



Григорій Мошак

доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри приватно-правових дисциплін  
і морського права  
Одеського національного морського університету,  
завідувач міжвідомчої лабораторії судноплавного права  
та захисту вантажів  
(Одеса, Україна)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4234-9943>  
[g.moschak@gmail.com](mailto:g.moschak@gmail.com)

УДК 349

### ВИЗНАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ СУДНОПЛАВНИМИ І ЇХ КЛАСИФІКАЦІЯ (за матеріалами США та Нідерландів)

Анотація. Визнання водного об'єкта судноплавним і визначення класу внутрішнього водного шляху (далі – ВВШ) здійснюються в Україні без достатнього правового забезпечення, хоча ці дії є важливою складовою функціонування права, що регулює діяльність водного транспорту. Визнання рівня судноплавності і класу ВВШ має позитивні правові, а також транспортні, економічні, соціальні та екологічні наслідки.

Метою дослідження є перше у вітчизняному праві узагальнення та аналіз окремих положень і норм права та практики, що стосуються визнання водних об'єктів судноплавними, а також класифікації ВВШ у США та Нідерландах для підготовки рекомендацій щодо можливого застосування зарубіжних розробок в Україні.

Основними результатами дослідження є аналіз інструментів і практики визнання водних об'єктів судноплавними та класифікації ВВШ у США, Нідерландах та привернення уваги до них для використання у вітчизняному внутрішньому судноплаванні.

Визнання водних об'єктів судноплавними та класифікація ВВШ є потужними і динамічними інструментами для підтримки та реалізації політики і проектів у зазначеній сфері. Для боротьби із сумнівним розширенням приватного контролю на водні об'єкти українська держава може використати апробований у США інструмент “судноплавність” – незважаючи на суттєві відмінності загального і континентального права. Реалізація американської доктрини “судноплавності” відкриває для вітчизняного менеджменту ВВШ можливість законного обмеження приватних впливів, використовуючи природоохоронні рухи та законні інтереси власників прибережних ділянок. При вдосконаленні українського законодавства з питань визначення судноплавності водних об'єктів та класифікації ВВШ бажано враховувати досвід Нідерландів, Бельгії та США: спеціальним законом (не постановою КМУ) змінити перелік ВВШ, додавши до існуючих ті з них, які проходять каналами та внутрішніми морськими водами. Здійснивши розробку критеріїв судноплавності та вдосконаливши класифікацію ВВШ за висвітленими вище стандартами вітчизняне судноплавання могло б прискорити інтеграцію у транспортну мережу ЄС та запобігти зловживанню приватним правом на водні об'єкти, що сприяло б задоволенню постійно зростаючого попиту на перевезення вантажів і переміщення людей.

Ключові слова: водний об'єкт; визнання; судноплавність; внутрішній водний шлях; класифікація.

Визнання водного об'єкта судноплавним і визначення класу внутрішнього водного шляху (далі – ВВШ) здійснюються в Україні без достатнього правового забезпечення. Означені дії зачіпають важливі практичні і наукові питання, оскільки вони є важливою складовою функціонування права, що регулює діяльність водного транспорту. Практичне значення їх розв'язання впливає на ефективність перевезень ВВШ. Визнання рівня судноплавності і класу ВВШ має позитивні правові, а також транспортні, економічні, соціальні та екологічні наслідки.

В українському праві не існує досліджень і публікацій, присвячених розв'язанню порушеної проблеми. Критерії зарубіжних країн, які беруться до уваги при визначенні судноплавності тих чи інших вод та класифікації ВВШ, у вітчизняній юридичній літературі не обговорювалися. Нами не знайдено опису вітчизняних фактичних та юридичних підстав зазначених дій і не відома практика регулювання відносин, пов'язаних із визнанням водотоків судноплавними чи визначенням їх класу. В Україні запропонована стаття є першою, у якій за матеріалами із Нідерландів і США розглядається регулювання відносин внутрішнього судноплавства. Нідерланди мають просунуте судноплавне право, яке сприяє найбільш потужній у питаннях перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом країні серед членів ЄС, а США мають зразкову систему застосування в судноплавстві норм загального права.

Мета дослідження – показати як регулюється у США і окремих країнах Європи визнання водних об'єктів судноплавними та класифікація ВВШ, а також увести до вітчизняного наукового обігу нові наукові факти із права США та Нідерландів. Метою є узагальнення та аналіз окремих норм права і практики, що стосується визнання водних об'єктів судноплавними та класифікації ВВШ у США та Нідерландах для підготовки рекомендацій до можливого застосування зарубіжних розробок в Україні.

Використання всеосяжних оглядів і аналізів права внутрішнього судноплавства, здійснюваних у зарубіжних країнах<sup>1</sup> необхідне для прискорення вдосконалення вітчизняного регулювання. Якість права, що регулює внутрішнє судноплавство, є в Україні актуальною проблемою, а внутрішній водний транспорт до того ж має стратегічне значення. У період російської блокади українських чорноморських портів дунайські річкові перевезення перебрали на себе третину обсягу морських перевезень, що існували до війни. Для порівняння: у Швеції не існує спеціального регулювання внутрішнього судноплавства. Перевезення пасажирів і вантажів озерами, річками і каналами регулюється морським правом і є частиною звичайних морських перевезень. На відміну від перевезень річками на європейському континенті, вантажі лише зрідка перевантажуються на спеціальні типи суден. У той же час у Нідерландах право внутрішнього судноплавства набуло знач-

<sup>1</sup> N Calderón-Rivera, I Bartusevičienė, F Balli, 'Barriers and solutions for sustainable development of inland waterway transport: A literature review' [2024] 2 Transport Economics and Management 31–44.

