



Григорій Мошак

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри цивільного та трудового права
Одеського національного морського університету
(Одеса, Україна)
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4234-9943>
Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/U-7931-2018>
g.moschak@gmail.com

УДК 341.9

ЩОДО ПОНЯТТЯ ВОДНОГО ШЛЯХУ У ПРАВІ ВНУТРІШНЬОГО СУДНОПЛАВСТВА ПРИДУНАЙСЬКИХ КРАЇН

АНОТАЦІЯ. Розвиток внутрішнього водного транспорту до 2030 р. передбачає його побудову на ґрунтовній політичній стратегії, яка підтримується достатніми та ефективними інструментами реалізації – координацією, інвестиціями, законодавством.

Із аналізу результатів зарубіжних досліджень, зокрема права придунайських країн, впливає необхідність подальшої розробки поняття внутрішнього водного шляху та його нормативного вираження як важливої складової розвитку водного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України “Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних” на українську частину річки Дунай (від міста Рені до міста Вилкове, а також каналу Дунай–Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське) поширено статус внутрішнього водного морського шляху, що увійшло у протиріччя з Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Зазначена невідповідність є наслідком недостатнього наукового та законодавчого визначення поняття внутрішнього водного шляху.

Термін “внутрішній водний шлях” використовувався у працях дореволюційного вченого П. Казанського, у працях сучасників, таких як А. Кулько, А. Єфіменко, Г. Самойленко, Є. Самойленко, однак без його аналізу, поза зазначеним контекстом і без порівняння із правом придунайських країн – Румунії, Молдови, Німеччини.

Метою статті є порівняльний аналіз поняття водного шляху у праві внутрішнього судноплавства за матеріалами України та окремих придунайських країн, вивчення практики його застосування та питань вдосконалення у контексті економічної ситуації. Це дасть змогу сформулювати висновки щодо поняття внутрішнього водного шляху та пропозиції для його вдосконалення.

Частка вантажів, що перевозяться внутрішніми водними шляхами, у структурі перевезень всіма видами транспорту в Україні досягає близько 1 %, тоді як у Європейському Союзі вона становить 7 %, у Німеччині – 12 %, у Румунії – 22 %.

Існування у Німеччині численних джерел – ґрунтовних законів і великих за обсягом коментарів, монографій та написаних за матеріалами судових справ наукових

статей відкриває перспективу запозичення позитивного досвіду визначення основних понять права внутрішнього судноплавства.

Порівняльний розгляд поняття “внутрішній водний шлях” виявив існування факторів, які не сприяють його науковому та законодавчому визначенню, зростанню показників внутрішнього судноплавства. Вони розмивають межу між правом внутрішнього судноплавства та морським правом і реальну питому вагу перевезень, які здійснюються окремими видами транспорту. Україна, Молдова і Румунія як учасники низки багатосторонніх і двосторонніх міжнародних конвенцій, договорів, програм мають широкі можливості спільної розробки єдиного підходу і критеріїв щодо визначення поняття внутрішнього водного шляху.

Ключові слова: право внутрішнього судноплавства; внутрішній водний шлях; правовий досвід придунайських країн.

Із новітніх зарубіжних досліджень випливає, що поняття внутрішнього водного шляху є важливим компонентом розвитку водного транспорту і права внутрішнього судноплавства. Формулювання зазначеного поняття має теоретичне та практичне значення, оскільки впливає на результати законотворчої роботи, науки і практики, зокрема на віднесення перевезень до внутрішніх водних чи морських, переробки вантажів – у портах на внутрішніх водних чи на морських шляхах. Надання постановою Кабінету Міністрів України “Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних” (далі – Постанова № 640)¹ українській частині річки Дунай (від міста Рені до міста Вилкове, а також каналу Дунай–Чорне море) статусу морського шляху пов’язано з існуванням на річці Дунай у містах Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково та Усть-Дунайськ не річкових, а морських портів. Морський порт у місті Херсон розташований на річці Дніпро за 95 км від моря. Надання порту, розміщеному на внутрішньому водному шляху, статусу морського спостерігається також і в інших країнах. Зокрема, морський порт міста Гамбург розташований на річці Ельба приблизно за 100 км від Північного моря. Тлумачення поняття “внутрішній водний шлях” із відхиленням від правових і змістовних основ утворює правову теоретичну й практичну проблеми, які не досліджувалися за матеріалами України, Румунії та Німеччини, та до яких не розроблено підходів розв’язання.

Термін “внутрішній водний шлях” використовувався у працях революційного вченого П. Казанського², у працях сучасників, таких як

¹ Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних”: постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996 р. № 640 <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF?> (дата звернення: 30.01.2020).

² П Казанский, *Договорные реки: Очерки истории и теории международного речного права*, т 1–2 (Тип Губ правл 1895) 872.

