

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного публічного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«МІЖНАРОДНО – ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ»**

Студентки 2-го курсу, 11м групи,

спеціальності міжнародне право

спеціалізації міжнародне право

Лоли Ольги

Станіславівни

Науковий керівник

кандидат юридичних наук

старший викладач

Гончарова Юлія

Анатоліївна

Керівник освітньо – професійної

програми доктор юридичних наук,

доцент

Дешко Людмила

Миколаївна

Київ 2018

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ.....	11
1.1. Історія розвитку інституту перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.....	11
1.2. Поняття, особливості та загальна характеристика перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.....	22
1.3. Регламентація перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами в міжнародному праві.....	28
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ 2 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ.....	34
2.1. Особливості міжнародно – правових відносин перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.....	34
2.2. Органи, які здійснюють контроль за міжнародним перевезенням вантажів внутрішніми водними шляхами.....	37
2.3. Міжнародні договори про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами	41
Висновки до розділу 2.....	44
РОЗДІЛ 3 ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РІЗНИХ КРАЇН ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ.....	47
3.1. Особливості правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.....	47
3.2. Державна політика України щодо відповідних міжнародним стандартам перевезень вантажів внутрішніми водами.....	50
3.3. Особливості правового регулювання перевезень вантажів в країнах ЄС.....	57

Висновки до розділу 3.....	69
ВИСНОВКИ.....	73
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	78

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄС – Європейський Союз

ООН – Організація Об'єднаних Націй

США – Сполучені Штати Америки

КНР – Китайська Народна Республіка

ГЕС – Гідроелектростанція

СРСР - Союз Радянських Соціалістичних Республік

ВОПНВ - Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами

УМВШ - Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance)

ЄЕК – Європейська Економічна Комісія

КВТ - Комітет з внутрішнього транспорту

ЦКСР - Центральна комісія судноплавства на Рейні

ДС - Дунайська комісія

ISRBC - Міжнародна комісія з басейну річки Сава

ADN - Угода про перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами

CDNI - Конвенція про поводження з відходами виробництва під час внутрішнього судноплавства

ВОПОГ - Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів та товарів по внутрішніх водних шляхах

CLNI - Страсбурзька конвенція про обмеження відповідальності в галузі внутрішнього судноплавства

NAIADES - Програма розвитку судноплавства та внутрішніх водних шляхів та розвитку в Європі

PLATINA - платформи для її реалізації NAIANDES

AGN - Європейська угода про головні внутрішні водні шляхи

ВОПОГ - європейською імплементацією Правил ООН щодо транспортування небезпечних вантажів для внутрішніх водних шляхів.

TEN-T - транс'європейська транспортна мережа

ВСТУП

Внутрішній водний транспорт є життєздатною альтернативою або доповненням до автомобільного та залізничного транспорту на європейських коридорах. Хоча він екологічно чистий і, найчастіше, найбільш економічний спосіб внутрішнього транспорту, він залишається в основному недостатньо експлуатованим у Європі. Підвищуючи ефективність і стійкість внутрішнього водного транспорту, угоди та резолюції Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй містять всеосяжну нормативну базу для ключових аспектів внутрішнього судноплавства. Міжнародно – правове регулювання перевезень внутрішніми водами досить розвинуте і наближене до інших видів перевезень за напрямками правового регулювання, цілями та правовими інструментами, регламентується конвенціями, зокрема Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, Кодексом торговельного мореплавства, Директивами Європейського Союзу. Основне досягнення ЄС – це лібералізація ринку внутрішнього водного транспорту з 2000 року. Необхідно й надалі розвивати цей вид перевезень, щоб в перспективі перевезення внутрішніми водними шляхами стали основою вантажних перевезень.

Європейський Союз намагається узгодити правила транспортування, гармонізація повинна охоплювати не лише держави-члени ЄС. Не слід забувати, що транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає транзит через країни, що не є членами ЄС. Тому гармонізація / уніфікація правил повинна здійснюватися на міжнародному рівні та включати якомога більше країн.

Законодавство України та загальний стан внутрішніх перевезень потребує реформування. Через затягнутий процес реформування, ми маємо такі проблеми: скорочення капітальних інвестицій у галузь, зважаючи на високий рівень зносу основних фондів; брак коштів, необхідних для

утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів; недостатнє використання наявної пропускну́ї спроможності внутрішніх водних шляхів; і відсутність стратегічних документів щодо розвитку галузі.

В даний час не існує єдиних правових механізмів, що регулюють співпрацю європейських країн у навігаційному використанні внутрішніх водних шляхів. Ряд критичних проблем залишається невирішеними, серед них: забезпечення суден доступом до внутрішніх водних шляхів та участі в трафіку в залежності від їх національності; дискримінація за портові збори та інші платежі; нездатність прибережних штатів надавати навігацію та експлуатацію відповідної інфраструктури. Така ситуація є несприятливою для ефективного використання єдиної європейської системи річкового мореплавства, і країни не можуть забезпечити рівноправну співпрацю без дискримінації в цій галузі. В країнах ЄС достатньо досконала нормативно – правова база, існують різні програми, спрямовані на розвиток перевезень вантажів внутрішніми водами. Але все ж таки, необхідна уніфікація існуючих міжнародних документів.

Актуальність теми полягає в тому, що останнім часом водний транспорт є невід’ємною частиною транспортної системи та успішно конкурує з іншими видами транспорту, завдає значно менше шкоди навколишньому середовищу, забезпечує перевезення вантажів із високим рівнем безпеки та є дешевшим у порівнянні з іншими видами перевезень. Не дивлячись на те, що це один із найдавніших видів транспортування вантажів та товарів, міжнародно – правове регулювання не є досконалим та уніфікованим. Важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення існуючої міжнародно – правової бази та регулювання суспільних відносин у сфері перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Міжнародним перевезенням вантажу вважається те перевезення, яке відбувається між двома чи більшою кількістю держав, яке здійснюється згідно з умовами, які є встановленими міжнародними угодами (конвенціями),

що уклали ці держави. Вони містять правові норми, які диктують вимоги до документації, визначають порядок прийому вантажу для здійснення самого перевезення, видачу вантажу в пункті призначення, умови відповідальності сторін, необхідну процедуру подання позовів.

Сучасний стан міжнародно-правового регулювання у сфері навігаційного використання міжнародних рік Європи характеризується відсутністю єдиних нормативно-правових механізмів. Необхідно узгодити низку правових, економічних і адміністративних питань, механізми розвитку навігації міжнародних рік, та створити єдиний нормативно - правовий механізм . Провести аналіз існуючої міжнародно – правової бази, зокрема, міжнародних угод, конвенцій, директив Європейського Союзу.

Мета проекту (роботи) і завдання. Проаналізувати особливості міжнародно – правового регулювання перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, розробити пропозиції щодо її покращення.

Для досягнення зазначеної мети поставлено наступні завдання:

- 1) виділення етапів розвитку перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами;
- 2) уточнити поняття перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами;
- 3) дослідити регламентацію перевезення вантажів внутрішніми водами;
- 4) виявити особливості міжнародно – правових відносин перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами;
- 5) проаналізувати законодавство та діяльність органів, що регулюють відносини у сфері перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами;
- 6) дослідити особливості правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водами та розробити пропозиції щодо його покращення;
- 7) здійснити порівняльний аналіз державної політики України та правового регулювання в країнах Європейського Союзу у сфері перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.

Об’єкт дослідження. Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Предмет дослідження. Міжнародно – правове регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.

Методи дослідження. Методологічною основою проведеного дослідження стали загальні методи наукового пізнання, а також такі, що застосовуються в юридичній науці: історико – правовий метод (історія розвитку перевезень внутрішніми водами), порівняльно-правовий, структурно – аналітичний та логічний(виявлення особливостей міжнародно – правового регулювання перевезення внутрішніми водами). Проаналізовано існуючі міжнародні документи та запропоновано шляхи їх вдосконалення).

Теоретичну основу дослідження склали роботи вчених: Г.О. Анцелевича, В.К. Гіжевського , Е.Ф. Демського, А.В. Мілашевича, С.А. Гурєєва, Д.О. Сивакова, Л.М. Шелухіна, О.І. Антонюка, В.О. Вишневецької.

Наукова новизна отриманих результатів обумовлена тим, що на основі наукових здобутків, законодавства та міжнародно – правових актів проведено комплексне дослідження питань міжнародного регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.

Наукова новизна результатів дослідження конкретизується у висновках, які були отримані в ході дослідження, зокрема: уточнено визначення поняття перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, як об'єкта дослідження; запропоновано створення механізму міжнародно - правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами на регіональному рівні, шляхом створення регіональної міжурядової організації, яка уніфікувала б всі існуючі міжнародно – правові акти у даній сфері, і які, в свою чергу, не носили б рекомендаційного характеру, а мали обов'язкове значення; запропоновано залучення іноземних інвестицій для розвитку внутрішніх водних шляхів, що пролягають територією України, так як держава має високий потенціал, але недостатнє фінансування вказаної галузі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані у випускній кваліфікаційній роботі положення, висновки та пропозиції можуть бути використані у науково-дослідній роботі,

правозастосовчій практиці, у навчальному процесі. Результати дослідження можуть також бути використані у подальшій розробці та вдосконаленні законодавства.

Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, що включають 9 підрозділів, висновки та список використаних джерел.

РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

1.1 Історія розвитку інституту перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами

У багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє важливу роль в економічній діяльності держав, а також у повсякденному житті громадян, задовольняючи потреби у перевезенні вантажів і пасажирів у більш екологічний та значно економічніший спосіб порівняно з іншими видами транспорту. За показниками енерговитрат річковий транспорт уп'ятеро ефективніше залізничного транспорту і удесятеро – автомобільного та забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу.

Внутрішній водний транспорт – один із найдавніших засобів сполучення. Приблизно в IV тисячолітті до н.е. експлуатувались гребні річкові судна і великі вітрильні. Зростання населених територій в ті часи спостерігалось саме вздовж берегів озер та річок, які являли собою природні транспортні коридори.

Ще у 8 ст. н. е. в Київській Русі існував водний шлях «з варяг в греки»: Константинополь - Київ - Новгород - Балтійське море (Дніпро - волоком на р. Ловать, Ільмень озеро, р. Волхов, Ладозьке озеро, р. Нева). З 8 ст. у Європі з'являються податки за використання шляхів сполучення: збори за зберігання вантажу, портовий збір, мостовий збір, за навантаження, розвантаження, огляд. Ці прибутки повинні були направлятись на ремонт та утримання шляхів сполучення. В деяких державах діяло перевантажне право, за яким купець повинен був перевантажувати вантаж зі свого транспортного засобу на засіб феодала, по землі якого він проїжджав. Було поширене право, за яким будь-який вантаж, що впав з воза на землю, ставав власністю володаря землі. У 9 ст. розквітло піратство. В 10 ст. у поході Олега (910 р.) -

використана технічна новина, що здивувала греків. Описані воїни, які, підійшовши до берега, витягували лодії на сушу, ставили їх на колеса і, піднявши вітрила, підступили до міста (вхід в бухту греки загородили великим залізним ланцюгом). Історики вважають, що були перетягнуті легкі кораблі на котках через водорозділ. Київський флот складався в середньому з 500 лодій. Лодія, видовбана зі стволів довжиною 10-15 м, через низьку стійкість була придатна для плавання річками. Для плавання на морі лодія складала основу, на яку набивались дошки, що збільшувало розміри, вантажопідйомність і стійкість. В подальшому лодії вироблялись цілком з дощок. Екіпаж нараховував 40-60 чол. У 13 ст. розбій на шляхах досяг найбільшого розмаху. В середні віки прискорення економічного розвитку різних країн пов'язано з удосконаленням морського і річкового судноплавства. В цей час на річкових шляхах отримало розповсюдження будівництво шлюзів. Будівництво шлюзів з воротами почалось в XIV ст. в Нідерландах, а в V ст. - в Італії. Пізніше всі європейські країни почали будівництво каналів та шлюзів. Удосконалення конструкції кораблів, вітрильної оснастки та наукові досягнення сприяли відкриттю та освоєнню великої кількості невідомих земель, переділу світу. Це привело до того, що морський транспорт прискорив соціально-економічний розвиток країн, які займали вигідне транспортно-географічне положення. Активізація торгівлі та накопичення капіталу в цих країнах підготувало промислову революцію, що в кінцевому рахунку сприяло утвердженню в них нового капіталістичного способу виробництва [14].

Договір перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом, як правова основа, склався вже в XVI столітті. Даний факт підтверджується першим законодавчим актом - Уложення 1649 р «Про мости та перевезення», що встановив правила судноплавства по внутрішніх водних шляхах.