ного розвитку, а місцеві науковці, зокрема Гронінгенського університету, часто виходять за межі вітчизняних проблем і здійснюють порівняльні дослідження у сфері американських та нідерландських ВВШ<sup>2</sup>.

У США пов'язують зрив судноплавних перевезень з негативними наслідками як для транспорту, так і для соціальної сфери<sup>3</sup>, а також із негативним впливом на безпеку перевезень<sup>4</sup>, що в сукупності зумовлює підвищену увагу до ВВШ як синтетичної цінності. Довжина ВВШ у США становить 40 тисяч кілометрів, у країнах Європи – 41 тисячу кілометрів. Майже однакова довжина ВВШ у США і в Європі забезпечує чистоту результатів порівнянь законодавства, що регулює їхній статус та використання. Наше дослідження права США і окремих країн Європи показало як суттєві відмінності у регулюванні відносин, пов'язаних із ВВШ, так і загострення соціальних проблем та збіги у наслідках, що супроводжують нераціональне використання водних об'єктів у досліджуваних країнах.

Проблема визнання водних шляхів судноплавними загострюється під впливом сумнівних прибережних новобудов, водозаборів, посух і побоювань щодо нестачі води або зростаючого погіршення її якості. Морін Е. Брейді із Гарвардської школи права стверджує, що з метою обмеження приватного впливу на водні ресурси американські суди часто визнають водні шляхи судноплавними. Використовуючи доктрину “судноплавності”, суди штатів майже ліквідували право власності на водні шляхи, використовуючи хитрощі закону про публічну довіру: оголошення водного шляху “судноплавним” робить його публічною власністю, тоді як визнання “несудноплавним” залишає воду під приватним контролем<sup>5</sup>.

Згідно з американською доктриною “судноплавності” підставами віднесення водотоків до категорії судноплавних є норми розділу 33 Кодексу США (The United States Code, скорочено – USA Code)<sup>6</sup>. Вони надають органам виконавчої влади повноваження створювати підзаконні акти, що деталізують норми кодексу США у Кодексі федеральних нормативних актів (Code of Federal Regulations<sup>7</sup>, скорочено – CFR, електронний варіант – eCFR). Нормами Кодексу федеральних нормативних актів (eCFR) докладно регулюються питання судноплавності вод. Вони містять підстави, правила і процедури, за

<sup>2</sup> A Hijdra, J Woltjer, J Arts, ‘Dutch and American waterway development: identification and classification of instruments for value creation’ [2018] 23(3) *International Planning Studies* 278–291 <https://doi.org/10.1080/13563475.2018.1439732>

<sup>3</sup> K Madson, J Lather, ‘Framework for Evaluating Societal Impacts Caused by Disruptions to Inland Waterways’, in: *Project Management and Delivery, Controls, and Design and Materials – Selected Papers from Construction Research Congress 2022* (American Society of Civil Engineers 2022) 38–47.

<sup>4</sup> J Camp, K Nelson, C E Philip, M Moravec, D W Scheffler, P Johnson, ‘Utilizing Agent-Based Modeling to Evaluate Operational Impacts of an Incident and Possible Alternatives on U.S. Waterways’ [2020] 2674(10) *Transportation Research Record* 951–962.

<sup>5</sup> M E Brady, ‘Defining “Navigability”: Balancing State-Court Flexibility and Private Rights in Waterways’ [2015] 36 *Cardozo Law Review* 1415.

<sup>6</sup> United States Code. Title 33 – Navigation and Navigable Waters <<https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title33&edition=prelim>> (accessed 05.08.2024).

<sup>7</sup> Code of Federal Regulations <<https://www.ecfr.gov>> (accessed 05.08.2024).

якими водні об'єкти можуть бути визнані “судноплавними водами США”. Окремі ідеї доктрини “судноплавності” і положення eCFR, юридична техніка, застосовувані у США, можуть бути використані при створенні нормативної бази, яка необхідна для визначення придатності для судноплавства водних об'єктів в Україні. Доктрина “судноплавності” може застосовуватися як інструмент обмеження зростаючих приватних впливів і наслідків, що супроводжують приватизаційні процеси в Україні.

Судноплавними водами США визнаються ті, які піддаються впливу припливів і відпливів або використовуються у даний час, чи використовувалися в минулому. Поняття судноплавності після його визнання поширюється на всю поверхню водного об'єкта і не скасовується наступними діями або подіями, які перешкоджають судноплавній спроможності. При визначенні того, чи є водний об'єкт судноплавним, мають враховуватися три умови: минуле, теперішнє або потенційне існування водного об'єкта між штатами, фізичні можливості для його використання у комерційних цілях та визначення географічних меж водного об'єкта<sup>8</sup>. При визначенні характеру можливого комерційного використання враховуються тип, засоби та обсяги використання. Визначальним фактором є саме можливість використання водного об'єкта громадськістю для комерційних перевезень, а не час, обсяг або спосіб такого використання. Необхідно встановити потенціал для комерційного використання в будь-який минулий, теперішній або майбутній час.

Судноплавність може бути визнана також там, де були або можуть бути використані штучні засоби для того, щоб зробити водний об'єкт придатним для використання в судноплавстві. Штучний канал часто може вважатися судноплавним водним об'єктом США, навіть якщо він був розроблений і підтримується у приватному порядку або проходить через приватну власність.