Григорій Мошак

А. Кулько³, А. Єфіменко⁴, Г. Самойленко⁵, Є. Самойленко⁶, в автора цих рядків⁷ та інших науковців. Проте дослідження поняття внутрішнього водного шляху та його зв'язку з теорією права, законотворчою діяльністю, із правозастосуванням у сучасній вітчизняній юридичній літературі відсутні. В іноземній літературі також не публікувалися результати дослідження зазначеної проблеми як такої, зокрема, за матеріалами придунайських країн – Румунії, Молдови, Німеччини і, відповідно, не зверталася увага на зв'язок між змістом поняття і співвідношенням перевезень, які здійснюються внутрішнім водним і морським транспортом.

Метою дослідження є порівняльний аналіз поняття водного шляху у праві внутрішнього судноплавства за матеріалами України та окремих придунайських країн, який має на меті поглибити розуміння проблеми, визначити правомірність і змістовну коректність перенесення на діяльність на внутрішніх водних шляхах морської термінології, а також запропонувати підходи до розв'язання цієї проблеми.

Вивчення законодавства та практики використання поняття “внутрішній водний шлях” на тлі економічної ситуації на внутрішньому водному транспорті за маловідомими в Україні матеріалами (значна частина яких відсутня в інтернеті і вітчизняних публічних бібліотеках), аналіз яких проведено вперше в Україні, – дає змогу викласти раніше невідоме бачення правової суті цього поняття та пропозиції щодо шляхів його вдосконалення.

За існуючою в Україні практикою порт на річці отримує назву морського, якщо спроможний приймати морські судна. Наслідком є некоректне, без достатніх юридичних підстав розповсюдження морського права на транспортні операції та їх результати *на внутрішніх водних шляхах* і портах – на них. На зазначені обсяги зменшується частка переробки вантажів на внутрішніх водних шляхах і розташованих на них портах. Оскільки частка перевезень тим чи іншим видом транспорту впливає на розподіл ресурсів між ними і на величину підтримки, що надається державою, то внутрішнє судноплавство і відповідне йому право не отримують належного їм державного забезпечення. Водночас декла-

³ А. Кулько, ‘Інституційні та договірні механізми регламентації міжнародного співробітництва з використання ресурсів ріки Дунай’ (автореф дис канд юрид наук, 2009) 19; А. Кулько, ‘Міжнародно-правове регулювання використання та охорони транскордонних прісних вод’ (автореф дис д-ра юрид наук, 2018).

⁴ А. Єфіменко, ‘Міжнародно-правовий режим Дунаю: аспекти судноплавства та охорони навколишнього середовища’ (автореф дис канд юрид наук, 1998) 20.

⁵ Г. Самойленко, ‘Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні’ (автореф дисер канд юрид наук, 2003).

⁶ Є. Самойленко, ‘Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік’ (автореф дис канд юрид наук, 2016) 46; Є. Самойленко, *Міжнародно-правове регулювання судноплавного використання міжнародних рік* (Ліра-К 2017).

⁷ Г. Мошак, *Правовий контроль використання ріки Дунай* (Юридична література 2005) 48.

рація Європейської федерації внутрішніх портів щодо розвитку сектору транспорту та портів на внутрішніх водних шляхах до 2030 р. вважає законодавство важливим інструментом зеленого, розумного транспорту та логістики без перевантажень.

Розвиток окремих інститутів права внутрішнього судноплавства обумовлюється рівнем розвитку зазначеної галузі транспорту та понятійного апарату, котрі створюють основу існування права. Розробка поняття “внутрішній водний шлях” та правове регулювання використання інфраструктури належать до ключових умов існування внутрішнього водного транспорту, утворюючи середовище його функціонування.

Дослідження проблеми поняття внутрішнього водного шляху лише за матеріалами України було б неповним з огляду на те, що досвід країн, які займають лідерські позиції у перевезеннях зазначеним видом транспорту, міг би залишитися поза увагою. Спільні проблеми права дунайського судноплавства зумовлюють необхідність співробітництва України з придунайськими країнами – Румунією, Молдовою, Австрією і Німеччиною у розробленні поняття і статусу внутрішніх водних шляхів. Частка перевезень внутрішніми водними шляхами у структурі перевезень всіма видами транспорту в Україні становить близько 1 %, тоді як у Європейському Союзі (далі – ЄС) – 7 %, у Німеччині – 12 %, у Румунії – 22 %. Суттєво більші, ніж в Україні, показники придунайських країн не є межею можливого, у непридунайських Нідерландах зазначені перевезення сягнули у 2017 р. 44,7 %.

Аналіз показує, що за обсягом на ринку перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом у 2018 р. Румунія займала 3-тє місце в ЄС (поступаючись лише Німеччині та Нідерландам). Румунська частка становить 9 % обсягу перевезень ЄС⁸. Одним із координаторів Дунайської стратегії ЄС для Дунайського регіону є також Румунія.