В XIX і XX ст. з розвитком залізничного і автомобільного транспорту, знизилась значущість внутрішнього водного транспорту. Проте, починаючи з 1980 – х р.р. в розвинених країнах знову став зростати інтерес

до внутрішнього водного транспорту[61]. Це було обумовлено тим, що цей вид транспорту завдає низьке екологічне навантаження навколишньому середовищу, це абсолютно найдешевший вид транспорту в наші дні, а також значними резервами пропускну здатності на існуючих водних шляхах.

Понад 50 країн світу мають судноплавні водні шляхи протяжністю більше 1000 кілометрів. У багатьох країнах, що розвиваються, використання водних комунікацій компенсує низький рівень розвитку наземних шляхів сполучення. У США і КНР річковий транспорт традиційно відіграє важливу роль у транспортному балансі, насамперед у сегменті перевезень масових сільськогосподарських, сировинних і будівельних вантажів. У розвинених європейських країнах внутрішній водний транспорт стає все більш важливою альтернативою перевезенням по перевантаженим автомобільним дорогам і активно включається в систему інтермодальних перевезень. Близько 50% контейнерів, що доставляються морськими лініями в найбільші європейські порти Роттердам і Антверпен, відправляються внутрішніми водними шляхами.

Річкові порти за своїми функціями і оснащенням в чому схожі з морськими, проте їх потужності та обсяги переробки зазвичай істотно менші відповідно до розмірів суден і характером вантажопотоків на внутрішніх водних шляхах.

Для перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами використовуються судна, спеціалізація яких аналогічна суднам морського флоту (суховантажні судна, танкери, балкери і т.д.). При цьому вони мають набагато меншу осадку і габаритні розміри, що обумовлено глибинами річкових шляхів, вузькістю фарватеру і розмірами камер шлюзів. Додатковим обмежуючим фактором є висота судноплавних прогонів мостів.

Судна внутрішнього водного транспорту підрозділяються па ряд конструктивних класів в залежності від особливостей районів плавання, для яких вони призначаються[45]. Поряд з габаритами судових ходів, при

проектуванні судів враховуються такі чинники, як висота хвилі, можливість плавання в льодах і ін.

Особливістю річкового флоту є широке застосування, поряд з самохідними вантажними судами, несамохідного флоту (барж) у поєднанні з буксирами (штовхачами). Основу самохідного вантажного флоту складають судна вантажопідйомністю від 1,5 до 5 тис. Т. Несамохідні судна можуть мати вантажопідйомність до 10 тис. Т.

Використання несамохідного тоннажу дозволяє економити час при виконанні вантажних операцій і добиватися ефекту масштабу, формуючи склади оптимальної вантажопідйомності. Штовхаються, що одержали поширення на основних судноплавних річках, можуть мати вантажопідйомність до 30 тис. т.

Особливим типом судів є судна змішаного "річка - море" плавання. Їх конструктивні особливості - збільшений надводний борт, більш міцний корпус та інші - дозволяють цим судам вантажопідйомністю 3-5 тис. Т і осадкою 3,5 і більше метрів виходити з річок на морські акваторії. Незважаючи на обмеження по районах і сезонах плавання, з видалення від порту-притулку, за умовами хвилювання і вітру, вони дають можливість прямого сполучення між внутрішніми річковими і морськими портами, що забезпечує ряд переваг в ланцюгах поставок.

Сполучені Штати мають видатну систему внутрішніх водних шляхів, що складаються з більш ніж двадцяти п'яти тисяч миль судноплавних річок і каналів, з яких дванадцять тисяч миль є комерційними водними шляхами. Система, яка за визначенням не включає Великі озера або прибережні судноплавні лінії, щороку здійснює понад 600 млн. Тонн внутрішніх вантажів. Це становить приблизно 16 відсотків загальних міжміських вантажних перевезень у країні.

У колоніальний період водний транспорт був життєво важливим. Перші поселення вздовж водних шляхів, а також незліченні суду плавали в прибережних і приливних потоків, які обслуговують потреби торгівлі,

подорожей і спілкування колоній. Водні шляхи також забезпечували початкові шляхи подорожей, які використовувались для переміщення на захід Вірджинії та Мерілендські подорожували вздовж річок Джеймс і Потомак; Пенсільванці пересувались через річку Сускіханна і її притоки; а нью-єрндерсці і нью-йоркці попрямували в Коннектикут і долини річок Гудзон-Могак.

Після Революції, з апалазьким гірським бар'єром, що вже пробито дорогами, рух на захід відновився. Проте подорож по дорозі була дорогою, повільною і дуже незручною. Знову ж таки, річки постачали не тільки основну частину транспортних потреб, а й визначили міграційні схеми трансапалазьких поселенців. Прикордонні популяції зосереджувалися вздовж Огайо, Міссісіпі та інших західних річок, які незабаром залягали грубою водою дня.

Суперечливі уявлення про стратегічну важливість західних річок для розвитку молоді нації привели до першого великого секційного конфлікту між державами. У 1783 році Паризький договір, який завершив революційну війну, визнав Великобританію право Сполучених Штатів рухатися по річці Міссісіпі. Іспанія, однак, не підписала Договір, а в 1784 році відмовилася дозволити американському доступу до Нового Орлеана. Західні та південні поселенці вважали, що використання Міссісіпі має вирішальне значення для нової нації. Однак деякі східні люди вважали, що західні люди мали б мало підстав залишатися в Союзі, якщо б вони вільно плавали над річкою. Після року безплідних переговорів з Іспанією Конгрес відмовився від своїх інструкцій Джону Джей, щоб наполягати на американських правах на переміщення. Джей повернувся з договором, який відкрив іспанські ринки для східних торговців, але відмовився від прав на експорт у нижній Міссісіпі протягом двадцяти років. Договір Джей Гардку розчарував західні і південні країни. Конгрес відхилив його в 1786 році. Питання про американську навігацію Міссісіпі було остаточно врегульовано Договором Пінкні (1795), який давав американцям вільний доступ до річки.

Сполучені Штати придбали всю долину річки Міссісіпі в 1803 році з купівлі Луїзіана.

Подібним чином, манія для будівництва каналів охопила країну на початку дев'ятнадцятого століття. Війна 1812 року яскраво продемонструвала необхідність поліпшення транспортування. Але це було завершенням феноменально успішного Ері Канал в Нью-Йорку в 1825 році, який торкнувся ярості каналів. Коли ера каналу закінчилася приблизно через двадцять п'ять років, в Сполучених Штатах було майже 4 000 миль каналів. Незважаючи на те, що більшість компаній-каналів не змогли досягти успіху, оскільки їхні лінії були заміщені залізницею, їх сучасний економічний ефект у розширенні природних водних шляхів країни був значним, а деякі з них вижили у ХХ столітті, щоб бути включеними в сучасну мережу водних шляхів.

Залізниця, представлена в Америці в 1830 р., досягнула піку в 50-х рр. надаючи все більш ефективну конкуренцію водним шляхам. У битві за рух після громадянської війни залізниці стали легкими переможцями. Вони мали переваги швидкості, прямолінійності та безперервності обслуговування. Річкові судноплавні лінії не могли стримувати зазіхань на залізницях 1870-х та 1880-х років. Критична ситуація водних шляхів настала на рубежі століття, коли залізниці були безперечними майстрами транспортної галузі. Але до цього спаду важливу роль у розвитку Заходу відіграли водні шляхи на верхів'ях Міссурі, Червоного, Арканзасу та декількох річок Тихоокеанського узбережжя.

Проте, коли перемога залізних доріг здавалася завершеною, однак відбулася повторна поява водних шляхів. Таке відродження спричинене, як мінімум, чотирма факторами:

- 1) розвиток уряду різноманітних водних шляхів для багатоцільового використання, включаючи боротьбу з повеннями, зрошення, виробництво електроенергії, відпочинок та навігація;

2) міркування в галузі національної безпеки, що відображає необхідність альтернативних транспортних об'єктів, особливо після розробки підводних човнів та їхньої загрози для торгівлі океаном;

3) значно вдосконалена морська технологія;

4) притаманні економії водного транспорту. Федеральні зусилля з відновлення економічної конкурентоспроможності внутрішніх водних шляхів почалися в 1876 році, коли Президент Грант підписав Закон про асигнування річок та портів. У 1879 році Конгрес створив Комісію річки Міссісіпі, щоб об'єднати розвиток річки Міссісіпі. Подальші асигнування на річки та гавані.

На рубежі століть природоохоронці вважали розвиток водного шляху невід'ємним компонентом політики збереження природи. Але розвиток водних шляхів відбувався повільно до 1907 р., Коли президент Рузвельт призначив комісію для підготовки комплексного плану вдосконалення водних шляхів країни. Попередня доповідь Комісії по внутрішніх водних шляхах 1908 року та тривожна ситуація перевезень, що відбувались на залізницях до Першої світової війни, виявили необхідність відродження згаданих водних шляхів. У результаті федеральний уряд не тільки розпочав масштабні проекти каналізації та річкової каналізації, але також зафрахтував Корпорацію внутрішніх водних шляхів у 1924 році для експлуатації лінії баржі на Міссісіпі[67]. У поєднанні з чудовими досягненнями у галузі морських технологій, включаючи сучасний, дизельний буксир; величезні, спеціальні баржі та танкери; і покращувала всепогодні, денні та нічні навігаційні системи - ці події призвели до значного повернення трафіку на водних шляхах.

Для збільшення руху водного транспорту, федеральний уряд протягом перших трьох кварталів ХХ століття виділяв все більші кошти для розвитку навігаційних каналів та каналів річок. Найважливіші проекти ХХ століття включали в себе завершення розробки Атлантичного внутрішнього корабля та каналів судноплавства або каналів баржа, захищених водними

шляхами на затоці, в одному випадку, повністю від Нової Англії до Флорида-Кіз, за винятком лише маршруту через Нью-Джерсі та з Браунсвіля, штат Техас, аж до Сен Маркс, штат Флорида. Інші відомі проекти включають реканалізацію річки Огайо з новими замками 110 на 1200 футів; розвиток як річки Колумбія, так і Санкт-Лаврентія, останній відкритий у 1959 році; і відкриття нових каналів на Півдні та Південному заході, частково завдяки багатоплановому проекту Адміністрації долини Теннессі, розпочатому в 1930-х роках. Після завершення проекту "Теннесі-Томбігб'є" у 1985 році, багато ресурсів були перенесені на підтримку існуючих гідротехнічних споруд[68]. Усі ці програми, проведені інженерним корпусом армії США, і не завжди без суперечок, відповідали національній транспортній політиці, спрямованій на сприяння співпраці та конкуренції між державними залізницями, водними шляхами, автомагістралями, трубопроводами та авіакомпаніями.

У Німеччині темп пробігу водних шляхів збільшився у 5 разів з 1875 до 1905 року. Це більше збільшення, ніж показують залізниці в той же період, хоча пробіг залізниці збільшився більш ніж удвічі, а рух у каналі практично стоїть на місці. Пояснення до цього в основному є відведення важких вантажів на водних шляхах, внаслідок прямої контроль над владою над залізницями. Залізниці були розроблені як живильники від вугільних полів і рудних родовищ до водних шляхів та залізничних тарифів на магістральні вантажні перевезення що підтримується урядом на рівні, достатньому для виконання великих обсягів перевезень по водних шляхів. Кошти стягувались за перевезення вантажів за користування каналами, але не річками. Перевантажувальні об'єкти були забезпечені та експлуатуються за державні кошти. Ріка Рейн є найважливішим водним шляхом у Німеччині. З його імпорту або до річкового руху 47% складається з руд; 9% зерна; 10% з дерева, і 4% вугілля - ці чотири класи складають 8% від загального тоннажу. З його експорту або вниз річковий рух, 60%- це вугілля, 40% відсотків - виробництво заліза.

Для держав-членів Європейського Союзу внутрішнє судноплавство регулюється законодавством ЄС. Правове регулювання внутрішнього водного транспорту в рамках Європейського Союзу почалося в 1958 році, коли під егідою Європейського вугілля та сталі було прийнято Угоду про фрахтові ставки та умови перевезення вугілля та сталі на Рейні.

Внутрішні водні перевезення були досить розвинуті за часів СРСР. Колишній СРСР займав перше місце в світі за довжиною річкових шляхів, які використовувались тоді для перевезень внутрішніми водними шляхами. В межах СРСР існувало близько 40 річок, довжина кожної з них перевищувала 1000 км. Найбільшими серед них є: Лена (4320 км), Волга (3690 км), Об (3680 км), Іртиш (3589 км), Єнісей (3350 км), Амур (2846 км), Дніпро (2280 км).