Слід звернути увагу, що водна поверхня визнається “судноплавною водою США” інженером Корпусу інженерів Армії США, однак остаточне рішення приймається судом. Водночас критерії, що містяться у eCFR, тісно пов'язані з критеріями, які використовуються федеральними судами, рішення яких є обов'язковими для виконання у діяльності Корпусу інженерів. Визнання водної поверхні “судноплавною водою США” зумовлює поширення на неї федеральної юрисдикції.

Характеристика права власності на русло річки чи озера або на землі між високими та низькими відмітками води залежить від законодавства того чи іншого штату США. Загалом приватна власність на землі не впливає на існування або обсяг домінуючої федеральної юрисдикції над судноплавним водним об'єктом.

Визначення меж регуляторної юрисдикції над судноплавними водами важливе не лише для їхнього функціонування, а також для фінансування

<sup>8</sup> M I Asborn, 'Commodity-based Freight Activity on Inland Waterways through the Fusion of Public Datasets for Multimodal Transportation Planning' (Thesis for Doctor of Philosophy 2020).

та перспектив розвитку<sup>9</sup>. У прибережних районах юрисдикція поширюється на лінію на березі, що утворюється середньостатистичним рівнем води. Якщо виникає необхідність точного визначення фактичного розташування лінії, то вона встановлюється за правилами eCFR шляхом обстеження з посиланням на наявні дані про припливи за період 18,6 року. Поступові зміни, які зумовлені природними причинами і помітні лише протягом певного періоду часу, являють собою зміни русла водного об'єкта, які також змінюють берегові межі судноплавних вод США. Однак територія залишається “судноплавною за законом”, навіть коли вона більше не покрита водою, якщо зміни відбулися раптово або були спричинені штучними силами, що мали на меті здійснити ці зміни.

Викладена методологія визнання водних шляхів судноплавними надає корисну інформацію для використання у розробках на цю тему в Україні та інших країнах світу для кращої організації перевезень та стимулювання соціально-економічного розвитку. Слід зауважити, що водний об'єкт може бути вилученим лише для суспільних потреб. Уряд США заборонено використовувати свої повноваження для примусу до передачі власності від однієї приватної особи іншій<sup>10</sup>. Проте описані норми іноді використовувалися для того, щоб відкрити водний шлях для кількох інших прибережних власників, а не для широкої громадськості<sup>11</sup>.

Після визнання водного об'єкта судноплавним виникає необхідність його класифікувати для визначення спроможності, потенційної ефективності перевезень та для підтримання у належному стані<sup>12</sup>. Зі ст. 45 Закону України “Про внутрішній водний транспорт”<sup>13</sup> випливає, що класифікація ВВШ є обов'язковою. На нашу думку, класифікацію ВВШ можна визначити як упорядкування та організацію компонентів річкової інфраструктури відповідно до набору заданих критеріїв. Критерії, а також ступінь поділу (категорії) у рамках класифікації варіюються залежно від основної мети класифікації.

ВВШ згідно з однією із американських *класифікацій* є частиною морської транспортної системи США, яка забезпечує пасажирські та вантажні перевезення і глобальну торгівлю (TRB 2004)<sup>14</sup>. Дослідницька служба Конгресу США (CRS) до ВВШ відносить річкові та два прибережні морські водні шляхи, які поділяє на два види – федеральні та інші. Приблизно 11 тисяч миль

<sup>9</sup> *Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know* (TRB Special Report 315, National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, The National Academies Press 2015) <https://doi.org/10.17226/21763>

<sup>10</sup> *Kelo v. City of New London*, 545 U.S. 469, 477 (2005) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/545/469/>> (accessed 05.08.2024).

<sup>11</sup> *Coleman v. Schaeffer*, 126 N.E.2d 444, 447–49 (Ohio 1955) <<https://case-law.vlex.com/vid/coleman-v-schaeffer-34112-889057754>> (accessed 05.08.2024).

<sup>12</sup> N P Farazi, B Zou, P S Sriraj, L Dirks, E Lewis, J P Manzanarez, ‘State-level performance measures and database development for inland waterway freight transportation: A US context and a case study’ [2022] 45(C) *Research in Transportation Business & Management* <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100866>

<sup>13</sup> Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 р. № 1054-IX <<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1054-20#Text>> (accessed 05.08.2024).

<sup>14</sup> *Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know* (n 9).

Григорій Мошак

(із загальної протяжності 36 тисяч миль ВВШ країни) мають федеральне значення і оподатковуються паливним податком. Надходження від податку (також відомого як плата за користування ВВШ) на паливо для комерційних барж на водних шляхах федерального значення отримує Трстовий фонд внутрішніх водних шляхів (IWTF), що існує у складі Казначейства США. Всього у США налічується 27 ВВШ, що підлягають оподаткуванню паливним податком, які визначені Законом США 95-502 від 21 жовтня 1978 р. та Законом США 99-662 від 17 листопада 1986 р.<sup>15</sup>

У США віднесення ВВШ до судноплавних відбувалося не тільки в інтересах транспорту. Йому сприяли екологічні рухи на захист ВВШ, що свідчить про обмежені можливості екологічного права забезпечити адекватний захист, і, як наслідок, відбувається звернення до альтернативних засобів<sup>16</sup>. Види нормативних інструментів, які застосовуються при розв'язанні судових спорів, пов'язаних із класифікацією ВВШ, спостерігаються у результатах розгляду судових справ. Використовуючи приватне право, дехто намагається контролювати певні водойми (струмки чи озера на приватній території) та домінувати над правом громадськості.