Зменшення перевезень внутрішніми водними шляхами Румунії з 8,7 млн т у 1998 р. до 2,9 млн т у 2009 р., скорочення їх в Україні, Молдові та інших придунайських країнах, починаючи з 90-х років минулого століття, у кінцевому підсумку, призвело до існування низки не розв’язаних економічних і правових проблем. На підставі розрахунків стверджується, що через погану інфраструктуру румунським інвесторам вигідніше імпортувати вантажі у місто Тімішоара через нідерландський порт Роттердам, хоча відстань до нього на 1 000 км більша, ніж до румунського порту Констанца⁹. Зменшення обсягу перевезень внутрішніми

⁸ Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_de.pdf> (accessed: 21.01.2020).

⁹ ‘Paradoxul cu care se confruntă România. Investitorii preferă să importe prin portul olandez Rotterdam’ <<https://www.digi24.ro/stiri/economie/transporturi/de-ce-investitorii-din-vestul-tarii-prefera-sa-importe-prin-portul-olandez-rotterdam-875078>> (digi24, 09.02.2018) (accessed: 21.01.2020).

Григорій Мошак

водними шляхами у Німеччині було порівняно незначним та не призвело до їх скорочення: збереглися та продовжують ефективно використовуватися 7 300 км судноплавних внутрішніх водних шляхів. Найбільше скорочення експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів загального користування – з 4 910,0 км у 1980 р. до 1 569,4 км у 2016 р. – відбулося в Україні. Обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні з 67 млн т на рік у 1990 р. скоротився до 8 млн т¹⁰. Проте величезний потенціал внутрішніх водних шляхів України зберігається¹¹ і вимагає однозначності термінів у законодавстві та праві внутрішнього судноплавства.

Звернення до права внутрішнього судноплавства Німеччини аргументується його лідерськими позиціями. Закони зі столітньою історією та розлогими коментарями, змістовні монографії та статті, написані за результатами аналізу судових справ, відображають бурхливий розвиток німецького права внутрішнього судноплавства та чіткість його понятійного апарату. Хоч відносини внутрішнього судноплавства регулює понад десяток спеціальних законів, однак його основу становить закон “Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства” (*Binnenschiffahrtsgesetz*¹², що функціонує понад 100 років – з 1 січня 1896 р.), і котрий аналізується у більшості вагомих німецькомовних публікаціях. В авторському перекладі цей Закон доступний в інтернеті¹³. В Австрії дотепер діє однойменний закон. Три коментарі: О. Фортіша та О. Шуку до “Закону про внутрішнє судноплавство і рафтинг: пояснювальний текст”, що вперше виданий у 1938 р., перевидавався у 1953 і 2016 рр.¹⁴; 4-те видання “Коментаря до права внутрішнього судноплавства” О. Вортіша й У. Бемм¹⁵, що було опубліковано у 1999 р.; 5-те видання “Коментаря до права внутрішнього судноплавства” Т. Вальдштейна і Ю. Голланда¹⁶ 2007 р. – аналізують зазначений вище німецький Закон.

Порівняльний аналіз поняття “внутрішній водний шлях” у праві України, Молдови, Румунії та Німеччини показав існування відмінностей, котрі можуть негативно впливати на якість правового регулювання

¹⁰ ‘Інформація про водний транспорт України’ (Міністерство інфраструктури України) <<https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>> (дата звернення: 21.01.2020).

¹¹ Україна має три судноплавні річки, дві з яких входять до п’яти найбільших річок Європи, 16 річкових портів та терміналів; 60 млн т пропускної здатності на рік. Див.: ‘Інформація про водний транспорт України’ (н 10).

¹² BinSchG – Binnenschiffahrtsgesetz <<http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/>> (accessed: 21.01.2020).

¹³ BinSchG – Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt 20.05.1898 (Закон про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства 20.05.1898 р.) (переклад Г. Мошака) <<http://uidree.org.ua/>> (дата звернення 21.01.2020).

¹⁴ Otto Vortisch und Otto Zschucke, *Binnenschiffahrts und Flößereirecht: Erläuterungswerk* (de Gruyter 2016).

¹⁵ Otto Vortisch und Wilfrid Bemm, *Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar* (de Gruyter 1991).

¹⁶ Waldstein von Thor und Holland Hubert, *Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar* (de Gruyter Recht 2007).

відносин судноплавства та його показники, опосередковано визначаючи межі правового регулювання і, як наслідок, спотворювати питому вагу перевезень, які здійснюються водними видами транспорту. Хибне визначення обсягу поняття внутрішнього водного шляху спотворює межі середовища внутрішнього судноплавства і права, що регулює відповідні відносини.