Взагалі, Україна має досить високий потенціал судноплавності річок. Особливого розвитку він набув після будівництва і введення в дію Запорізької ГЕС і шлюзу, що дало можливість відкрити наскрізне судноплавство по Дніпру. Великий внесок зробив річковий транспорт у загальну перемогу у Великій Вітчизняній війні 1941-1945 років. Із 1943 року були проведені відновлювані роботи, що дало можливість уже в травні 1945 відкрити наскрізне судноплавство на Дніпрі. Введення в експлуатацію гідроелектростанцій дніпровського каскаду сприяло збільшенню гарантованих глибин на ділянці Київ – Херсон до 3,65 метрів та відповідно нарощенню обсягів перевезень: у 1970 році – до 27,4 млн. т; у 1975 – до 42,4; у 1980 – до 51,7; у 1990 – до 65,7 млн. т. У подальшому обсяги перевезень почали різко скорочуватися і становили у 2014 році лише 3145 тис. т, що було пов'язано з багатьма проблемами, які негативно вплинули на річкове судноплавство, особливо після фінансово-економічної кризи 2008-2009 років[17].

Отже, якщо аналізувати обсяги перевезень впродовж останнього століття, то ми бачимо, що за останні роки ХХ століття спостерігається спад. В Україні у 1955 році експлуатаційна довжина річкових судноплавних

шляхів загального користування становила 5,4 тис. км, зокрема: з освітлювальними та світловідбиваючими знаками – 2,3 тис. км, відповідно в 1990 році – 4,0 і 3,6 тис. км, у 2012 – 2,1 і 1,1 тис. км, у 2014 році – 1,6 і 1,0 тис. км [26]. На сьогодні експлуатуються такі судноплавні шляхи: на Дніпрі – 1205 км, на Південному Бузі – 155 км, на Дунаї – 160 км та 80 км на інших річках[29].

Україна має розгалужену систему річок, відповідно перевезення внутрішніми водними шляхами могли б здійснюватись більш ефективно. Одночасно зменшилась щільність річкових судноплавних шляхів. Якщо в 1990 році вона становила 7 км шляхів на 1 тис. км², то у 2014 – лише 2,8 км шляхів на 1 тис. км². Інтенсивність перевезень вантажів скоротилася з 3 млн. т-км на 1 км у 1990 році до 0,7 млн. т-км на 1 км у 2014[23].

Ще в стародавні часи річка Дніпро була головним і найбільш зручним шляхом сполучення між слов'янами, Візантією і народами Сходу. Більше тисячі років тому прокладений великий водний шлях «від варяг у греки». Значно поживавилось судноплавство на Дніпрі з початку XVIII ст. На Десні в Брянську на новій суднобудівній верфі було побудовано багато дерев'яних суден, які використовувалися на перевезених вантажів у верхів'ях Дніпра і його притоках. У першій половині XIX ст. на Дніпрі з'явилися перші пароплави, які будувалися на Київщині в маєтку князя М.Воронова. У подальшому ці пароплави були переведені через Дніпровські пороги і здійснювали рейси між Херсоном і Миколаєвом. У 1835 році виникла перша пароплавна компанія, а в 1850 році між містом Кременчук і Пінськ відкрилась регулярна пасажирська лінія. У 1857 році на нижньому Дніпрі було організовано «Російське товариство пароплавств і торгівлі», до складу якого входило 10 пасажирських пароплавів і кілька буксирних суден. Водночас у Києві, Херсоні та інших придніпровських містах почали з'являтися нові підприємці – власники пароплавів і барж. У 1884 році виникло нове підприємство «Друге пароплавне товариство по Дніпру і його притокам». Ці два товариства тривалий час між собою конкурували, поки не

була укладена угода про об'єднання їх в одне пароплавство. У 1906 році на Дніпровському басейні працювало 382 самохідних і 2226 несамохідних суден[25]. Дніпро – найбільша річка в Україні і третя за величиною у Європі, тож не дивно, що вже давно її почали використовувати для перевезення вантажів внутрішніми водами.

В кожен період часу була своя певна необхідність транспортування вантажів внутрішніми водними шляхами.

Основним завданням України у перший період війни 1941-1945 років була організація переправ через річки Дніпро, Десна, Прип'ять, Дністер та по їх притоках. Річковики активно здійснювали перевезення військової техніки,

палива та інших вантажів, необхідних для організації захисту країни та евакуації населення.

У періоді 1950-1955 років річковий транспорт Дніпровського басейну успішно працював, приріст вантажообігу в 1955 по відношенню до 1950 становив 193%[25].

У 1953 в Дніпровському пароплаванні з'явилися власні контейнери, їх кількість у 1955 році становила 15,4 тис. од. Для покращення обслуговування клієнтури були організовані транспортно-експедиційні контори. У цей час будуються буксирні колесні пароплави потужністю 410 к. с. та несамохідні баржі вантажопідйомністю від 600 до 1000 т. Караванами у складі одного такого бункеру, 2 тентових барж (1000 т) і 4 барж (700 т) загальною вантажопідйомністю 4- 4,5 тис. т здійснювались перевезення на лінії Запоріжжя – Дніпропетровськ – Київ вугілля, залізної руди, металів, зерна, будівельних та інших вантажів. В СРСР існував Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, який регулював перевезення внутрішніми водними шляхами. Після розпаду СРСР, Україна як незалежна держава в 1992 році створила Міністерство транспорту України, в його складі був створений департамент річкового транспорту.

Отже, внутрішній водний транспорт є одним з найдавніших видів транспорту, що використовувався для перевезення вантажів. Розвиток внутрішніх водних шляхів відбувся саме тому, що необхідним було створення транспортного сполучення, а з появою залізниці, автомобіля та авіатранспорту внутрішній транспорт став менше використовуватись.

1.2 Поняття, особливості та загальна характеристика перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами

Основу інфраструктури внутрішнього водного транспорту складають природні (ріки й озера, використовувані для судноплавства в їх природному стані) і штучні (канали, водосховища, а також ділянки річок, судноплавний режим яких підтримується за допомогою дамб, шлюзів та інших гідротехнічних споруд) водні шляхи.

Можливості транспортного використання внутрішніх водних шляхів визначаються природними факторами - загальним розвитком річкової мережі, зв'язністю окремих її ділянок, глибинами і характером течії річок, сезонною зміною рівня водойм, їх замерзанням в зимовий період.

Річки, за загальним поділом, прийнятим багатьма авторами, поділяються на національні (внутрішні) та міжнародні (ті, що протікають територією кількох держав). Національними ріками є ті, які протікають територією лише однієї країни. Держави самостійно регулюють навігацію та експлуатацію таких річок, насамперед, національним законодавством. Визначення міжнародних річок сильно відрізняються. Проте сьогодні, міжнародними річками вважаються лише ті річки, режим яких регулюється міжнародним договором.

Визначення міжнародних річок містять різні елементи для їх відокремлення від національних річок, приміром, чи річка протікає через дві або більше держав, чи є судноплавною, чи має вихід до моря, чи є свобода судноплавства на цій річці. Важливе значення має існування міжнародного

договору чи односторонніх правових актів, що регулюють навігацію цією річкою. Не вистачає того, що річка має міжнародний характер в географічному, транспортному або економічному плані. Для кожної річки необхідно скласти спеціальну угоду, яка міститиме конкретні правила навігації та інші способи використання. Річки є частиною території держави, якою вони протікають. Прибережні держави мають повний суверенітет над ними, і вони є невід'ємною частиною території держави.

Свобода плавання включає наступні елементи: свобода пересування, вільне здійснення торгівлі судноплавством, звільнення від податків на підставі єдиного факту навігації, досконала рівноправність для всіх бенефіціарів права на мореплавство та повага до згаданих свобод.

Внутрішній водний транспорт залежить від режиму навігації, встановленого в конкретній річці, будь то міжнародна річка чи ні, і чи існує свобода плавання чи ні.

Це різне ставлення до кожної міжнародної річки спричинило різні умови щодо управління річкою, транспортними правами (міжнародні перевезення, каботаж), територіальної сфери, обсягу бенефіціарів, елементами вільної навігації, правилами доставки, що стосуються умови безпеки судна, трудові та податкові умови тощо. Ця складна ситуація є проблематичною як для органів, що приймають рішення, так і для користувачів цих водних шляхів. Ситуація ще більше ускладнюється тим, що поняття вільної навігації розуміється лише в відношенні міжнародних річок, оскільки не узгоджено інше (в міжнародних угодах або спеціальних актах), принцип вільної навігації не застосовується до національних водних шляхів.

Внутрішні водойми використовуються не лише в транспортній галузі, а й в таких галузях як: енергетика, сільське господарство, промисловість, водопостачання. Відповідальність за утримання і розвиток системи водних шляхів приймає на себе держава.

Призначення внутрішнього водного транспорту - це перевезення вантажів та пасажирів у внутрішніх замкнутих водних районах по річкових

шляхах і судноплавних каналах. Внутрішні водні шляхи – це водойми, що придатні для судноплавства. Розглянемо визначення, які існують стосовно цього поняття.

Існує кілька визначень поняття «внутрішні водні шляхи», зокрема вони є схожими за дефініцією. Розглянемо деякі з них.

Проаналізувавши певні навчальні посібники, зокрема «Транспортне право України» за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського 2008 р. [6, с. 167] (глава 6), підручнику «Транспортне право» за заг. ред. М. Л. Шелухіна (2.3 глави 2) [32, с. 69] містяться окремі глави, які мають назву «Водний транспорт», але структурно ці глави складаються із підпунктів, присвячених морському, річковому транспорту. В підручнику «Транспортне право України» за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського, А. В. Мілашевича [4, с. 88] в розділі VII виділяють водний транспорт нарівні з іншими видами транспорту. Отже, існує доктринальне поняття «водний шлях».

Внутрішні водні шляхи – судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам [12]. Тобто це ті водні об'єкти, по яким здійснюють перевезення. Водні об'єкти можуть бути як природним елементом довкілля, так і штучно створеними.

Згідно з проектом закону України «Про внутрішній водний транспорт», внутрішні водні шляхи - річки (зокрема, судноплавні шляхи загальнодержавного значення річок Дніпро, Дунай та Дністер), озера, ставки, водосховища або канали, що придатні для судноплавства (крім водойм, де використання їх для судноплавства повністю чи частково заборонено законом) у межах сухопутної території України, а також внутрішні морські води та територіальне море України, що визначені Законом України "Про державний кордон України" [20].

Цей проект закону доповнює поняття «внутрішніх водних шляхів», додаючи внутрішні морські води та територіальне море. Внутрішніми морськими водами прийнято вважати водний простір, котрий розташовується

між береговою лінією та вихідними лініями, від яких ведеться відлік ширини територіального моря. Ці води є частиною територіальної держави та на них поширюється суверенітет та юрисдикція цієї держави. Територіальне море – це морський пояс, який прилягає до сухопутної території держави або до зовнішньої межі внутрішніх морських вод. На нього також поширюється суверенітет прибережної держави.

«Внутрішні водні шляхи» означають всі внутрішні судноплавні шляхи, включаючи морські судноплавні шляхи, на території договірної сторони, відкриті для плавання суден відповідно до національного права », таке визначення міститься в ст. 3 Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) від 26.05.2000 р, до якого Україна приєдналася згідно із Законом від 17.11.2009 р[11]. Таким чином, внутрішні водні шляхи це судноплавні шляхи, які зазвичай використовуються для судноплавства. Судноплавство - це плавання суден водними шляхами.

Залежно від характеру водних шляхів різняться морське, внутрішнє і змішане судноплавство. Плавання внутрішніми водними шляхами може здійснюватися і морськими суднами, це характерно для морських внутрішніх водних шляхів, адже в залежності від характеру вод, по яких прокладений маршрут внутрішнього водного шляху, можна виділити морські та інші (вони називаються «річкові», хоча можуть проходити і по водоймах іншого характеру, наприклад, по озерах) внутрішні водні шляхи. Крім того, внутрішні водні шляхи можуть мати міжнародне або лише внутрішньодержавне (національне) значення.

Рух судів по внутрішніх водних шляхам дозволяється лише по тій частині водного об'єкта, який є підготовленим до судноплавства та на місцевості позначається спеціальними знаками, які називаються навігаційним огороженням. Саме ця частина водного простору називається судовим ходом. Радіус заокруглення, ширину та глибину прийнято вважати габаритними розмірами. Вони залежать від рівня води в річці і можуть

мінатись протягом року. Швидкість руху судна прямо залежить від габаритних розмірів. Чим більші габаритні розміри, тим швидше рухається судно і має більшу пропускну здатність. Існують випадки, коли необхідні днопоглиблювальні роботи, зокрема землечерпання – здійснюється витяг ґрунту з дна річки. Також існує спосіб покращення умов судноплавства регулювання рівня води.

Водойми які використовуються для судноплавства не завжди задовольняють потреби річкових перевезень в окремих районах. Тоді виникає необхідність створити штучний водний шлях – судноплавний канал. Ці канали бувають відкриті та шлюзовані. Відкриті – це ті канали, які являють не перепинений спорудженнями шлях. Шлюзовані – ті, що мають підпірні спорудження із судовими шлюзами, та пристрою, який постачає воду в канали.

Пропускна характеристика оцінюється вантажопідйомністю. Всі плавучі засоби повинні бути обладнані спеціальними ємкостями для збирання забруднених вод. Вони в свою чергу повинні передаватися на очищення та знезараження на спеціальні споруди.