Серед юристів США панує думка, що на вибір застосованих законів впливає характер водойми<sup>17</sup>. Деякі водойми можуть підпорядковуватися лише місцевому державному законодавству або навіть виключно приватному контролю. Адвокати юридичної фірми “JustAnswer LLC” підтверджують висловлене судовими прецедентами. Відповідно до загального права усі води США класифікуються на публічні та приватні (справа *Baker v. Normanoch Asso.*, 25 N.J. 407 (N.J. 1957)). У першому випадку право власності належить місцевому чи федеральному уряду, у другому – індивідуальному власнику. Публічне право громадськості здійснювати судноплавство включає право на човни (справа *Witke v. State Conservation Com.*, 244 Iowa 261 (Iowa 1953)). Катання на човні для задоволення вважається навігацією з повними правами на використання, що прирівнюються до плавання на човні для отримання прибутку. Підкреслюється, що судноплавство для задоволення є таким самим за юридичним значенням, як і судноплавство для інших цілей (справа *State v. Korrer*, 127 Minn. 60 (Minn. 1914)).

Термін “судноплавний” стосується всіх водотоків, які є фактично судноплавними. У цьому випадку титул власника річки обмежується берегами річки. Віднесення водойм до категорії судноплавних здійснюється для цілей надання державі права на дно під водою. Коли водойми є судноплавними, право власності на дно під водою належить державі, якщо по воді ведеться торгівля або могла здійснюватися при звичайних способах торгівлі або для

<sup>15</sup> *Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know* (n 9).

<sup>16</sup> E Ryan, H Curry, H Rule, ‘Environmental Rights for the 21st Century: A Comprehensive Analysis of the Public Trust Doctrine and Rights of Nature Movement’ [2021] 42(6) *Cardozo L. Rev.* 2447.

<sup>17</sup> Legal Rights to Inland Waters and Applicable Law for Lakes, Bays and Rivers <<https://www.stimmel-law.com/en/articles/legal-rights-inland-waters-and-applicable-law-lakes-bays-and-rivers>> (accessed 05.08.2024).

подорожей по воді та коли всі ці умови існували на момент визнання води судноплавною (справа *Meek v. Hays*, 246 Kan. 99. 1990)<sup>18</sup>.

Слід зазначити, що американська доктрина “судноплавності” не належить до ідеальних правових інструментів, але використовується як для запобігання приватизації того, що по праву є публічним, так і для позбавлення чи обмеження приватних осіб права власності на водні об’єкти.

Регулювання відносин внутрішнього судноплавства тієї чи іншої країни багато в чому визначається широтою визначення поняття ВВШ. Цивільний кодекс України<sup>19</sup> не містить норм, що регулювали б відносини у сфері водного транспорту. За Законом України “Про внутрішній водний транспорт” ВВШ – це поверхневі води (крім акваторії морських портів, судноплавних каналів та внутрішніх морських вод). Вузьке визначення законодавця виключає із переліку ВВШ канали та шляхи на внутрішніх морських водах України, чим розширює обсяг регулювання морського права. Наслідком є збільшення уваги (та фінансування) органами влади до морського права і зменшення значення права внутрішнього судноплавства. Існування саме такого причинно-наслідкового зв’язку пояснює поширення на українську частину р. Дунай режиму морського судноплавства постановою Кабінету Міністрів України № 136 “Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних”<sup>20</sup>.

На відміну від українського права Цивільний кодекс Нідерландів (далі – ЦК Нідерландів) докладно регламентує відносини у сфері усіх видів транспорту. ЦК Нідерландів до ВВШ відносить річки, а також канали та окремі частини Північного моря. Згідно зі ст. 8:4 ЦК Нідерландів до ВВШ належить Вадденське море. Хоча це море відрізняється високим біологічним різноманіттям та у 2009 р. нідерландська і німецька частини Вадденського моря були внесені у Список всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, там повноцінно функціонує внутрішнє судноплавство. В Україні через поширення на частину дельти р. Дунай правового режиму Дунайського біосферного заповідника значно звузилися можливості для вдосконалення умов судноплавства через тиск Румунії, яка раніше використовувала правовий режим Дунайського біосферного заповідника для створення перешкод у розбудові її конкурента – українського судноплавного ходу “Дунай – Чорне море” у гирлі Бистре. Іншими ВВШ, згідно з ЦК Нідерландів, є озера Далларт, Ейсселмер, струмки, естуарії (гирла річок) та інші води, призначені для цієї мети.

У Бельгії під терміном “внутрішні водні шляхи” розуміють ті з них, які розміщені на територіальних або річкових водах. Ця дефініція впливає із

<sup>18</sup> State Ex Rel. *Meek v. Hays*. 246 Kan. 99 (1990) 785 P.2d 1356 <<https://law.justia.com/cases/kansas/supreme-court/1990/63-145-3.html>> (accessed 05.08.2024).

<sup>19</sup> Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV <<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/435-15#Text>> (дата звернення 05.08.2024).

<sup>20</sup> Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: постанова Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2022 р. № 136 <<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/136-2022-%D0%BF#Text>> (дата звернення 05.08.2024).

