «Історія мореплавства» для студентів усіх спеціальностей. Херсон : ХДМА, 2014. 71 с. URL: http://www.kma.ks.ua/ua/images/2_library/methodical/sudovod/department/humanities/maritime_history/maritime1.pdf
9. Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1629 від 14 вересня 2016 року про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС, Європейський Союз; Директива, Міжнародний документ від 14.09.2016 № 2016/1629. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-16#top
10. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного тран-

- спорту та судноплавства : Постанова Кабінету Міністрів України; Положення, Перелік, Зміни до документа від 06.03.2022 № 212. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text>
11. Офіційна сторінка Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL : <https://marad.gov.ua/>
 12. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text>
 13. Офіційний веб-сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua>
 14. Офіційний веб-портал Верховної ради України. URL : Офіційний портал Верховної Ради України (rada.gov.ua)
 15. Конституція України: Основний Закон України від 28.06.1996 (дата звернення 16.09.2024). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
 16. Про транспорт: Закон України від 10 лист. 1994 р. № 232/94-ВР. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

Voronyuk N. The legal status of classification societies under the Law of Ukraine "On Inland Water Transport"

Summary. The article is dedicated to the study of the legal status of classification societies under the Law of Ukraine "On Inland Water Transport." The author, considering the activities of classification societies in global practice, where such activities are related to ensuring navigation safety, specifically in relation to the safety of vessels, and based on the provisions of EU Directive 2016/1629, which stipulates that the function of recognized classification societies in ensuring navigation safety involves checking the technical condition of vessels, concludes that the activity of classification societies in the field of navigation safety consists of establishing and verifying compliance with technical requirements for the construction and maintenance of supervised vessels, compliance with which ensures their safe operation.

Analyzing the definition of "classification society" as provided in the Law of Ukraine "On Inland Water Transport," it was established that the Law grants the following powers to classification societies: issuing, applying, maintaining, and regularly updating their own classification rules. These rules may pertain to the design, construction, and inspection of vessels. The classification society publishes a registry of classified vessels.

With the entry into force of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport," the approach to the shipowner's selection of a classification society has changed. The provision of the Law of Ukraine "On Transport," under which the Cabinet of Ministers of Ukraine issued a Resolution "On the Improvement of Technical, Classification, and Navigation Supervision in Maritime and Inland Water Transport" that effectively introduced the operation of a single classification society in the field of inland water transport – the state enterprise "Shipping Register of Ukraine" – has ceased to be effective. The provisions of the Law of Ukraine "On Inland Water Transport" provide the shipowner with the opportunity to freely choose a classification society from those that have undergone the recognition procedure as prescribed by the Law and EU Directive 2016/1629.

An analysis of information from official websites indicated that, to date, the Shipping Administration, as the authorized body, has not signed any agreements with classification societies in accordance with the Law of Ukraine "On Inland Water Transport," which are concluded following the recognition of the classification society.

The recognition procedure for a classification society is a fact linked by EU Directive 2016/1629 and the Law of Ukraine "On Inland Water Transport" to the possibility of delegating the state's authority regarding the inspection of vessels' technical conditions and issuing documents for the right to navigation to classification societies. This is driven by the need to allow only those classification societies that meet the criteria to operate, ensuring a proper level of control over the technical condition of vessels, which in turn ensures a high level of navigation safety.

The author concludes that the absence of an approved procedure for recognition, termination of such recognition, criteria for the selection of classification societies overseeing the technical supervision of inland vessels and conducting their technical inspections, and the lack of agreements signed by the Shipping Administration with recognized classification societies results in the actual use of inland vessels, small vessels, and jet skis with documents that are not a legitimate basis for navigation, as they are issued by an unauthorized entity – a classification society that lacks recognition. Furthermore, the author believes that due to these circumstances, the Shipping Administration does not fulfill its responsibilities regarding the provision of navigation safety by controlling the activities of classification societies.

Key words: navigation safety, classification society, recognition of classification society, powers of classification societies, inland water transport.