Ні Господарський кодекс України, ні Цивільний кодекс України не містить чіткого визначення поняття «вантаж». Однак відповідно до ч. 1 ст. 909 Цивільного кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [31, ст. 909]. Отже, бачимо, що в перевезенні вантажу внутрішніми водними шляхами учасниками даних відносин є три сторони – відправник, одержувач та перевізник.

Таким чином, вантаж є об'єктом, на який спрямована діяльність перевізника. А перевізник – це сторона договору перевезення, яка укладає з відправником договір перевезення вантажу. Дії ж перевізника по

переміщенню вантажу складають предмет договору перевезення. Істотною умовою договору є умова про предмет, яким є послуги щодо доставки ввірених перевізникові матеріальних цінностей (вантаж) до пункту призначення [16, с. 527].

Отже вантажем вважають будь – які матеріальні цінності, які відправник передає перевізнику на основі договору перевезення, які повинні бути доставлені отримувачу згідно з умовами складеного договору. Вантажем не вважається спорядження, яке є необхідним для функціонування даного виду транспорту.

Закон України «Про прикордонний контроль» у ч. 2 ст. 1 містить визначення поняття «вантаж», а саме: «вантаж – майно, крім багажу, а також бортових припасів (для повітряних, морських та річкових суден), що перевозиться транспортними засобами» [21]. Досить просте визначення вантажу нам пропонує Закон України «Про прикордонний контроль».

Відносно новою у сфері перевезення вантажів є Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001 р. Дана Конвенція є ратифікованою Україною і 1 січня 2015 року набрала чинності для нашої держави. Пункт 7 ст. 1 Конвенції зазначає, що термін «вантаж» не охоплює суден, що буксируються чи штовхаються, і не включає багажу й транспортних засобів пасажирів; коли товари об'єднані в контейнері, на піддоні або на подібному пристосуванні для транспортування або коли вони впаковані, термін «вантаж» включає таке пристосування для транспортування або впакування, якщо вони надані вантажовідправником [2]. Будапештська Конвенція є основним міжнародним документом, який регулює перевезення вантажів саме внутрішніми водними шляхами.

Відповідно до пункту 1.11 статті 1 «Попереднього проекту документа про морське перевезення вантажів», «вантаж» означає майно, предмети та вироби будь-якого роду, які перевізник або виконуюча сторона отримує для перевезення, і включає упаковку або будь-яке обладнання і контейнер, які не надаються перевізником або виконавчою стороною або від їхнього імені [13].

Отже, проаналізувавши деякі визначення терміну «вантаж», можна зробити висновок, що вантаж – це певне майно, матеріальні блага чи предмети будь – якого роду, які є об’єктом у договорі перевезення. Вантаж – це ключовий елемент у міжнародних перевезеннях. При будь – якому зовнішньоекономічному торговельному договорі певний проданий товар стає вантажем, який необхідно переправити.

1.3 Регламентация перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами в міжнародному праві

Особливістю міжнародних транспортних перевезень вантажів водними шляхами є те, що необхідно враховувати законодавство тих держав, через які пролягає цей водний шлях.

Міжнародне транспортне право є галуззю міжнародного приватного права, є низкою правових норм, які знайшли своє втілення у міжнародних договорах, національному законодавстві та врегульовують зобов’язальні відносини у сфері перевезення вантажів.

Саме перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регламентується конвенціями, які розглянуто в наступному розділі.

Серед них: Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах 2001 року, Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) від 26.05.2000, Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 19.01.1996 року.

Міжнародним перевезенням вантажу вважається те перевезення, яке відбувається між двома чи більшою кількістю держав, яке здійснюється згідно з умовами, які є встановленими міжнародними угодами (конвенціями), що уклали ці держави. Вони містять правові норми, які диктують вимоги до документації, визначають порядок прийому вантажу для здійснення самого

перевезення, видачу вантажу в пункті призначення, умови відповідальності сторін, необхідну процедуру подання позовів.

Сучасний стан міжнародно-правового регулювання у сфері навігаційного використання міжнародних рік Європи характеризується відсутністю єдиних нормативно-правових механізмів. Наразі щодо ряду рік, таких як Дунай та Рейн існує спеціальний правовий режим, визначений багатосторонніми договорами, щодо інших – укладено міжнародні угоди, які регулюють питання навігації на внутрішніх водних шляхах. Останні дозволяють державам знаходити можливості для забезпечення реальної взаємності, вільніше визначати такі умови угод як засоби вирішення спорів, питання припинення та обмеження дії угод у часі. Разом з тим, Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) у своїх доповідях неодноразово зазначала, що потреби розвитку судноплавства на основі глобальної мережі річкових шляхів вимагають багатосторонньої (загальноєвропейської) правової регламентації.

Важливим кроком у цьому напрямку стало укладення у 1996 р. у Женеві (Швейцарія) Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, що набрала чинності у 1999 р. УМВШ являє собою перспективний план розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів категорії «Е» (мережа включає внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення, перелік яких міститься у додатках I та II до Угоди) і має на меті визначення уніфікованих технічних та експлуатаційних параметрів для будівництва, модернізації, реконструкції та експлуатації водних шляхів, які використовуються для міжнародних річкових перевезень. УМВШ не лише визначає погоджену на міжнародному рівні Європейську мережу внутрішніх водних шляхів і портів (загальна довжина водних шляхів, визнаних «найважливішими», становить 27 913 км), а також уніфіковану інфраструктуру, а й встановлює експлуатаційні параметри, яким вони повинні відповідати [34].

Слушною видається і регламентація в єдиному акті порядку співпраці держав Європи із проведення гідротехнічних робіт, спрямованих на забезпечення належних умов судноплавства на внутрішніх водних шляхах континенту – із визначенням прав та обов'язків держав, механізмів реалізації проектів, спрямованих на розвиток навігації на міжнародних ріках та стабільне функціонування судноплавних рік та супутньої інфраструктур.

Необхідно узгодити низку правових, економічних і адміністративних питань, механізми розвитку навігації міжнародних рік, та створити єдиний нормативно - правовий механізм .

Висновки до розділу 1

Внутрішній водний транспорт – один із найдавніших засобів сполучення. Починаючи з 4 тисячоліття до н.е. й до сьогодні використовувався даний вид перевезень. Розвиток перевезень вантажів внутрішніми водами має довгий шлях розвитку на рівні з розвитком людства. На сьогодні він є найбільш екологічним та має найбільшу вантажопідйомність, що є беззаперечними перевагами даного виду перевезень вантажів. Основними недоліками є те, що дані перевезення залежать від сезону. Проаналізувавши історію розвитку перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами можна умовно поділити її на такі етапи:

- 1) 4 тисячоліття до н.е. – 4 століття н.е.
- 2) 5 ст. н.е. – 15 ст. н.е.
- 3) 16 ст. – 19 ст. н.е.
- 4) друга половина 19 ст. – перша половина 20 ст.
- 5) друга половина 20 ст. – дотепер

1 етап (колоніальний період) характеризується періодом, коли водний транспорт був життєво важливим. Перші поселення вздовж водних шляхів, використовували внутрішні водні шляхи для пересування, спілкування, і для перевезення вантажів від одного пункту до іншого.

2 етап розвитку характеризується білошою розвиненістю, з'являються податки за використання шляхів сполучення: збори за зберігання вантажу, портовий збір, мостовий збір, за навантаження, розвантаження, огляд. Ці прибутки повинні були направлятись на ремонт та утримання шляхів сполучення. В деяких державах діяло перевантажне право, за яким купець повинен був перевантажувати вантаж зі свого транспортного засобу на засіб феодала, по землі якого він проїжджав. Було поширене право, за яким будь-який вантаж, що впав з воза на землю, ставав власністю володаря землі.

3 етап розвитку вже мав правову основу. Договір перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом склався вже в 17 столітті. Даний факт підтверджується першим законодавчим актом - Уложення 1649 р «Про мости та перевезення», що встановив правила судноплавства по внутрішніх водних шляхах

4 етап відбувся частковий занепад перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами. З розвитком залізничного і автомобільного транспорту, знизилась значущість внутрішнього водного транспорту.

5 етап розпочинається відродженням після Другої Світової війни і повертається значущість внутрішніх водних шляхів. Правове регулювання внутрішнього водного транспорту в рамках Європейського Союзу почалося в 1958 році, коли під егідою Європейського вугілля та сталі було прийнято Угоду про фрахтові ставки та умови перевезення вугілля та сталі на Рейні.

Наприкінці 20 століття та на початку 21 століття було прийнято низку міжнародно – правових документів, які регулюють перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. На сьогодні існує міжнародно – правова база, яка регулює перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, але вона потребує постійного удосконалення та уніфікації.

Річки, за загальним поділом, прийнятим багатьма авторами, поділяються на національні (внутрішні) та міжнародні (ті, що протікають територією кількох держав). Національними річками є ті, які протікають територією лише однієї країни. Держави самостійно регулюють навігацію та експлуатацію

таких річок, насамперед, національним законодавством. Визначення міжнародних річок сильно відрізняються. Проте сьогодні, міжнародними річками вважаються лише ті річки, режим яких регулюється міжнародним договором. Міжнародна ріка – це ріка, що перетинає або розділяє території декількох держав і використовується останніми в навігаційних та (або) ненавігаційних цілях. Якщо висловлюватися абстрактніше, то міжнародна ріка є стічним прісноводним об'єктом, який являє собою поверхневі води, що протікають по території різних країн.

Внутрішні водні шляхи - це судноплавні шляхи, які зазвичай використовуються для судноплавства. Рух судів по внутрішніх водних шляхах дозволяється лише по тій частині водного об'єкта, який є підготовленим до судноплавства та на місцевості позначається спеціальними знаками, які називаються навігаційним огородженням. Вантажем вважають будь – які матеріальні цінності, які відправник передає перевізнику на основі договору перевезення, які повинні бути доставлені отримувачу згідно з умовами складеного договору. Вантажем не вважається спорядження, яке є необхідним для функціонування даного виду транспорту. Вантаж – це ключовий елемент у міжнародних перевезеннях.

Отже, можна уточнити поняття «перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами». Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами – це транспортування будь – яких матеріальних цінностей, на основі договору перевезення, внутрішніми водними шляхами, придатними для судноплавства.

Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регламентується конвенціями, серед них: Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах 2001 року, Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26.05.2000, Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення від 19.01.1996 року.

Міжнародним перевезенням вантажу вважається те перевезення, яке відбувається між двома чи більшою кількістю держав, яке здійснюється

згідно з умовами, які є встановленими міжнародними угодами (конвенціями), що уклали ці держави.

Сучасний стан міжнародно-правового регулювання у сфері навігаційного використання міжнародних рік Європи характеризується відсутністю єдиних нормативно-правових механізмів. Наразі щодо ряду рік, таких як Дунай та Рейн існує спеціальний правовий режим, визначений багатосторонніми договорами, щодо інших – укладено міжнародні угоди, які регулюють питання навігації на внутрішніх водних шляхах. Останні дозволяють державам знаходити можливості для забезпечення реальної взаємності, вільніше визначати такі умови угод як засоби вирішення спорів, питання припинення та обмеження дії угод у часі.

Слушною видається і регламентація в єдиному акті порядку співпраці держав Європи із проведення гідротехнічних робіт, спрямованих на забезпечення належних умов судноплавства на внутрішніх водних шляхах континенту – із визначенням прав та обов'язків держав, механізмів реалізації проектів, спрямованих на розвиток навігації на міжнародних ріках та стабільне функціонування судноплавних рік та супутньої інфраструктур.

Необхідно узгодити низку правових, економічних і адміністративних питань, механізми розвитку навігації міжнародних рік, та створити єдиний нормативно - правовий механізм .

РОЗДІЛ 2 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

2.1 Особливості міжнародно – правових відносин перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами

Суспільні відносини, що виникають у зв'язку з організацією та діяльністю транспортних підприємств, відносини між транспортними підприємствами та їхньою клієнтурою, а також між самими підприємствами регулюються нормами транспортного права. Із цього можна зробити висновок, що транспортні операції тісно пов'язані з виконанням контрактних зобов'язань [1, с. 3- 4].

Необхідне укладання договору про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами між вантажовідправником та перевізником. Даний договір характеризується ознаками, які притаманні договорам перевезення іншими видами транспорту.

Згідно з договором міжнародного перевезення, перевізник зобов'язується доставити вантаж у вказане місце та за вказаний час за матеріальну винагороду, відправник у свою чергу зобов'язується представити вантаж та оплатити відповідні послуги щодо транспортування даним видом транспорту. Головним обов'язком перевізника є саме доставка вантажів.

Згідно з Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, "транспортний документ" означає документ, що підтверджує договір перевезення вантажу й прийом або навантаження вантажу на судно перевізником, складений у вигляді коносаменту або накладної, або у вигляді будь-якого іншого використовуваного в комерційній практиці документа [2].