Звернення до Британської енциклопедії показує, що вона у понятті внутрішнього водного шляху на першому місці бачить канали, на другому – всі інші природні або штучні водні шляхи, які використовуються для судноплавства, зрошення сільськогосподарських культур, водопостачання або дренажу. При цьому зазначається, що в повітряному і наземному транспорті внутрішні водні шляхи, як і раніше, відіграють життєвоважливу роль і в багатьох районах мають істотно зростати¹⁷. Авторитетний німецький енциклопедичний словник Дуден (*Duden*) під поняттям внутрішнього водного шляху розуміє шлях, що належить до суші, і з усіх боків оточений нею, наприклад, річка, канал тощо. Деяко іншим є трактування терміна “внутрішній водний шлях” у німецькому Законі “Про Федеральні водні шляхи”¹⁸, де акцент робиться не на розмежуванні внутрішнього водного і морського шляхів, а на належності до федеральних чи інших водних шляхів. У статті 1 Закону дається визначення *федеральних* внутрішніх водних шляхів як таких, що призначені для загального користування, а Перелік внутрішніх водних шляхів у додатку № 1 до Закону відносить до них, наприклад, річки Ельба, Дунай. Подібним чином перераховуються внутрішні водні шляхи у § 15 Федерального закону Австрії 1997 р. (станом на 19 жовтня 2019 р.) “Про внутрішнє судноплавство”¹⁹. Внутрішніми водними шляхами названо річки Дунай (включаючи Віденський Дунайський канал), Марх, Еннс та Траун, – зі всіма їхніми притоками, бічними каналами, гаванями та розгалуженнями (за винятком частин водотоків, перелічених у Додатку 2). Всього в нормативному акті зазначено 130 водних шляхів. В Австрії вимоги до судноплавних водних шляхів (§ 2 Закону), зокрема розміри фарватеру, визначаються регламентом з урахуванням міжурядових угод.

Під поняттям внутрішнього водного шляху німецькі автори 5-го видання Коментаря права внутрішнього судноплавства Т. Вальдштейн і Х. Холланд розуміють розміщені на внутрішніх водах всі внутрішні водні шляхи, тобто природні струмки, річки, водотоки і ділянки моря,

¹⁷ ‘Canals and inland waterways’ (*Encyclopaedia Britannica*) <<https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>> (accessed: 21.01.2020).

¹⁸ Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) <<https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/WaStrG.pdf>> (accessed: 21.01.2020).

¹⁹ Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG) <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703>> (accessed: 21.01.2020).

Григорій Мошак

а також штучні водні шляхи і канали. Автори, розвиваючи думку про правову природу внутрішніх водних шляхів, слушно звертаються до норм морського права і стверджують, що у Німеччині запроваджена з 1998 р. однакова загальна відповідальність на водному транспорті. Як наслідок, як у морському праві, так і в праві внутрішнього судноплавства, важлива *відмінність*, що раніше існувала між, з одного боку, судноплавством на морі і, з другого боку, судноплавством на внутрішніх водних шляхах – *втратила своє значення*. Вирішальним фактором є те, чи призначений транспортний засіб для використання на внутрішніх водних чи на морських шляхах²⁰. Наскільки наведене стосується української дійсності – це тема окремого дослідження. Незалежно від того, чи збігається в Україні правова відповідальність за перевезення внутрішнім водним і морським транспортом, вона буде приведена у відповідність до стандартів ЄС у процесі інтеграції держави у його правовий простір.

В електронній версії “Великої української енциклопедії” відсутні терміни “водний шлях” і “внутрішній водний шлях”. У Постанові № 640 наводиться лише перелік судноплавних *внутрішніх* водних шляхів, що поділяються на морські та річкові, без будь-якої аргументації. Відсутність вітчизняного законодавчого визначення поняття внутрішнього водного шляху стимулює його пошук у праві придунайських країн.

У Румунії, яка володіє великою мережею внутрішніх водних шляхів²¹, затверджено номінальний (тобто невичерпний) список внутрішніх водних шляхів²², що передбачає можливість його зміни у випадку новобудов чи інших подій. Законодавчо закріпивши зазначений список, уряд Румунії дещо звузив його порівняно з правом України, не включивши до нього всі морські внутрішні водні шляхи. Визначення поняття внутрішнього водного шляху в Румунії здійснено за допомогою понять “національні судноплавні води” та “внутрішні судноплавні води”. Внутрішні водні шляхи Румунії не розміщуються на її внутрішніх морських водах. Із опублікованого на офіційному сайті Адміністрації судноплавства Румунії ордонансу від 28 серпня 1997 р. № 42 (із наступними змінами) випливає, що національні судноплавні води в Румунії складаються із територіального моря, внутрішніх водних шляхів, каналів та акваторії портів, а також із басейнів суднобудівних верф. До *внутрішніх судноплавних вод* належать судноплавні частини річки Дунай, річок, каналів та озер, розташованих на території Румунії, та внутрішні морські води. Таким чином, із ордонансу випливає, що *внутрішніми водними шляхами*

²⁰ Thor und Hubert (n 16) 9–10.

²¹ Rețeaua De Căi Navigabile Interioare Și Porturi. Lege 203/2003 <<https://lege5.ro/Gratuit/gq2tonjr/reteaua-de-cai-navigabile-interioare-si-porturi-lege-203-2003?dp=gi3dcojzgg2tk>> (accessed: 21.01.2020).

²² Hotărâre nr. 665 din 24 iunie 2008 pentru stabilirea nominală și pe porțiuni a căilor navigabile interioare ale României <<http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/95271>> (accessed: 21.01.2020).