призначення суден: морські та судна для внутрішнього плавання використовуються відповідно на морських і внутрішніх водах. Для внутрішнього судноплавства це територіальні води, які складаються із територіальних морських вод і внутрішніх вод. Закон від 6 жовтня 1987 р. розширив сферу внутрішнього судноплавства, визначивши ширину територіального моря 12 морських миль від відмітки низької води на узбережжі. У Бельгії вважають, що територіальні води є продовженням національної території і входять до складу внутрішніх вод. ВВШ класифікуються на природні (річки) і штучні (канали). Крім того, розрізняють національні та міжнародні водні шляхи. Міжнародним вважається судноплавний шлях, що забезпечує більш ніж один вихід у море природним або штучним шляхом<sup>21</sup>.

У Нідерландах і Бельгії існують відмінні від українського права концептуальні підходи та обсяг регулювання судноплавності ВВШ. Одна із причин – їх право внутрішнього судноплавства знаходиться на вищому рівні розвитку та більшою мірою адаптовано до законодавства ЄС. Із дослідження випливає, що віднесення ВВШ до судноплавних і їх класифікація у Нідерландах мають вищий рівень, ніж в Україні, оскільки здійснюються цивільним кодексом, в Україні – постановою Уряду. Нідерландське цивільно-правове регулювання є ширшим, оскільки під нього підпадає регулювання внутрішнього судноплавства на окремих частинах внутрішніх морських вод. Воно є спеціальним, тоді як в Україні – має надмірно загальний характер.

У класифікації, що містить Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ), основним параметром є пропускна здатність ВВШ для обслуговування певного обсягу вантажного судноплавства. Особливістю Угоди є, з одного боку, те, що договірні сторони ухвалили її положення як *погоджений план (а не обов'язок і можливість санкцій за невиконання) розвитку й будівництва мережі внутрішніх водних шляхів*, який мають намір здійснювати у рамках своїх відповідних програм. З іншого боку, ст. 9 Угоди надає підписантам можливість відступити від будь-якого її положення, коли необхідно здійснити заходи, необхідні для забезпечення своєї зовнішньої чи внутрішньої безпеки. Україна скористалась нормою і не надала шляху Дунай – Кілійське гирло категорію “Е”, незважаючи на те, що він значиться таким в Угоді за номером 80-09. Виділені нами особливості визначили результати формування української частини мережі водних шляхів і портів категорії “Е”, перелік яких містять додатки I і II до цієї Угоди<sup>22</sup>.

У постанові Кабінету Міністрів України № 136 від 9 лютого 2022 р. виділено два види ВВШ – ділянки, що включені до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення як елементи

<sup>21</sup> M J De Decker, *Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht* (VZW De Schroef 1991) 56–59.

<sup>22</sup> Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) 19 січня 1996 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/994\\_342#Text](https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/994_342#Text)> (дата звернення 05.08.2024).



мережі водних шляхів категорії “Е”, та ‘інші судноплавні ділянки внутрішніх водних шляхів України’<sup>23</sup>. Класифікація впорядковує всі судноплавні шляхи, дає змогу чітко визначити параметри експлуатаційного днопоглиблення (для підтримання гарантованих габаритів суднового ходу в межах, установлених параметрів) або збільшення габаритів суднового ходу, зокрема, при формуванні плану шляхових робіт.

Однак у згаданій урядовій постанові № 136 є сумнівні положення. Майже вся українська частина р. Дунай має двоякий статус, вона віднесена до інших внутрішніх водних шляхів України і до ділянок внутрішніх морських вод, що, на нашу думку, не є коректним. Більша частина українського сектору р. Дунай Урядом України не віднесена до водного шляху категорії “Е”, тому юридично в європейську систему шляхів категорії “Е” не інтегрована, попри зобов’язання держави адаптувати статус і спроможності ВВШ до стандартів ЄС<sup>24</sup>.

До названого сумнівного рішення слід додати, що в законодавчо визначеному понятті внутрішнього водного шляху, на відміну від практики, поширеної у європейських країнах, відсутні судноплавні канали. Попередньо можемо підсумувати, що у вітчизняному праві бракує якісних норм для регулювання відносин, що виникають при визначенні судноплавності ВВШ та їх класифікації, для регулювання статусу водних шляхів у місцях, у яких вони торкаються чи можуть проходити через землі, що знаходяться у приватній власності; не врегульовано відносини, що виникають при поліпшенні або погіршенні умов судноплавства та не визначено статус суб’єкта, уповноваженого визначати чи заперечувати судноплавність водних об’єктів та за якими критеріями це має здійснюватися.

Із повідомлення Міністерства інфраструктури України випливає, що в державі почала діяти класифікація, яка містить перелік із 42-х ділянок ВВШ, віднесених постановою КМУ № 136 до категорії судноплавних. Тією ж постановою виділено “інші судноплавні ділянки ВВШ України” (ділянки на 13 річках та 5 водосховищ) та 18 ділянок ВВШ, що включені до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення як елементи мережі водних шляхів категорії “Е”. Серед них на р. Дунай категорію “Е” Уряд України надав лише ділянці довжиною 300 метрів, що розташована напроти поромної переправи у с. Орлівка в Одеській області. Угода містить план Уряду України збудувати три ділянки категорії “Е”: до Кілійського гирла від трьох міст: м. Ізмаїл (шлях 80-09-01), м. Кілія (шлях 80-09-02) та м. Усть-Дунайськ (шлях 90-09-03).

<sup>23</sup> Перелік внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2022 р. № 136 <<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/136-2022-%D0%BF#Text>> (дата звернення 05.08.2024).

<sup>24</sup> С Кузнецов, В Слатвінська, ‘Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄС (Частина 1)’ [2018] 2 Lex Portus 69–72.