Отже, обов'язкове документальне оформлення відносин, що складаються між учасниками перевезень вантажів внутрішніми водними

шляхами є необхідним, як і в будь – якому іншому виді перевезення. Перевізник повинен видати документ для кожного перевезення вантажу. Цікавим нюансом є те, що неповний текст договору або повна його відсутність не впливають на дійсність договору.

Транспортний документ, крім свого найменування, містить такі дані:

- 1) найменування, доміціль, місцезнаходження або місце перебування перевізника й вантажовідправника;
- 2) найменування вантажоодержувача;
- 3) назву або номер судна, якщо вантаж навантажено на борт, або зазначення в транспортному документі, що вантаж був прийнятий перевізником, але ще не навантажений на борт судна;
- 4) порт навантаження або місце приймання вантажу та порт вивантаження або місце здачі;
- 5) звичайне найменування типу вантажу й характер його упаковки та, у разі небезпечного або такого, що забруднює навколишнє середовище, вантажу, його позначення відповідно до чинних приписів або, у разі відсутності такого позначення, його загальне найменування;
- 6) розміри, кількість місць або вагу, а також ідентифікаційне маркування вантажу, прийнятого на борт або прийнятого до перевезення;
- 7) у відповідних випадках зазначення того, що вантаж повинен або може перевозитися на палубі або у відкритих трюмах;
- 8) погоджені положення, що стосуються фрахту;
- 9) у разі накладної - точне зазначення того, чи є вона оригіналом або копією; у разі коносамента - кількість примірників оригіналу;
- 10) місце й дату видачі [2].

Транспортний документ містить всі необхідні дані для здійснення перевезення. Тим транспортним документом, що видає перевізник вантажовідправнику, який перевозить вантаж внутрішніми водними шляхами є річкова накладна або оборотний коносамент.

Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами містить права та обов'язки сторін договору. Перевізник зобов'язаний перевезти вантаж у належні строки й здати його в місці здачі вантажоодержувачу в тому самому стані, в якому вантаж ним був одержаний. У разі відсутності домовленості про інше, приймання вантажу та його здача здійснюються на борту судна. Перевізник визначає, яке судно він буде використовувати. Він зобов'язаний до й на початку рейса виявити належну дбайливість, для того, щоб забезпечити, з огляду на характер вантажу, який підлягає перевезенню, здатність судна прийняти вантаж, його придатність для плавання, оснащеність й укомплектованість екіпажем, як це приписано чинними правилами, а також наявність на ньому національних і міжнародних дозволів, необхідних для перевезення відповідного вантажу[2]. Саме на перевізника, як учасника даних відносин покладається обов'язок доставити вантаж у вказаний час та місце. Саме на перевізнику лежить найбільша відповідальність, він повинен насамперед дбати про вибір надійного, придатного для перевезення судна, щоб не створювати небезпечних чи аварійних ситуацій. Також, що стосується застереження, яке міститься у міжнародних договорах, саме перевізник може вносити застереження, стосовно зовнішнього стану, ваги вантажу, розміру, кількість місць.

Що стосується вантажовідправника, то він повинен сплатити суми, належні на підставі договору перевезення. Вантажовідправник зобов'язаний до передачі вантажу перевізнику подати йому в письмовій формі такі дані про вантаж, який підлягає перевезенню:

- 1) розміри, кількість місць або вагу й питомий навантажувальний об'єм вантажу;
- 2) маркування, необхідне для ідентифікації вантажу;
- 3) характер, особливості й властивості вантажу;
- 4) указівки, що стосуються митного або адміністративного режиму, застосовного до вантажу;
- 5) інші необхідні відомості, що зазначаються в транспортному документі.

Крім того, вантажовідправник повинен передати перевізнику, під час передачі вантажу, усі необхідні супровідні документи[2].

Вантажовідправник також зобов'язується закріпити та навантажити вантаж на судно. Саме вантажовідправник сплачує усі необхідні платежі, що вказані в договорі. Якщо відправляється небезпечний вантаж, то в особливому порядку він повинен проінформувати перевізника про небезпечний вантаж, який він буде перевозити.

За наявності безпосередньої небезпеки для життя, майна або навколишнього середовища перевізник має право вивантажити або знешкодити вантаж, або, якщо цей захід відповідає ступеню небезпеки, яку становить вантаж, знищити його, навіть якщо до прийняття вантажу перевізник був поінформований або яким-небудь іншим чином дізнався про небезпечний характер або забруднювальні характеристики цього вантажу[2].

Важливим є те, що не дивлячись на економічну сторону перевезення, все ж таки дії перевізника спрямовані не на отримання прибутку, а на збереження навколишнього середовища.

Отже, можна зробити висновок, що міжнародно – правові відносини, що складаються між учасниками перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регулюються та встановлюють права та обов'язки сторін міжнародним договором. Зокрема Будапештською конвенцією про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, але обов'язковою умовою є те, що хоча б одна з держав є учасницею Конвенції.

2.2 Органи, які здійснюють контроль за міжнародним перевезенням вантажів внутрішніми водними шляхами

Судноплавство на річках в Європі в даний час регулюється різноманітними правилами, прийнятими міжнародними установами та органами: спеціальними комісіями з річкового нагляду, Європейської

економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), Європейським Союзом для держав-членів ЄС, а також національним законодавством.

Комітет з внутрішнього транспорту (КВТ) є галузевим комітетом ЄЕК ООН з питань співробітництва в області внутрішнього транспорту, а саме автомобільного, залізничного та внутрішніх водних шляхів, а також мультимодальних і комбінованих перевезень. Сюди також входять питання перевезення особливих вантажів, таких як небезпечні вантажі або швидкопсувні продукти харчування. Метою роботи КВТ є підвищення конкурентоспроможності, безпеки та енергоефективності транспортного сектора. У той же час вона спрямована на зменшення негативного впливу транспортної діяльності на навколишнє середовище і ефективне сприяння сталому розвитку.

Робоча група з внутрішнього водного транспорту вирішує технічні і правові питання в галузі внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо загальноєвропейських масштабів внутрішніх водних шляхів і портів, інтермодальних зв'язків, які стануть частиною сучасних перевезень, суміжних проблем (перевезення небезпечних вантажів, охорона навколишнього середовища, питання охорони), а також міжнародних документів, що містять загальні правила, стандарти і показники в цій сфері.

Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН сприяє міжнародному рух людей і товарів за видами внутрішнього транспорту. Це має на меті підвищення конкурентоспроможності, безпеки, енергоефективності та безпеки в транспортному секторі. У той же час він зосереджується на зменшенні несприятливості, наслідки діяльності певного виду транспорту на навколишнє середовище та сприяння ефективно до сталого розвитку.

Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН має:

- 1) Центр багатосторонніх транспортних стандартів та угод в Європі та за її межами, наприклад правила перевезення небезпечних вантажів і будівництво автомобільних транспортних засобів на глобальному рівні
- 2) Шлюз для технічної допомоги та обміну найкращими практиками

- 3) Засновник багатосторонніх інвестиційних планів
- 4) Суттєвий партнер для ініціатив з покращення транспорту та торгівлі
- 5) Історичний центр статистики транспорту.

Протягом більше шести десятиліть надав платформу для міжурядового співробітництва з метою сприяння та розвитку міжнародних відносин у сфері транспорту, одночасно підвищуючи його безпеку та екологічні показники.

Основні результати цієї наполегливої та важливої роботи відображені у більш ніж 50 міжнародних угодах та конвенціях, які забезпечили міжнародну правову базу та технічні регламенти для розвитку міжнародних автомобільних, залізничних, внутрішніх водних та інтермодальних видів перевезень, а також перевезення небезпечних вантажів та будівництво транспортних засобів.

Враховуючи потреби транспортного сектору та його регуляторів, СЕК ООН пропонує збалансований підхід та сприянню безпеки.

Незважаючи на критику, існуючі організації та установи зробили позитивний внесок у внутрішній судноплавство. У будь-якому випадку, робота СЕК ООН з питань гармонізації повинна бути високо оцінена. СЕК ООН розглядає велику кількість питань, пов'язаних із технічними та безпечними стандартами в галузі внутрішнього судноплавства. Багато резолюцій СЕК ООН, таких як Резолюція СЕК ООН № 24 про Європейський кодекс по внутрішніх водних шляхах та Резолюція СЕК ООН № 31 про рекомендації щодо мінімальних вимог до видачі ліцензій судноплавства на внутрішньому водному транспорті з метою їх взаємного визнання.

Основні європейські міжнародні річки регулюються спеціально створеними наглядовими комісіями, яким доручено встановити технічні та правові стандарти навігації у відповідних басейнах річок. Це: Центральна комісія судноплавства на Рейні (ЦКСР), Дунайська комісія (DC), Міжнародна комісія з басейну річки Сава (ISRBC). Основна відмінність між ними полягає в тому, чи є вони обов'язковими чи ні. Резолюції Центральної комісії судноплавства на Рейні є юридично обов'язковими для своїх держав-членів.

Рішення та рекомендації Дунайської комісії не є юридично обов'язковими і повинні бути впроваджені в національне законодавство його держав-членів[46]. Рішення Комісії Сави в галузі навігації є юридично обов'язковими для його держав-членів.

Функції Центральної комісії судноплавства по Рейну:

- 1) виступати в якості постійної дипломатичної конференції в рамках якої у представників держав-членів є можливість обговорити будь-які питання, що стосуються судноплавства по Рейну, включаючи переглянуту Конвенцію про судноплавство по Рейну;
- 2) сприяти розвитку внутрішнього судноплавства не тільки по Рейну, а й на всіх водних шляхах Європи;
- 3) виступати центром для розгляду, обговорення та внесення пропозицій щодо широкого кола питань, пов'язаних з внутрішнім судноплавством, таких як: інновації в області внутрішнього судноплавства; мови, що використовуються для спілкування в області внутрішнього судноплавства; Професіональна підготовка; порти Рейну;
- 4) забезпечувати високий рівень безпеки судноплавства по Рейну;
- 5) проводити дослідження, розробляти документи, публікувати інформацію різного типу (статистичні дані, огляди стану ринку);
- б) співпрацювати з: іншими міжнародними організаціями, що працюють в області європейської транспортної політики; неурядовими організаціями, які беруть участь в області внутрішнього судноплавства; державами, які не є членами Комісії.

ЦКСР утворила Комітет річкового права спеціально відповідальний за моніторинг питань річкового права. Цей комітет має компетенцію тлумачити закони, що регулюють правила судноплавства по Рейну, а також збирати і порівнювати правові норми, що регулюють внутрішнє судноплавство в державах-членах.

ЦКСР допомогла прийняттю цілого ряду міжнародних конвенцій, пов'язаних з внутрішнім судноплавством:

- 1) Конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні по Рейну та інших річках ;
- 2) Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами ;
- 3) Угода про перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ADN);
- 4) Конвенція про поведінку з відходами виробництва під час внутрішнього судноплавства (CDNI);
- 5) Міжнародна угода про механізми соціального забезпечення судноводіїв на Рейні;
- 6) Угода про умови праці в сфері судноплавства по Рейну;
- 7) Регіональна угода по радіотелефонній службі на внутрішніх водних шляхах;

ЦКСР активно співпрацює з Європейською економічною комісією ООН в правовому полі дії конвенцій.

Міжнародна комісія з басейну річки Сава - це міжнародна організація. Головний офіс якої знаходиться в Загребі, Хорватія. Комісія була створена у 2006 році.

Отже, як бачимо, деякі органи мають лише рекомендаційний вплив, їх рішення не є обов'язковими для виконання. На нашу думку, варто уніфікувати правила, та зробити рішення цих усіх комісій обов'язковими для виконання.

2.3 Міжнародні договори про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами

Будапештська конвенція – перший загальноєвропейський багатосторонній міжнародний договір , що регулює договірні і правові відносини , що стосуються перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

До сфери юрисдикції Будапештської конвенції потрапляють ще вантажні перевезення в змішаному плаванні, тобто «річка – море».

Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів на внутрішні водний шлях - це міжнародна конвенція, яка гармонізувала правові норми, що регулюють контракти на транскордонне перевезення вантажу на внутрішніх водних шляхах. Конвенція була укладена 22 червня 2001 року під патронатом Центральної комісії для Судноплавство Рейну, Дунайської комісії та Організації Об'єднаних Націй, Європейської економічної комісії та набула чинності з 1 квітня 2005 року. Конвенція поширюється на всі договори перевезення для перевезення вантажів на внутрішніх водних шляхах, де знаходиться порт завантаження або порт розвантаження в державі, яка є учасницею конвенції. Він регулює загальні права і зобов'язання сторін договірних, в першу чергу вантажних перевізників, вантажовідправника і вантажоодержувача. Загалом, конвенція містить положення щодо:

- 1) типу та змісту транспортних документів,
- 2) відповідальність у разі втрати або пошкодження вантажу під час транспортування
- 3) обставини та ситуації, які дозволяють звільнити від відповідальності.