є судноплавні частини річки Дунай, водотоків, каналів та озер, розташованих у межах території Румунії, а також прикордонні судноплавні води від румунського берега до кордону²³. Наслідком більш інтенсивного використання внутрішніх водних шляхів Румунією, ніж Україною, став більш швидкий та якісний розвиток законодавчої бази внутрішнього судноплавства, який здійснювався також під впливом її десятирічного членства в ЄС. Декілька десятиліть у Румунії діє комплексний акт, що містить не лише перелік внутрішніх водних шляхів, а й правила їх використання. Це ордонанс Уряду Румунії від 29 січня 1999 р. № 22/1999, яким регулюється управління водними шляхами, використання судноплавної публічної транспортної інфраструктури, а також здійснення судноплавної транспортної діяльності у портах та на внутрішніх водних шляхах. Ордонанс відповідно до вимог часу вдосконалено законом “Про внесення змін та доповнень до Урядового ордонансу № 22/1999”²⁴. Вітчизняний проект закону, що міг би стати першим в історії незалежної держави законом, який регулював би відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, на час підготовки статті все ще перебував на розгляді Верховної Ради України. Водночас у зв’язку з низкою причин досвід Румунії ближчий Україні, ніж досвід Німеччини. Україна перебуває на шляху здійснення роботи, яку Румунія лише зовсім нещодавно виконала у схожих з Україною умовах.

Відповідно до *молдавської* точки зору, внутрішнім водним шляхом є шлях сполучення, природний або штучно створений, позначений навігаційними знаками або іншим способом, що використовується у цілях судноплавства²⁵. Зі статті 2 Закону Молдови “Про внутрішній водний транспорт” (право якої цікаве з точки зору швидкості його змін під зростаючим впливом права Румунії та ЄС) випливає, що поняття внутрішнього водного шляху утворюється шляхом перерахування його можливих видів, без використання переліку географічних найменувань. У такий спосіб поняття внутрішнього водного шляху набуло достатньо високого рівня узагальнення, стало змістовно насиченим. Однак воно недостатньо опирається на норми Конвенції Організації Об’єднаних Націй з морського права 1982 р., у якій наводиться міжнародно визнане поняття внутрішніх вод²⁶.

²³ Ordonanță nr. 42 din 28 august 1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare <<https://portal.rna.ro/SiteAssets/Pagini/Legisla%C8%9Bie/ORDONANTA%2042.pdf>> (accessed: 21.01.2020).

²⁴ Lege nr. 235 din 29 noiembrie 2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare <<http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/195515>> (accessed: 21.01.2020).

²⁵ О внутреннем водном транспорте Республики Молдова: Закон от 1 июля 2013 г. № 176 <<http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=349950&lang=2>> (дата звернення: 21.01.2020).

²⁶ Конвенція Організації Об’єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057> (дата звернення: 21.01.2020).

Григорій Мошак

Загальновідомо, що соціально-економічна та матеріально-технічна бази внутрішнього судноплавства і права Молдови суттєво менші, ніж в Україні. Дійсно, у 2018 р. вона володіла лише сімома діючими самохідними вантажними²⁷ і двома самохідними пасажирськими суднами²⁸. У 2017 р. під прапором Молдови перебувало 168 морських суден загальною місткістю 703 тис. т із тимчасовою чи постійною реєстрацією в дунайському морському порту Джурджулешти. За тоннажем флот Молдови становить 10 % від російського торгового флоту²⁹, однак тільки на папері Молдова виглядає справжньою морською державою³⁰. Довжина її судноплавних внутрішніх водних шляхів у 2018 р. становила від 410 км³¹ до 635 км³². У попередні роки хоч вона й була істотно більшою³³, однак Молдова втратила свою частку власності у торговельному флоті Радянського Союзу загальним тоннажем у 258 тис. т³⁴, що призвело до скорочення перевезень і занепаду права внутрішнього судноплавства.

В Україні, за нашими підрахунками, здійсненими на основі даних Єдиного державного реєстру судових рішень, кількість судових рішень у цивільних справах, де предметом розгляду було річкове судно, з 2014 р. по 2018 р. різко збільшилася – у 10,1 разів (з 52 до 528 рішень); у випадку з морським судном збільшення спостерігалось лише у 2,9 рази – з 180 рішень у 2014 р. до 826 у 2018 р. Із таблиці 1, що наводиться, вбачається випереджаюче збільшення кількості рішень у цивільних справах у сфері внутрішнього судноплавства порівняно з морським, та меншій частці вироків у кримінальних справах. Зазначена тенденція може свідчити про загострення цивільно-правової ситуації у праві внутрішнього судноплавства та вимагати посилення до неї уваги науковців для сприяння її розв'язанню цивільно-правовими інструментами.

²⁷ 'Nave fluviale in inventar, la sfirsitul anului, pe tipuri de nave, 2000-2018' (*Banca de date statistice Moldova*) http://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica__19%20TRA__TRA020/TRA020400.px/table/tableViewLayout1?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802 (accessed: 21.01.2020).