Крім деякої неузгодженості між названими нормативними актами щодо ділянок на р. Дунай, відсутнім є вітчизняне юридичне, фактичне чи інше обґрунтування класифікації ВВШ, створеної КМ України. Крім того, 18 ВВШ категорії “Е” та 18 ‘інших судноплавних ділянок ВВШ України’ у сумі не утворюють загального числа заявлених Міністерством інфраструктури України 42 ділянок. У Інтернеті не знайдено пояснення того, чому названі, а не інші ділянки віднесені до тих чи інших класів і чому саме у наведених параметрах, тому виникає припущення про довільне визначення судноплавності і класу водних об’єктів. виправити ситуацію можна було б, скориставшись “Інвентаризацією основних стандартів і параметрів мережі водних шляхів категорії Е” (4-е видання “Синьої книги” – від 16.05.2024 р.)<sup>25</sup>, що містить уточнені актуальні параметри цих ВВШ.

Специфіка водних шляхів полягає в тому, що вони одночасно слугують суспільству в різні способи. Проте органи влади, відповідальні за утримання та розвиток водних шляхів, часто обмежуються лише галузевими інтересами. Намагаючись знаходити економічно ефективні рішення в межах своїх обмежених повноважень, вони не приділяють уваги розвитку у широкому сенсі, зокрема, не враховують соціально-економічної цінності ВВШ, особливо в Україні, меншою мірою у Нідерландах та у США. Останні дві країни мають сильні національні органи влади, відповідальні за судноплавну й інші функції водних шляхів. Органи влади Нідерландів і США роблять спроби підвищити соціально-економічну цінність капітальних проектів на водних шляхах, застосовуючи специфічні інструменти, яких бракує в Україні.

Згідно з законодавством нідерландські ВВШ поділені на зони<sup>26</sup>. Класифікація зон базується на мінімальному та максимальному значенні визначеної висоти хвиль. Зонування визначає, серед іншого, керівні принципи щодо вимог до відповідного обладнання суден<sup>27</sup>. Згідно з інструкціями і правилами судноплавства на внутрішніх водних шляхах у Нідерландах відсутні ВВШ, які підпадають під зону 1, тому додаткові вимоги встановлені лише для зони 2 для пасажирських суден<sup>28</sup>. Функціонування у Нідерландах все-світньо відомих класифікаційних товариств (Бюро Верітас, Реєстр Ллойда, DNV-GI) та національних інспекційних органів внутрішнього судноплав-

<sup>25</sup> 4-е видання ЄЕК ООН “Синьої книги” від 16.05. 2024 р. містить інвентаризацію існуючих і запланованих стандартів і параметрів водних шляхів і портів категорії “Е” в Європі і показує, на міжнародній порівняльній основі, поточні параметри інфраструктури внутрішнього водного транспорту в Європі у порівнянні з мінімальними стандартами і параметрами. Див: Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network: Blue Book (Fourth Revised Edition, United Nations) <[https://unecce.org/sites/default/files/2024-05/2323389\\_E\\_pdf\\_web.pdf](https://unecce.org/sites/default/files/2024-05/2323389_E_pdf_web.pdf)> (accessed 05.08.2024).

<sup>26</sup> Zones binnenwateren (Binnenvaart Kennis BV, 4 januari 2021) <<https://www.binnenvaartkennis.nl/2021/01/zones-binnenwateren/#:~:text=Zone%201%3A%20golfhoogte%20tussen%201,Zone%204%3A%20geen%20golfhoogte%20gegeven>> (accessed 05.08.2024).

<sup>27</sup> Стандарти для зон є такими: зона 0: висота хвилі > 2 м; зона 1: висота хвилі від 1,2 м до 2,0 м; зона 2: висота хвилі від 0,6 м до 1,2 м; зона 3: висота хвилі до 0,6 м; зона 4: висота хвиль не зазначена.

<sup>28</sup> Судна Зони 2 повинні мати на борту обладнання на додаток до обладнання, що вимагається в Додатку 1.1а: (компенсований компас; оновлені карти районів, в яких плаває судно; відповідні засоби зв'язку з картами) та інше.

ства (Бюро сертифікації Scheervaart; Голландський реєстр; Нідерландське бюро інспекцій внутрішнього судноплавства (NBKV) забезпечують суворе дотримання вимог до ВВШ. Результати дослідження (здійсненого у рамках програм ООН та викладеного у аналітичній записці “Класифікація внутрішніх водних шляхів для Південної Америки”<sup>29</sup> дослідницької групи Технічного університету у м. Делфті (Нідерланди) показують позитивний вплив класифікації на ефективність експлуатації ВВШ. З точки зору визначення світовою науковою спільнотою нідерландських науковців<sup>30</sup> європейська класифікація ВВШ базується на вищезгаданій УМВШ<sup>31</sup>, де основним параметром класифікації є здатність судноплавного водного шляху (ділянки ВВШ або порту) приймати певний обсяг вантажних судноплавних потоків.