Усі країни Рейну та Придунаю, Україна також у 2014 році , ратифікували Будапештську конвенцію. Саме цією конвенцією було уніфіковано правову базу в галузі укладення договорів що стосуються перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.

Братиславські угоди 1955 р., представляють собою три окремі договори – Угоду про загальні умови перевезення вантажів, Угоду про єдині тарифи, Угоду про буксирування, надання допомоги при аваріях та агентуванні [9].

Братиславські угоди - сукупність контрактів за приватним правом, метою якого є регулювання співпраці між судноплавними компаніями, що працюють на Дунаї. Серед них Угода про загальні умови міжнародної

перевезення вантажів на річці Дунай складає особливе значення. Вона регулює права та обов'язки вантажовідправників і судноплавних компаній у зв'язку з перевезенням товарів. Хоча формально документи, що стосуються замовлення клієнта для перевезення даним видом транспорту все ще надаються. Найважливіші положення угоди стосуються складання транспортних документів, приймання та передача вантажу для транспортування, завантаження та розвантаження суден, розрахунок вартості перевезення, відповідальність, перешкоди на виконання контрактів, здійснення прав застави і розгляд скарг, уразі їх подання. В останні роки правила Братиславські угоди все більше відступають на задній план, поступаючись місцем Будапештській конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Основними міжнародними договорами, які регулюють морські та внутрішні водні перевезення, є міжурядові угоди про торговельне судноплавство або про судноплавство внутрішніми водними шляхами і Україна наразі є учасником більше 30 міжурядових угод з країнами Європи (наприклад, Грецією, Францією, Хорватією, Латвією), Азії (наприклад, В'єтнамом, Індією, Китаєм, Республікою Корея), близького Сходу (наприклад, Ізраїлем, Іраном, Йорданією, Лівією), Африки (наприклад, Єгиптом, Марокко). Найбільша частина цих угод стосується морського торговельного судноплавства, але є угоди виключно про судноплавство внутрішніми водними шляхами, наприклад, Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про судноплавство внутрішніми водними шляхами від 06.02.1998 р. [28], Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 14.07.1998 р. [27].

Практично всі ці угоди мають на меті спрощення митних формальностей та надання вільного судноплавства внутрішніми водними шляхами. Деякі з угод передбачають форс – мажорні обставини, згідно з якими у разі настання таких обставин, вантаж врятований або вивантажений

на території певної держави, то таке судно звільняється від митних податків та зборів.

Перевезення небезпечних вантажів внутрішніми суднами регулюється Європейською угодою про міжнародне перевезення небезпечних вантажів та товарів по внутрішніх водних шляхах (ВОПОГ) , заснованою Економічною комісією Організації Об'єднаних Націй 2008р. Ця угода охоплює всі небезпечні товари і вказує, чи можна їх перевозити внутрішніми водними шляхами. Там містяться спеціальними положеннями щодо затверджених небезпечних вантажів стосовно таких пунктів:

- 1) Класифікація товарів, включаючи критерії розподілу та огляд процедури
- 2) Використання тари та контейнерів для сипучих вантажів
- 3) Процедури доставки (наприклад, маркування);
- 4) Положення щодо завантаження, транспортування, розвантаження, поводження з товарами
- 5) Положення щодо екіпажу судна, обладнання, експлуатації та документації
- 6) Положення про суднобудування
- Збори та збори, наприклад навігаційні збори або портові збори
- 7) Витрати на очищення судна

На європейському континенті перетинаються численні міжнародні річки: Дунай, Рейн, Сава. Кожна з них досі має різну правову систему, що регулює свободу плавання, тим самим створюючи різні режими для кожного з них. Міжнародні угоди, що регламентують судноплавство на згаданих річках, є: Конвенція Мангейму судноплавства по Рейну 1868 р. з додатковими протоколами; Конвенція про режим судноплавства на Дунаї (відома як Белградська конвенція або Дунайська конвенція) 1948 року; Додатковий протокол до Конвенції про режим плавання на Дунаї 1998 року; Рамкова угода про басейн річки Сава 2002 року та Протокол про режим навігації до Рамкової угоди про басейн ріки Сава 2002 року.

Можна дійти висновку, що основними міжнародними договорами, які регулюють перевезення вантажів внутрішніми водами є перераховані вище конвенції, міжнародні угоди та міжурядові угоди .

Висновки до розділу 2

Особливістю міжнародно – правових відносин є те, що є необхідним укладання договору про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами між вантажовідправником та перевізником.

Обов'язкове документальне оформлення відносин, що складаються між учасниками перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами є необхідним, як і в будь – якому іншому виді перевезення. Транспортний документ містить всі необхідні дані.

Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами містить права та обов'язки сторін договору.

Перевізник зобов'язаний перевезти вантаж у належні строки й здати його в місці здачі вантажоодержувачу в тому самому стані, в якому вантаж ним був одержаний.

Вантажовідправник зобов'язаний до передачі вантажу перевізнику подати йому в письмовій формі необхідні дані про вантаж, повинен передати перевізнику, під час передачі вантажу, усі необхідні супровідні документи.

Міжнародно – правові відносини, що складаються між учасниками перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регулюються та встановлюють права та обов'язки сторін міжнародним договором. Зокрема Будапештською конвенцією про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, але обов'язковою умовою є те, що хоча б одна з держав є учасницею Конвенції.

Судноплавство на річках в Європі в даний час регулюється різноманітними правилами, прийнятими міжнародними установами та органами: спеціальними комісіями з річкового нагляду, Європейської

економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейським Союзом для держав-членів ЄС, а також національним законодавством.

Всі ці органи мають вплив на міжнародно – правове регулювання, координують діяльність. Основні європейські міжнародні річки регулюються спеціально створеними наглядовими комісіями, яким доручено встановити технічні та правові стандарти навігації у відповідних басейнах річок. Це: Центральна комісія судноплавства на Рейні, Дунайська комісія, Міжнародна комісія з басейну річки Сава. Основна відмінність між ними полягає в тому, що наприклад, рішення та рекомендації Дунайської комісії не є юридично обов'язковими. Отже, можна дійти висновку, що деякі органи мають лише рекомендаційний вплив, їх рішення не є обов'язковими для виконання. На мою думку, варто уніфікувати правила, та зробити рішення цих усіх комісій обов'язковими для виконання.

Будапештська конвенція – перший загальноєвропейський багатосторонній міжнародний договір, що регулює договірні і правові відносини, що стосуються перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. Саме цією конвенцією було уніфіковано правову базу в галузі укладення договорів що стосуються перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами.

Братиславські угоди - сукупність контрактів за приватним правом, метою якого є регулювання співпраці між судноплавними компаніями, що працюють на Дунаї. Серед них Угода про загальні умови міжнародної перевезення вантажів на річці Дунай складає особливе значення. Вона регулює права та обов'язки вантажовідправників і судноплавних компаній у зв'язку з перевезенням товарів. Хоча формально документи, що стосуються замовлення клієнта для перевезення даним видом транспорту все ще надаються. Найважливіші положення угоди стосуються складання транспортних документів, приймання та передача вантажу для транспортування, завантаження та розвантаження суден, розрахунок вартості перевезення, відповідальність, перешкоди на виконання контрактів,

здійснення прав застави і розгляд скарг, у разі їх подання. В останні роки правила Братиславські угоди все більше відступають на задній план, поступаючись місцем Будапештській конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

РОЗДІЛ 3 ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РІЗНИХ КРАЇН ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

3.1 Особливості правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами

Правове регулювання перевезень вантажів здійснюється на національному та міжнародному рівнях. Серед міжнародних актів є багатосторонні, регіональні і двосторонні угоди. Спочатку навігацію по внутрішнім водним шляхам регулювали положеннями комерційного права. А вже згодом, було створено спеціальні правила шляхом розвитку внутрішнього водного транспорту.

Цивільне законодавство, що застосовується до транспортування по внутрішніх водних шляхах (договірне право, відповідальність за шкоду), як і раніше, носить переважно національний характер.

Проте, існує декілька міжнародних конвенцій, які були створені для врегулювання цих питань. Серед них:

1) Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах 2001 року встановлює єдині правила щодо контрактів на перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах, таких як права та обов'язки Договірних сторін, транспортні документи, відповідальність перевізник і т. д. Будапештська конвенція набрала чинності з 1 квітня 2005 року. У порівнянні з іншими конвенціями вона сприятиме уніфікації правил

перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами на європейському континенті.

2) Страсбурзька конвенція про обмеження відповідальності в галузі внутрішнього судноплавства (CLNI) 1988 року набрала чинності в 1997 році, але охоплює лише обмежену кількість країн. Нова конвенція 2012 року вводить збільшену сферу застосування (попередня конвенція була обмежена в її застосуванні лише на річці Рейн і Мозель); вводить збільшені ліміти від збитків, що виникають внаслідок перевезення небезпечних вантажів. У Європейському Союзі є Директива Європейського Парламенту та Ради від 2008/68 / ЄС від 24 вересня 2008 р. Щодо внутрішнього перевезення небезпечних вантажів, яка встановлює загальні правила безпечного та безпечного перевезення небезпечних вантажів всередині та між країнами ЄС автомобільним, залізничним або внутрішнім водним транспортом[65]. Він також охоплює такі аспекти, як завантаження та розвантаження, переміщення в інший спосіб транспортування та від нього, а також зупинки в ході транспортного процесу. Це поширює застосування міжнародних правил на національний транспорт небезпечних вантажів.

Труднощі зміни економічних відносин, торкнувшись всі сфери життя суспільства, не обійшли стороною і діяльність, пов'язану з перевезенням, в тому числі і внутрішній водний транспорт. Спад виробництва, зростання транспортних тарифів, скорочення обсягів перевезень вантажів майже на третину, безумовно, негативно впливають на розвиток ринку перевізних послуг. У зв'язку з цим виникає необхідність розвивати мережу різноманітних транспортних послуг, удосконалювати методи роботи транспортних організацій, задовольняючи всі зростаючі потреби клієнтів, вступати в договірні відносини, які раніше не були відомі. Як наслідок, виникла потреба приведення законодавства у відповідність до ринкових відносин[47]. Головними напрямками вдосконалення правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами є забезпечення рівності всіх суб'єктів права при наданні послуг внутрішнім

водним транспортом та створення досконалого ринку перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами. Створення середовища, яке мало б конкуренцію у цій сфері є реальним лише при можливості вибору умов доставки різними компаніями вантажів одними і тими ж внутрішніми водними шляхам, що підвищує роль і значення договірної регулювання вантажоперевізних відносин. Тому актуальність дослідження цих типів договорів і перспектив їх розвитку очевидна. Що стосується національного законодавства, то закон України про внутрішній водний транспорт і досі не прийнятий, хоча є проект закону 2475а-д від 09.07.2018 р. [19].

Міжнародне річкове право і річкові перевезення вантажів, пасажирів і багажу в міжнародному сполученні не приваблюють пильної уваги вчених у вітчизняній юридичній науці, тим цікавішим і актуальним видається кожне звернення до дослідження зазначеної тематики. Російські вчені пишуть, що міжнародне річкове право - складний комплексний масив, що носить виключно публічний характер[5], з чим варто беззастережно погодитися. Разом з тим інші вчені вважають, що міжнародне річкове право - сукупність публічних і приватних правових норм, що регулюють використання та охорону видатків і водойм природного і штучного походження, які перебувають на території двох і більше держав[24].

Наявність приватноправових норм не може служити підставою для віднесення правового комплексу, куди вони входять, до області приватного права, і, навпаки, наявність публічно-правових норм само по собі не свідчить про публічний характері того правового комплексу, куди вони входять. Приватне право завжди буде включати норми публічного характеру, а публічне право - норми приватного характеру. Йдеться про те, що розподіл права на публічне та приватне визначається предметом регулювання, а не характером входять до нього норм, тому міжнародне річкове право як галузь міжнародного публічного права регулюватиме міждержавні відносини владного характеру, пов'язані з використанням міжнародних річкових водотоків і водойм, шляхом встановлення правових режимів їх використання

з метою судноплавства. Міжнародне приватне річкове право як галузь міжнародного транспортного права і підгалузь міжнародного приватного права регулює приватно-правові відносини невластного характеру, пов'язані з міжнародними річковими перевезеннями вантажів з такими перевезеннями, які здійснюються внутрішніми водними шляхами, що пролягають на території декількох держав. У цих випадках мова йде про міжнародні річкових і озерних системах (наприклад, Дунайському, Рейнському, Амурському водних басейнах). Доцільність уніфікації правил перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами міжнародного значення привела до прийняття Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

3.2 Державна політика України перевезень вантажів внутрішніми водами

Судноплавний потенціал України, саме внутрішніми водними шляхами є достатньо високим. Якщо узагальнити приблизну довжину водних шляхів України, які є придатними для судноплавства, то вони являють собою близько 4 тис. км. На сьогоднішній час перевезення внутрішніми шляхами здійснюються річками Дніпро, Дунай та Південний Буг. Близько 90 % перевезень належать саме р. Дніпро. В Україні основними категоріями вантажів є: метали, зернові культури, інші агропродукти та продукти хімічної промисловості.