²⁸ Ibid.

²⁹ 'Правила регистрации судов в Молдове меняются' (*ПортНьюс*) <<http://portnews.ru/digest/20781>> (дата звернення: 21.01.2020).

³⁰ Еще один молдавский корабль попал под запреты: стала известна причина (*Блокнот Молдовы*, 21.04.2019) <http://bloknot-moldova.md/news/eshche-odin-moldavskiy-korabl-popal-pod-zaprety-st-1092650?sphrase_id=955777> (дата звернення: 21.01.2020).

³¹ Ministerul Transporturilor. Raport de activitate pentru anul 2018. Iunie 2019 <<http://www.mt.gov.ro/web/14/documente/interes-public/rapoarte/Raport%20activitate%20MT%202018.pdf>> (accessed: 21.01.2020).

³² Об утверждении Концепции развития водного транспорта в Республике Молдова: постановление Правительства Республики Молдова от 24 марта 2008 г. № 453 <<https://www.ulpmr.ru/ul/show/fz6UtEvBY3Q5fHN785O2sNGDXd6Trgac+Ko=>>> (дата звернення: 21.01.2020).

³³ 'Карта европейских внутренних водных путей' (*Интересное на карте*, 22.08.2017) <<http://mapinmap.ru/archives/9552>> (дата звернення: 21.01.2020).

³⁴ А Лабунец, 'Экономика Молдовы: проблемы водного транспорта' (*AVA.MD*, 15.07.2010) <<https://ava.md/2010/07/15/ekonomika-moldovy-problemy-vodnogo-transporta>> (дата звернення: 21.01.2020).

Таблиця 1

Кількість судових рішень та вироків за останні 5 років
згідно з Єдиним державним реєстром судових рішень
за контекстними словами “морське судно”, “річкове судно”

Рік	2014		2015		2016		2017		2018	
	Морське судно	Річкове судно	Морське судно	Річкове судно	Морське судно	Річкове судно	Морське судно	Річкове судно	Морське судно	Річкове судно
Цивільні справи (рішення)	180	52	178	63	293	196	292	185	826	528
Кримінальні справи (вироки)	16	6	22	4	20	10	17	7	24	7

Відсутність єдності у розумінні поняття “внутрішній водний шлях” може сприяти збільшенню кількості судових спорів із приводу використання суден, яких у 2018 р. було зареєстровано 901 сумарною валовою місткістю 503 188 реєстрових тонн³⁵, а також 97 суден змішаного плавання (самохідних і несамохідних валовою місткістю менше 100) сумарною валовою місткістю 5 261 реєстрових тонн.

На нашу думку, надання судноплавному шляху, що проходить внутрішніми водами і межі якого визначені Конвенцією Організації Об’єднаних Націй з морського права, статусу морського внутрішнього водного шляху є правомірним та виправданим. Український урядовий перелік внутрішніх водних шляхів (включно з каналами, внутрішніми озерами) є кращим порівняно з розглянутими формулюваннями, однак він не повною мірою відповідає вимогам Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (далі – Європейська угода)³⁶, яка визначає узгоджену мережу внутрішніх водних шляхів міжнародного значення як *погоджений план її розвитку й розбудови*. Оскільки порти належать до складових зазначеної мережі, то назва порту має підпорядковуватися назві шляху його розміщення. Нумерація портів відповідно до Європейської угоди (у назві порту) включає європейський номер шляху, на якому він розміщений. Існування на українській частині річки Дунай морського шляху та морських портів суперечить нормам зазначеної Європейської угоди, а також правилам, що вимагають назву річки підпорядковувати її сутності. Надання порту назви морського лише на підставі того, що він має можливість прийма-

³⁵ Реєстрова книга суден <<http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>> (дата звернення: 21.01.2020).

³⁶ Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення від 19 січня 1996 р. <<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994-342>> (дата звернення: 21.01.2020).

Григорій Мошак

ти морські судна, не є достатнім аргументом. Українські назви водного шляху на річці Дунай та назви портів на ньому мають бути приведені у відповідність до вимог Європейської угоди. Надія на виправлення недоліку пов'язана з положеннями Угоди, які передбачають спорудження українських портів внутрішнього плавання міжнародного значення Рені, Ізмаїл, Кілія, Усть-Дунайськ.

Перспектива застосування єдиного підходу і критеріїв для розробки уніфікованого поняття внутрішнього водного шляху Україною, Молдовою та Румунією пов'язана з їхньою співпрацею у низці багатосторонніх і двосторонніх міжнародних конвенцій, договорів, програм. Ідеться про співробітництво з проблем права внутрішнього судноплавства у Дунайській комісії, у межах проєктів “ТРАСЕКА”³⁷, єврорегіонів “Дністер” і “Нижній Дунай”, а також у реалізації стратегії ЄС для Дунайського регіону (СЕСДР)³⁸. Програма “Східне партнерство” також надає можливості для реалізації спільних правових ініціатив у питаннях економічного співробітництва з ЄС і транспорту.