У технічних приписах для суден внутрішнього плавання водні шляхи поділяються на зони I, II, III і IV залежно від розміру хвиль<sup>32</sup>. Однак класифікація судноплавних водних шляхів на основі їхньої економічної пропускнує спроможності є найбільш широко відомою. Вона є результатом спільних зусиль кількох організацій, що беруть участь у розвитку сектору внутрішнього водного транспорту в Європі, включаючи Європейську конференцію міністрів транспорту (ЄКМТ), Всесвітню асоціацію водної транспортної інфраструктури (PIANC) та Європейську економічну комісію Організації Об’єднаних Націй (ЄЕК ООН). Першу класифікацію ВВШ міжнародного значення прийняла Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) у 1954 р. Згодом класифікація була переглянута за підтримки PIANC, і оновлена версія класифікації була прийнята резолюцією ЄКМТ у 1992 р. (ЄКМТ, 1992). Також у 1992 р. ця класифікація була прийнята резолюцією Головної робочої групи ЄЕК ООН з внутрішнього водного транспорту (ЄЕК ООН, 2004), у 1996 р. стала частиною Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Підписана у 1996 р. та ратифікована 18 європейськими країнами, Угода залишається одним із головних інструментів для європейських ВВШ<sup>33</sup>, включно з Німеччиною<sup>34</sup>. Оскільки в Україні утримання всіх ВВШ здійснюється коштами держбюд-

<sup>29</sup> Для розуміння міжнародного рівня фаховості наводиться службове становище авторів “Записки”: A. Jaimurzina – United Nations; O. C. Koedijk – Ministry of Infrastructure and the Environment, Rivers, Ports, Waterways and Dredging Engineering – CEG; G. Wilmsmeier – United Nations; A. Dohms – Federal Waterways and Shipping; D. Montiel – United Nations; G. Pauli – CCNR; P. Rigo – Université de Liège, Liege, Belgium.

<sup>30</sup> Jaimurzina A, Koedijk O, Wilmsmeier G, Dohms A, Montiel D, Pauli G, Rigo P, Spengler T, Wens F, ‘Position paper: Inland waterways classification for South America: Core concepts and initial proposals’ In *Proceedings of the 9th PIANC-COPEDEC 2016 Conference* (Rio de Janeiro, Brazil) 1–23.

<sup>31</sup> Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) (н 22).

<sup>32</sup> Recommendations on Harmonized Europe-wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels Resolution No. 61 Revision 2 <[https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-SC.3-172-Rev.2e\\_for\\_web.pdf](https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-SC.3-172-Rev.2e_for_web.pdf)> (accessed 05.08.2024).

<sup>33</sup> Jaimurzina A, Wilmsmeier G, Koedijk O, Rigo F, Joint paper on inland waterways classification for South America (ECLAC) <<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/9d05fbb7-6142-4f19-a8d2-04bb5b0406e3/content>> (accessed 05.08.2024).

<sup>34</sup> System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen <[https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Klassifizierung/System-Klassifizierung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Klassifizierung/System-Klassifizierung.pdf?__blob=publicationFile)> (accessed 05.08.2024).

жету, а технічний нагляд за ними здійснює Регістр судноплавства України відповідно до Положення про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами водотранспортного комплексу – це обтяжує державний бюджет та пом'якшує вимоги до технічного стану ВВШ. Регістр судноплавства України не входить у Міжнародну асоціацію класифікаційних товариств<sup>35</sup>, він відсутній у переліку всесвітньо визнаних товариств, тому існує припущення про його менший вплив на вітчизняні ВВШ, ніж вимоги Бюро Верітас, Реєстр Ллойда, DNV-GL. Проте слід відмітити, що будь-яка класифікація ВВШ потребує вдосконалення шляхом подолання численних бар'єрів, починаючи з урядів, які підтримують і визначають пріоритетність інтеграції внутрішнього водного транспорту з іншими транспортними системами, розробляють екологічні стратегії для підтримки будівництва та обслуговування інфраструктури, а також інвестують в інноваційні технології для поліпшення управління та вимог до експлуатації<sup>36</sup>.

Висновки. Визнання водних об'єктів судноплавними та класифікація ВВШ є потужними і динамічними інструментами для підтримки та реалізації політики і проєктів у зазначеній сфері. Сумнівне розширення приватного контролю на водні об'єкти здатне запустити обмежувальні дії української держави з використанням інструменту “судноплавність” – незважаючи на суттєві відмінності загального і континентального права. Реалізація американської доктрини “судноплавності” відкриває для вітчизняного права можливість використання інструментів, які доведеться застосовувати для обмеження зростання приватних впливів під тиском природоохоронних рухів та власників прибережних ділянок. При вдосконаленні українського законодавства з питань визначення судноплавності водних об'єктів та класифікації ВВШ бажано враховувати досвід Нідерландів, Бельгії та США: спеціальним законом (не постановою КМУ) змінити перелік ВВШ, додавши до існуючих ті з них, що проходять каналами та внутрішніми морськими водами. Здійснивши розробку критеріїв судноплавності та вдосконаливши класифікацію ВВШ за висвітленими вище стандартами, вітчизняне судноплавство могло б прискорити інтеграцію у транспортну мережу ЄС та запобігти зловживанню приватним правом на водні об'єкти, що сприяло б задоволенню постійно зростаючого попиту на перевезення вантажів і переміщення людей. Розгляд нами однієї із вітчизняних проблем ВВШ у міжнародному правовому контексті надав як інструменти її розв'язання, так і базу знань про еволюцію їхнього статусу і ролі у США та Нідерландах як передумову для наступних досліджень.

<sup>35</sup> The International Association of Classification Societies <<https://iacs.org.uk/quality/members-certificates>> (accessed 05.08.2024).

<sup>36</sup> Calderón-Rivera, Bartusevičienė, Ballini (n 1) 31–44.