Основними проблемами в перевезеннях внутрішніми водними шляхами України є саме регулювання цих перевезень та існуючі тарифи. Розмір необхідних зборів з перевізників встановлює Кабінет Міністрів України.

Що стосується внутрішньодержавного регулювання, то основним правовим актом, що регулює положення річкових портів є Закон України «Про транспорт», «Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР» 1963 року, також існують підзаконні акти. Досить великі участки річок

замулились, і стали непридатними для судноплавства. Проблемами є те, що протягом довгого часу не проводились жодні роботи, з розчищення та поглиблення річок, через недостатнє фінансування.

Окреме питання стосується перевезення вантажів внутрішніми водами під іноземним прапором судна. Власник такого судна має отримати тимчасовий одноразовий допуск (якщо між тією країною та Україною немає укладеного міжнародного договору про судноплавство), для того щоб це іноземне судно могло скористатись правом проходу у внутрішні водні шляхи нашої держави.

Збори, які необхідно сплачувати суднам під іноземним прапором є вищими, ніж для суден під національним прапором. На мою думку, збір з іноземного і з національного судна треба урівняти. Існує також лоцманський збір. Це певний обов'язок капітана, встановлений державою, в обов'язковому порядку брати на борт лоцмана з державного підприємства, який надає пропозиції та рекомендації водію судна. Вартість збору може відрізнятись в залежності від відстані та вантажоемності судна.

Взагалі перевезення внутрішніми водними шляхами має досить великі перспективи, необхідно лише всі дії спрямовувати на покращення стану річок, по яким саме відбувається транспортування вантажів. Зокрема, саме Дніпро – річка на певних ділянках потребує очищувальних робіт та робіт із поглиблення. Особливо треба поглиблювати річку на північ від Києва, щоб відновити ефективні перевезення із Білоруссю.

Також, на мою думку, однією з основних проблем в Україні є недостатнє фінансування цієї галузі, так як давно вже з'явилися інші види перевезень, такі як: автомобільні, залізничні, повітряні, перевезення у змішаному сполученні. Фінансування можливо отримати із іноземних інвестицій, щоб сприяти розвитку вантажного судноплавства, так як саме водними шляхами можливо перевезти великі тоннажі вантажу.

Внутрішній водний транспорт, зокрема й в Україні, має негативну сторону. Насамперед, це те, що вантаж доставляється лише в указаний в

договорі порт. А вже з самого порта до необхідного місця збуту потрібно задіювати, наприклад, автомобільний транспорт. Та й інфраструктура річок не є настільки розгалуженою, як автомобільні шляхи.

В цьому році запропонований проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Проект Закону передбачає крок у майбутнє. На меті є створення досконалої системи річкових перевезень внутрішніми водними шляхами, які на практиці відповідатимуть справжнім потребам економіки.

Також прийняття Закону пришвидшить економічну сторону питання з боку утримання шлюзів, передбачення та запобігання виникнення аварійних та критичних ситуацій. Розвиток національного суднобудування та річкової логістики виведуть на рівень, достойний конкуренції з морськими перевезеннями.

До внутрішньодержавних актів, що регулюють сферу внутрішнього водного транспорту в Україні належать такі: Постанова Верховної Ради України "Про Концепцію розвитку водного господарства України" від 14 січня 2000 р., а також Закон України "Про Загальнодержавну програму розвитку водного господарства" від 17 січня 2002 р. Саме ці документи в транспортній галузі права застосовували в використанні води саме як об'єкти транспортних правовідносин та мають на меті поліпшення стану та збереження внутрішніх водних шляхів. Та цей закон вже втратив чинність ще в 2012 році.

Важливе значення в регулюванні транспортних правовідносин мають підзаконні акти. Серед них існують такі укази Президента України:

- 1) "Про вдосконалення системи реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах" від 3 червня 1999 р.;
- 2) "Про систему реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах" від 15 червня 2001 р. та ін.

До постанов Кабінету Міністрів України належать:

- 3) "Про затвердження Порядку ведення державного водного кадастру" від 8 квітня 1996 р.;

- 4) "Про затвердження Порядку користування землями водного фонду" від 13 травня 1996 р.;
- 5) "Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних" від 12 червня 1996 р.;
- 6) "Про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету на підтримку експлуатаційного безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів" від 30 червня 2005 р.;
- 7) "Про затвердження Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду" від 12 липня 2005 р.

Й досі питання регулювання водної сфери транспорту регулює Водний Кодекс України від 6 червня 1995 р. і Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. Ці законодавчі акти були прийняті ще в кінці ХХ ст. Звісно, до цих законодавчих актів вносились поправки та зміни. Водний Кодекс України має більше спрямування на використання, охорону та відновлення водних ресурсів. Проте, в ньому містяться норми права, які регулюють правовідносини водного транспортного права. Варто відзначити, що законодавча база Україні є застарілою, судна, які використовують для перевезень внутрішніми водами мають значний вік, так як експлуатуються ті судна, якими користувались ще за радянських часів. Також через такий стан суден, існує велика ймовірність порушень термінів доставки вантажів.

Більшість суден річкового флоту знаходиться у власності обмеженої кількості компаній, які займаються перевезеннями. Станом на 2016 рік загалом нараховується більше 200 судовласників, яким належать річкові судна зареєстровані в Україні [3].

Розвиток внутрішніх водних шляхів декларується як пріоритетний напрям діяльності Міністерства інфраструктури України, а відновлення у повному обсязі судноплавства на Дніпрі та Дністрі – одна з основних його задач [15].

Так як розвиток внутрішніх водних шляхів може значно зменшити навантаження автошляхів та залізниць, то чудовим пріоритетом являється

збільшення обсягів перевезень внутрішніми водами. Басейн річки Дністер розташовується в межах України, Молдови та Польщі. Басейн річки Дніпро знаходиться також в межах трьох держав – України, Росії та Білорусії.

Основні райони вирощування зернових культур знаходиться на півдні України та в межах річки Дніпро. Саме це сприяє використанню водних шляхів для перевезення.

За останні 10 років найбільш стрімко розвивається річка Дунай . Ця річка має свій водний транспортний шлях від узбережжя Чорного моря до південної Німеччини.

Протягом останніх декількох років майже стабільним залишається обсяг перевезених річковим транспортом будівельних, зернових та вугільних вантажів [7]. Так як саме ці товари потребують перевезень в величезних об'ємах, то на мою думку, перевезення саме цим видом транспорту є чудовим виходом із ситуації, який необхідно стимулювати і розвивати. Останнім часом перевезення здійснюються в контейнерах. Під час автомобільних чи залізничних перевезень можливе велике розкрадання вантажів, тому вигідним могло б стати саме перевезення внутрішніми водами. Єдине, що обмежує ці перевезення – вартість навантажувально – розвантажувальних робіт контейнерів в річкових портах.

Не зважаючи на це, перевезення контейнерів річковим транспортом від портів великої Одеси до основних річкових портів річки Дніпро є одним з найбільш перспективних напрямів роботи компанії Укррічфлот[30].

Укррічфлот – це судноплавна компанія, що займається перевезенням вантажів річковими та морськими шляхами. Здійснює міжнародні перевезення в порти Болгарії, Туреччини, Греції, Італії, Франції, Іспанії.

Майже всі такі підприємства, що мають порти на внутрішніх водних шляхах в Україні є приватизованими.

Законодавство України та загальний стан внутрішніх перевезень потребує реформації .Через затягнутий процес реформування, ми маємо такі проблеми:

- 1) скорочення капітальних інвестицій у галузь, зважаючи на високий рівень зносу основних фондів;
- 2) брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів;
- 3) недостатнє використання наявної пропускнуої спроможності внутрішніх водних шляхів;
- 4) відсутність стратегічних документів щодо розвитку галузі; несправедлива конкуренція з боку автомобільного й залізничного транспорту [33].

Для того, щоб Україна, була приваблива для іноземних інвестицій, необхідно обґрунтувати економічну ефективність проекту. Такі інвестиції позитивно вплинуть на ситуацію, в даному випадку, внутрішні водні перевезення. Позитивні ефекти: модернізація суден, технологій, матеріального забезпечення, збільшення обсягів виробництва та надання послуг у даній сфері, підвищення конкурентоспроможності в порівнянні з іншими видами транспортних перевезень. В свою чергу інвестори стежитимуть за якістю надання послуг, вимагають високого міжнародного рівня, отже покращиться рівень надання послуг. Також інвестиції можуть створити ринкову конкуренцію завдяки ефективному маркетингу та збільшення рівня продуктивності праці. Як наслідок, можливе збільшення конкуренції, у зв'язку з цим зниження цін та попит на дані перевезення зросте, особливо в тих регіонах, де є близький доступ до внутрішніх водних шляхів.

Україна, коли підписала асоціацію з ЄС взяла на себе зобов'язання, зокрема розвитку внутрішнього водного транспорту та транспортних маршрутів, а також імплементацію норм європейського законодавства до національного в даній галузі. Цією Угодою передбачалось, що Україна імплементує в сфері внутрішнього водного транспорту шість директив:

- 1) Директива Ради 96/75/ ЄС від 19 листопада 1996 р. про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства
- 2) Директива Ради 87/540/ЄС від 9 листопада 1987 р. про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності.
- 3) Директива Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 р. про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами в межах Співтовариства.
- 4) Директива 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про встановлення технічних вимог до суден внутрішніх водних шляхів, що скасовує Директиву Ради 82/714/ЄС
- 5) Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про внутрішні перевезення небезпечних вантажів
- 6) Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. про гармонізовані річні інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства.

Проаналізувавши Кодекс торговельного мореплавства в Україні варто відзначити, що невирішеним лишається питання щодо вільного укладання договорів між зацікавленими сторонами та питання у сфері ціноутворення міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами.

Варто відзначити, що у 2010 році Україна приєдналась до Європейської угоди про найважливіші водні шляхи міжнародного значення. Угода від 19.01.1996 р. Згідно з цією угодою, до такого переліку включили водний шлях Е 40 – річка Вісла від Гданська до Варшави – Брест - Пінськ – річка Дніпро від Києва до Херсона, річка Південний Буг до Миколаєва. Це важливий транспортний шлях міжнародного значення.

Також Верховною Радою України було ратифіковано Будапештську конвенцію про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, отже Україна повинна співпрацювати з ЄС в рамках Дунайської комісії.

Проаналізувавши законодавство України, варто відзначити, що за час незалежності України не було прийнято ні одного системного закону у сфері перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. Отже, так і не існує законодавчої бази даної сфери, хоча наша держава має високий потенціал та досить високу інфраструктуру, особливо, що стосується річки Дніпро.

Проект закону «Про внутрішній водний транспорт» передбачає:

- 1) правове регулювання правовідносин;
- 2) сприяння розвитку берегової інфраструктури;
- 3) покращення стану річкового господарства;
- 4) сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку;
- 5) переорієнтацію вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт.

Залишається чекати на прийняття закону України «Про внутрішній водний транспорт», який нарешті створить правове середовище, яке сприятиме функціонуванню і розвитку внутрішнього водного транспорту, а також імплементує в національне законодавство норми та стандарти ЄС.

3.3 Особливості правового регулювання перевезень вантажів в країнах ЄС

Для держав-членів Європейського Союзу внутрішнє судноплавство регулюється законодавством ЄС. Правове регулювання внутрішнього водного транспорту в рамках Європейського Союзу почалося в 1958 році, коли під егідою Європейського вугілля та сталі було прийнято Угоду про фрахтові ставки та умови перевезення вугілля та сталі на Рейні.

Європейська Комісія заохочує використання внутрішніх водних шляхів і важливість внутрішнього судноплавства. Політика щодо сприяння

внутрішньому судноплавству в Європі підсумовується в програмі NAIADES (Програма розвитку судноплавства та внутрішніх водних шляхів та розвитку в Європі) (2006-2013 рр.) та платформи для її реалізації - проект PLATINA, розпочатий у 2008 р. Обидва, NAIADES та PLATINA були розширені, NAIADES 2 на період 2014 р. – 2020 р. і PLATINA 2 на 2013 - 2016 роки. Пакет політики "NAIADES 2" "На шляху до якості перевезень на внутрішніх водних шляхах" - це друга Європейська програма дій, спрямована на збільшення вантажоперевезень на водних шляхах Європи, зменшуючи викиди.