Розробка єдиного поняття внутрішнього водного шляху можлива у межах підготовки рекомендацій щодо вдосконалення роботи підприємств внутрішнього водного транспорту з питань залучення для перевезення вантажів (шляхом усунення вузьких місць у застосуванні права внутрішнього судноплавства) чи спільної підготовки кадрів у галузі права внутрішнього судноплавства, у підготовці навчально-наукових та науково-практичних розробок і рекомендацій. Одним із альтернативних орієнтирів у розробці поняття внутрішнього водного шляху і його статусу могло б бути законодавство Нідерландів. Там відносини внутрішнього судноплавства переважно врегульовані кодифікованими нормами 309 статей Цивільного кодексу Нідерландів (книга 8, статті 770–1 079). Ідеться про судно внутрішнього судноплавства та речі на його борту (статті 770–859); екіпаж судна внутрішнього судноплавства (статті 860–879); комерційні операції (статті 880–999); аварії (статті 1 000–1 059) та обмеження відповідальності власника судна внутрішнього судноплавства (статті 1 060–1 079).

Висновки. У Німеччині, Австрії, Румунії та інших країнах поняття внутрішнього морського шляху базується на нормах публічного і приватного права. Відсутність в Україні спеціального законодавства, що регулює внутрішнє судноплавство, є одним із факторів зростання напруженості.

www.pravoua.com.ua

³⁷ Логистические процессы и морские магистрали II. Проект мастер-плана “LOGMOS” – Приложение 9.1. Обзор страны. Молдова. Октябрь 2013 <http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1MDRU.pdf> (дата звернення: 21.01.2020).

³⁸ Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону (The EU Strategy for the Danube Region (EUSDR) <<http://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=529fde16-08e8-45f8-ba31-6c9d36c01254>> (дата звернення: 21.01.2020).

При розробці поняття внутрішнього водного шляху необхідно враховувати, що не вид судна визначає суть і назву шляху чи порту, а навпаки. Саме поняттю внутрішнього водного шляху та його характеристикам мають підпорядковуватися параметри суден і портів.

На період до завершення вивчення досвіду доктринального і законодавчого визначення поняття внутрішнього водного шляху у праві Німеччини, Австрії, Румунії та до отримання власних законів в Україні можна було б використовувати як робочі відповідні напрацювання зазначених країн.

REFERENCES

Bibliography

Authored books

1. Thor Waldstein von und Hubert Holland, *Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar* (de Gruyter Recht 2007) (in German).
2. Vortisch O und Bemm W, *Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar* (de Gruyter 1991) (in German).
3. Vortisch O und Zschucke O, *Binnenschiffahrts und Flößereirecht: Erläuterungswerk* (de Gruyter 2016) (in German).
4. Kazanskij P, *Dogovornye reki: Ocherki istorii i teorii mezhdunarodnogo rechnogo prava* [*Negotiated Rivers: Essays on the History and Theory of International River Law*], t 1-2 (Tip Gub pravl 1895) (in Russian).
5. *Rehistrova knyha suden* [*Ship Register Book*] <<http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>> (accessed: 21.01.2020) (in Ukrainian).
6. Moshak G, *Pravovoj kontrol' ispol'zovaniya reki Dunaj* [*Legal Control of the Use of the Danube River*] (Iurydychna literatura 2005) (in Russian).
7. Samoilenko Ye, *Mizhnarodno-pravove rehulivannia sudnoplavnoho vykorystannia mizhnarodnykh rik* [*International Legal Regulation of the Navigational Use of International Rivers*] (Vydavnytstvo Lira-K 2017) (in Ukrainian).

Theses

8. Kulko A, 'Instytutsiini ta dohovirni mekhanizmy rehlementatsii mizhnarodnoho spivrobotnytstva z vykorystannia resursiv riky Dunai' ['Institutional and Contractual Mechanisms Regulating International Cooperation on the Use of the Danube River Resources'] (avtoref dys kand yuryd nauk, 2009) (in Ukrainian).
9. Kulko A, 'Mizhnarodno-pravove rehulivannia vykorystannia ta okhorony transkordonnykh prisnykh vod' ['International Legal Regulation of the Use and Protection of Transboundary Fresh Waters'] (avtoref dys d-ra yuryd nauk, 2018) (in Ukrainian).
10. Samoilenko H, 'Dohovir perevezennia vantazhiv u vnutrishnomu vodnomu spoluchenni' ['Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway'] (avtoref dys kand yuryd nauk, 2003) (in Ukrainian).
11. Samoilenko Ye, 'Mizhnarodno-pravove rehulivannia navihatsiinoho vykorystannia mizhnarodnykh rik' ['International Legal Regulation of the Navigational Use of International Rivers'] (avtoref dys kand yuryd nauk, 2016) (in Ukrainian).