## REFERENCES

### Bibliography

#### *Authored books*

1. De Decker M J, *Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht* (VZW De Schroef 1991).

#### *Edited Books*

2. *Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know* (TRB Special Report 315, National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, The National Academies Press 2015) <https://doi.org/10.17226/21763>

#### *Journal articles*

3. Brady M E, 'Defining "Navigability": Balancing State-Court Flexibility and Private Rights in Waterways' [2015] 36 *Cardozo Law Review* 1415.
4. Calderón-Rivera N, Bartusevičienė I, Balli F, 'Barriers and solutions for sustainable development of inland waterway transport: A literature review' [2024] 2 *Transport Economics and Management* 31–44.
5. Camp J, Nelson K, Philip C E, Moravec M, Scheffler D W, Johnson P, 'Utilizing Agent-Based Modeling to Evaluate Operational Impacts of an Incident and Possible Alternatives on U.S. Waterways' [2020] 2674(10) *Transportation Research Record* 951–962.
6. Farazi N P, Zou B, Sriraj P S, Dirks L, Lewis E, Manzanarez J P, 'State-level performance measures and database development for inland waterway freight transportation: A US context and a case study' [2022] 45(C) *Research in Transportation Business & Management* <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100866>
7. Hijdra A, Woltjer J, Arts J, 'Dutch and American waterway development: identification and classification of instruments for value creation' [2018] 23(3) *International Planning Studies* 278–291 <https://doi.org/10.1080/13563475.2018.1439732>
8. Ryan E, Curry H, Rule H, 'Environmental Rights for the 21st Century: A Comprehensive Analysis of the Public Trust Doctrine and Rights of Nature Movement' [2021] 42(6) *Cardozo L. Rev.* 2447.
9. Kuznetsov S, Slatvinska V, 'Standarty Yevropeiskoho Soiuzu dlia vnutrishnikh vodnykh shliakhiv Ukrainy: Dyrektyva № 87/540/IeES (Chastyna 1)' [2018] 2 *Lex Portus* 69–72.

#### *Theses*

10. Asborno M I, 'Commodity-based Freight Activity on Inland Waterways through the Fusion of Public Datasets for Multimodal Transportation Planning' (Thesis for Doctor of Philosophy 2020).

#### *Conference papers*

11. Jaimurzina A, Koedijk O, Wilmsmeier G, Dohms A, Montiel D, Pauli G, Rigo P, Spengler T, Wens F, 'Position paper: Inland waterways classification for South America: Core concepts and initial proposals' In *Proceedings of the 9th PIANC-COPEDEC 2016 Conference* (Rio de Janeiro, Brazil) 1–23.
12. Madson K, Lather J, 'Framework for Evaluating Societal Impacts Caused by Disruptions to Inland Waterways', in: *Project Management and Delivery, Controls, and Design and Materials – Selected Papers from Construction Research Congress 2022* (American Society of Civil Engineers 2022) 38–47.

#### *Websites*

13. Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network: Blue Book (Fourth Revised Edition, United Nations) <[https://unece.org/sites/default/files/2024-05/2323389\\_E\\_pdf\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-05/2323389_E_pdf_web.pdf)> (accessed 05.08.2024).

Григорій Мошак

14. Jaimurzina A, Wilmsmeier G, Koedijk O, Rigo F, Joint paper on inland waterways classification for South America (ECLAC) <<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/9d05fbb7-6142-4f19-a8d2-04bb5b0406e3/content>> (accessed 05.08.2024).
15. Legal Rights to Inland Waters and Applicable Law for Lakes, Bays and Rivers <<https://www.stimmel-law.com/en/articles/legal-rights-inland-waters-and-applicable-law-lakes-bays-and-rivers>> (accessed 05.08.2024).

Grygorii Moshak

RECOGNITION OF INLAND WATERWAYS AS NAVIGABLE AND THEIR  
CLASSIFICATION  
(based on materials of the USA and the Netherlands)

ABSTRACT. Recognition of a water body as navigable and determination of the inland waterway class are carried out in Ukraine without sufficient legal support, although these actions are an important component of the functioning of the law governing water transport. Recognition of the level of navigability and class of inland waterway has positive legal, transport, economic, social and environmental consequences.

The purpose of the study is to summarise and analyse, for the first time in domestic law, certain provisions and norms of law and practice relating to the recognition of water bodies as navigable and the classification of waterways in the USA and the Netherlands in order to prepare recommendations on the possible application of foreign developments in Ukraine.

The main results of the study are an analysis of the tools and practices of recognising water bodies as navigable and classification of waterways in the United States and the Netherlands and drawing attention to them for use in domestic inland navigation.

The recognition of water bodies as navigable and the classification of waterways are powerful and dynamic tools for supporting and implementing policies and projects in this area.

Despite the significant differences between common and continental law combat the dubious expansion of private control over water bodies, the Ukrainian state can use the “navigability” tool, which has been tested in the United States,

Implementation of the American doctrine of “navigability” opens up the possibility for domestic management of the legally restrict private impacts or using environmental movements and the legitimate interests of coastal landowners.

When improving Ukrainian legislation on determining the navigability of water bodies and classifying of waterways, it is advisable to take into account the experience of the Netherlands, Belgium and the United States: by a special law (not a resolution of the Cabinet of Ministers), change the list of waterways adding to the existing ones those that pass through canals and inland sea waters.

By developing navigability criteria and improving the classification of waterways according to the standards outlined above, domestic shipping could accelerate integration into the EU transport network and prevent abuse of private rights to water bodies. This would help meet the ever-growing demand for the transport of goods and movement of people.

KEYWORDS: water body; recognition; navigability; inland waterway; classification.