Григорій Мошак

12. Yefymenko A, 'Mizhnarodno-pravovyi rezhym Dunaiu: aspekty sudnoplavstva ta okhorony navkolyshnoho seredovyscha' ['International Legal Regime of the Danube: Aspects of Navigation and Environmental Protection'] (avtoref dys kand yuryd nauk, 1998) (in Ukrainian).

Websites

13. 'Paradoxul cu care se confruntă România. Investitorii preferă să importe prin portul olandez Rotterdam' <<https://www.digi24.ro/stiri/economie/transporturi/de-ce-investitorii-din-vestul-tarii-prefera-sa-importe-prin-portul-olandez-rotterdam-875078>> (*digi24*, 09.02.2018) (accessed: 21.01.2020) (in Romanian).
14. 'Canals and inland waterways' (*Encyclopaedia Britannica*) <<https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>> (accessed: 21.01.2020) (in English).
15. 'Nave fluviale in inventar, la sfirsitul anului, pe tipuri de nave, 2000-2018' (Banca de date statistice Moldova) http://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica__19%20TRA__TRA020/TRA020400.px/table/tableViewLayout1/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802 (accessed: 21.01.2020) (in Romanian).
16. 'Karta evropejskih vnutrennih vodnyh putej' ['Map of European Inland Waterways'] <<http://mapinmap.ru/archives/9552>> (accessed: 21.01.2020) (in Russian).
17. 'BinSchG – Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt 20.05.1898 (Zakon pro pryvatno-pravovi vidnosyny vnutrishnoho sudnoplavstva 20.05.1898 r). (pereklad H. Moshaka)' <<http://uidree.org.u>> (accessed: 21.01.2020) (in Ukrainian).
18. 'Eshhe odin moldavskij korabl' popal pod zaprety: stala izvestna prichina' ['Another Moldovan Ship Banned: the Reason is Known'] (*Bloknot Moldovy*, 21.04.2019) <http://bloknot-moldova.md/news/eshche-odin-moldavskiy-korabl-popal-pod-zaprety-st-1092650?sphrase_id=955777> (accessed: 21.01.2020) (in Russian).
19. Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy' ['Information about Water Transport of Ukraine'] (*Ministerstvo infrastruktury Ukrainy*) <<https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>> (accessed: 21.01.2020) (in Ukrainian).
20. Labunec A, 'Jekonomika Moldovy: problemy vodnogo transporta' ['Moldova's Economy: Water Transport Problems'] (*AVA.MD*, 15.07.2010) <<https://ava.md/2010/07/15/ekonomika-moldovy-problemy-vodnogo-transporta>> (accessed: 21.01.2020) (in Russian).

Grygorii Moshak

ON THE CONCEPT OF WATERWAY IN INLAND NAVIGATION LAW
OF THE DANUBE COUNTRIES

ABSTRACT. The development of inland water transport for the period till 2030 is contingent on a solid political strategy which it will rest upon and which is supported by sufficient and efficient implementation tools – coordination, investment, and legislation.

An analysis of research results from foreign countries, in particular, law of the Danube countries, engenders the need for a further development of the concept of inland waterway and its statutory representation as an essential component of water transport development. The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the List of Inland Waterways Categorized as Navigable" has assigned the Ukrainian part of the Danube

(from Reni to Vilkovo, and the Danube-Black Sea channel on the barrier coastline part of the Novostambulske mouth) the status of an inland sea route, but this comes into conflict with the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance. This discrepancy stems from inappropriate scientific and legislative definition of the concept of inland waterway.

The term “inland waterway” was used in the works by pre-revolutionary scientist P. Kazanskij, in works by contemporaries A. Kulko, A. Yefimenko, G. Samoylenko, Ye. Samoylenko, however, without its analysis, outside of the mentioned context and without comparison with law of the Danube countries of Romania, Moldova, and Germany.

The purpose of the article is to make a comparative analysis of the concept of waterway in inland navigation law based on the materials of Ukraine and certain Danube countries and drawing upon the study of its application practice and issues of improvement in the context of the economic situation. This will allow formulating conclusions about the inland waterway concept and proposals for its improvement.

In Ukraine, transportation of goods by inland waterways accounts for 1 % in the structure of transportation by all means of transport, while in the European Union this share is 7 %, in Germany – 12 %, and in Romania – 22 %.

Numerous sources available in Germany – fundamental laws and bulky comments, monographs and scientific articles written on the basis of court cases open up the opportunity for borrowing positive experience accumulated in respect of defining the main concepts of inland navigation law.

A comparative examination of the concept “inland waterway” unveiled the factors which are not contributive to its scientific and legislative definition, or to the growth of inland navigation figures. They blur the boundary between inland navigation law and maritime law and reduce the real share of transportation by particular means of transport. Ukraine, Moldova, and Romania, as parties to a number of multilateral and bilateral international conventions, treaties, and programs, have ample opportunities for joint development of a common approach to and criteria for defining the concept of inland waterway.

KEYWORDS: inland navigation law; inland waterway; legal experience of the Danube countries.