Детальний аналіз законодавчої бази ЄС перевищить обсяг та мету цього документу, тому буде надано лише список та короткі ноти найважливіших правил та директив. Отже, норми, необхідні для лібералізації та забезпечення безпеки транспорту, є:

1) Регламент Ради (ЄЕС) № 2919/85 від 17 жовтня 1985 р., що встановлює умови доступу до заходів, передбачених переглянутою Конвенцією про судноплавство по Рейну, що стосується суден, що належать Рейну. Регулювання має два цілі: 1. надати можливість державам-членам, які не є Сторонами Конвенції Мангейму, мати рівний доступ до Рейну, а також 2. не допустити, щоб особи або компанії з держав, які не є членами Європейського союзу, користувалися свободою судноплавства по Рейну шляхом встановлення в державі-члені без справжньої зв'язку з цією державою-членом.

2) Регламент Ради (ЄЕС) № 3921/91 від 16 грудня 1991 р., який визначає умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть транспортувати товари або пасажирів по внутрішніх водних шляхах в межах держави-члена. Згідно зі статтею 1, перевізник товарів або пасажирів по внутрішніх водних шляхах може транспортувати товари або пасажирів на внутрішньому водному шляху для найму або винагороди в державі-члені, в якій вони не створені (кабін), якщо він виконує ці умови: а) він заснований у держава-член у відповідності зі своїм законодавством і, у відповідних випадках, б) він має право там

здійснювати міжнародні перевезення товарів або осіб на внутрішніх водних шляхах. Якщо він виконує ці умови, він може тимчасово здійснювати каботаж у відповідній державі-члені, не зобов'язаний створювати там зареєстрований офіс чи інше підприємство.

3) Регламент Ради (ЄС) № 1356/96 від 8 липня 1996 року про загальні правила, що застосовуються до перевезення вантажів або пасажирів по внутрішніх водних шляхах між державами-членами з метою встановлення свободи надання таких транспортних послуг. Положення застосовується до перевезення вантажів або пасажирів внутрішніми водними шляхами для подорожей між країнами ЄС та транзиту через них. І будь-якому оператору дозволяється здійснювати ці послуги без дискримінації на підставі громадянства або місця реєстрації, якщо він відповідає встановленим умовам.

4) Директива Ради 87/540 / ЄЕС від 9 листопада 1987 р. щодо доступу до окупації носіїв товарів водними шляхами на національних та міжнародних перевезеннях та про взаємне визнання дипломів, свідоцтв та інших доказів формальної кваліфікації для цієї професії. Це покращує координацію умов доступу до окупації перевізника, сприяючи досягненню вільного надання послуг та ефективному здійсненню права на створення.

5) Директива Ради 91/672 / ЄЕС від 16 грудня 1991 р. про взаємне визнання національних сертифікатів судноплавства на перевезення вантажів та пасажирів по внутрішніх водних шляхах. Директива дає класифікацію національних сертифікатів, перелічених у Додатку I, до двох груп: Група А для сертифікатів судноводіїв, що діють для морських водних шляхів морського характеру, та сертифікати судноводіїв групи Б, що діють для інших водних шляхів Співтовариства, за винятком Рейн, Лек і Ваал. Ліцензія на навігацію по Рейну для судноводіїв, видана відповідно до переглянутої Конвенції про судноплавство по Рейну, діє на всіх водних шляхах Співтовариства.

6) Директива Ради 96/50 / ЄС від 23 липня 1996 р. щодо узгодження умов отримання національних сертифікатів судноплавства для перевезення вантажів та пасажирів по внутрішніх водних шляхах в Співтоваристві. Метою цієї Директиви є гармонізація умов отримання національних сертифікатів власників суден для внутрішнього водного транспорту між державами-членами з метою боротьби з викривленням конкуренції між перевізниками та підвищення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах.

7) Директива Ради 96/75 / ЄС від 19 листопада 1996 р. щодо систем фрахтування та ціноутворення на внутрішньому і міжнародному транспорті внутрішнього водного транспорту в Співтоваристві. Він був прийнятий, щоб обмежити застосування системи фрахтування за допомогою ротації "та адаптувати внутрішній водний транспорт до умов вільного ринку. У Директиві зазначено, що в межах національних та міжнародних вантажних перевезень на внутрішніх водних шляхах Співтовариства договори повинні вільно укладатись між зацікавленими сторонами та цінами, про які обговорюються вільно.

8) Директива 2005/44 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 р. щодо гармонізованих річкових служб інформації (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства. Вона встановлює правила використання гармонізованих річкових інформаційних служб (РІС), які розроблені для забезпечення безпеки, ефективності та екологічності при користуванні внутрішніми водними шляхами в ЄС.

9) Директива Європейського Парламенту та Ради 2006/87 / ЄС від 12 грудня 2006 р., яка встановлює технічні вимоги до суден для внутрішніх водних шляхів та скасовує Директиву Ради 82/714 / ЄС. Ця Директива покликана сприяти європейському річковому транспорту шляхом вдосконалення технічної гармонізації суден. Він призначений для забезпечення високого рівня безпеки, еквівалентного рівню безпеки для доставки по Рейну. Для цього передбачається запровадження сертифікату Співтовариства для суден

для внутрішніх водних суден у кожній державі-члені, що видається компетентними органами, що дозволить їм працювати на водних шляхах Співтовариства, включаючи Рейн.

10) Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/100 / ЄС від 16 вересня 2009 р. про взаємне визнання ліцензій на морські перевезення для суден на внутрішніх водних шляхах. Якщо вимоги цієї Директиви виконуються, кожна держава-член для судноплавства на своїх національних водних шляхах визнає ліцензії на навігацію, видані іншою державою-членом, на тій же підставі, як якщо б вона сама видав ці санкції.

Вищезгадані положення та директиви охоплюють основні технічні, економічні та юридичні питання внутрішнього судноплавства: доступ до ринку, ціноутворення, технічні приписи, що застосовуються до внутрішніх суден, сертифікати судноводіїв. Що потрібно підкреслити, це те, що вони застосовуються лише до держав-членів ЄС, і не можна забувати, що через географію Європи транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає транзит через країни, що не є членами ЄС. Крім того, "регулювання" є обов'язковим законодавчим актом і має застосовуватися у повному обсязі через Європейський Союз.

"Директива" - законодавчий акт, який визначає мету, до якої повинні досягати всі країни ЄС, але окремі країни повинні створювати власні закони про те, як досягти цих цілей. Це також приведе до різних юридичних рішень від держави-члена до держави-члена.

Варто зазначити, що ЄС не використовує всі можливі потужності для перевезення вантажів внутрішніми водами. У «Білій книзі» європейської економічної комісії ООН внутрішній водний транспорт також розглядається в якості базисного для розвитку економіки об'єднаної Європи. Запропоновано 7 кроків для забезпечення сталого розвитку та підвищення ефективності внутрішніх водних шляхів. Ці кроки стосуються питань правової, технічної та технологічної сфери, узгодження яких дасть

можливість підвищити привабливість та конкурентоспроможність річкового транспорту [36].

В багатьох країнах світу річковий транспорт відіграє значну роль в сфері економічної діяльності держави, а також у повсякденному житті громадян, оскільки він забезпечує збереження навколишнього природного середовища та низьку собівартість вантажних перевезень у перерахунку та одну тону вантажу. По показниках енергетичних витрат він в 5 разів ефективніший за залізничний та в 10 разів за автомобільний [31].

Останні роки більш ніж 75% торгівлі ЄС за обсягом ваги здійснюється морським, судноплавним, пов'язаним з морськими службами, включаючи порти та подальший транспорт через внутрішні водні шляхи представляють собою основну частину європейської економіки. Компанії, які користуються такими транспортні послуги значною мірою залежать від їх ефективності та економічності. Вони є важливою частиною мультимодальної транспортної системи в Європі.

На внутрішніх водних шляхах, на яких припадає майже 14% вантажних перевезень у Європейському співтоваристві, на початку 1970-х років становило лише 9% цього транспорту. Проте добре обладнані водні шляхи, такі як Рейн і Рона[49], особливо ефективні для масового транспортування і можуть працювати набагато більше, ніж поточний трафік, за умови, що інвестиції проводяться у ремонт та роботах з удосконалення існуючої мережі.

Європейські інституції в той же час відреагували на необхідність структурних вдосконалень у внутрішньому водному транспорті, щоб впоратись із надмірно потужними потужностями, і тому більшість скорочень надмірно потужних потужностей у цьому секторі було здійснено на національному рівні. Проте з 1989 року ринок внутрішнього водного транспорту був лібералізований, а внутрішні судна, що використовуються для перевезення вантажів між двома або більше пунктами на внутрішніх водних шляхах в державах-членах, підпадають під дію європейських заходів щодо структурних вдосконалень у транспортуванні внутрішніх водних

шляхів [Положення 1101 / 89]. До них відносяться скорочення структурної перевиробничої потужності за допомогою схем координування на європейському рівні та допоміжних заходів для уникнення загострення існуючого надлишкового потенціалу або появи подальшої надлишкової потужності. Згідно з новою політикою щодо спроможності громадського флоту, запровадженої в 1999 році, інструмент "старі для нового" для регулювання потужності флотів Співтовариства підтримувався як резервний механізм, встановлений на нуль, який може бути відновлений лише у випадку серйозного порушення ринку [Положення 718/1999 з останніми змінами, внесеними згідно з Регламентом 546/2014].

Умови для видачі технічних сертифікатів на внутрішніх водних шляхах у всіх державах-членах узгоджені [Директива 2006/87]. Європейська основа розгортання та використання гармонізованих річкових інформаційних служб підтримує розвиток внутрішнього водного транспорту з метою посилення його безпеки, ефективності та екологічності та полегшення взаємодії з іншими видами транспорту (Директива 2005/44). Директива запроваджує Європейську угоду про певні аспекти організації робочого часу на внутрішніх водних шляхах, укладену 15 лютого 2012 року Європейською баржею (EBU), Європейською організацією судноплавства (ESO) та Європейською федерацією транспортних працівників (ETF). [Директива 2014/112].

Націлений на вирішення основних аспектів внутрішнього судноплавства, режим внутрішньої навігації ЄС, ЄЕК ООН та річкові комісії охоплюють велику кількість однакових областей. ЄЕК вирішує різні питання, такі як стандарти та параметри внутрішніх водних шляхів, доступ до внутрішніх водних шляхів, технічні та безпечні вимоги, що застосовуються до ВВТ, аспекти цивільного та публічного права операцій ВВТ, а також екологічні аспекти внутрішнього судноплавства.

На рівні ЄС основними видами товарів (згідно з NST2007), перевезеними в 2016 році, були "металеві руди", "кокс та нафта" та "продукти сільського господарства", як і в 2015 році[35].

У 2016 році "самохідна баржа" була переважним типом судна, що використовується для вантажних перевезень на внутрішніх водних шляхах ЄС, що несе більше половини загального транспортування товарів ЄС. Обсяг вантажів, що перевозяться за допомогою "самохідної баржі", дещо зменшився порівняно з 2015 роком на 2%. Другим найбільш поширеним типом судна було "баржа без самохідного", категорія, яка залишилася стабільною в 2016 році порівняно з 2015 роком. Ці два Найбільші обсяги суден були перевезені для всіх країн, за винятком Франції та Словаччини.

Основний міжнародно-правовий інструмент, який визначає мережу європейських внутрішніх водних шляхів міжнародного значення залишається АГН(Європейська угода про головні внутрішні водні шляхи (Женева, 19 січня 1996р.)). На додаток до допомоги країнам моніторингу та координації розвитку мережі внутрішнього судноплавства, Європейська угода про головні внутрішні водні шляхи 1996 року також є довідковим інструментом для інших угод з питань внутрішнього судноплавства. Наприклад, Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами вказує, що тільки країни, на території яких є внутрішні водні шляхи, які є частиною Європейської угоди про головні внутрішні водні шляхи 1996 року, можуть стати Договірними Сторонами Угоди.

ДОПОГ, МПОГ та ВОПОГ склали перелік небезпечних вантажів, вказуючи, чи заборонено їх перевезення, і якщо вони мають право це робити. Країни ЄС можуть вимагати тимчасове відхилення за певних умов.

ВОПОГ є європейською імплементацією Правил ООН щодо транспортування небезпечних вантажів для внутрішніх водних шляхів. Компанії, які відправляють та транспортують небезпечні товари через судна на внутрішніх водних шляхах, повинні дотримуватися цих стандартизованих

положень для підвищення безпеки та захисту здоров'я людей, майна та навколишнього середовища.

Слід зазначити, що Великобританія не підписала угоду. Таким чином, ВОПОГ застосовується тільки у Великій Британії у відношенні до системи підготовки та іспитів для консультантів з безпеки небезпечних вантажів, а також видачу та поновлення сертифікатів про професійну підготовку разом із вимогами щодо даних при складанні паспорта безпеки. Це не стосується фактичної перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, оскільки між Великобританією та європейськими внутрішніми водними шляхами немає фізичного зв'язку.

Хоча свобода плавання на міжнародних внутрішніх водних шляхах була проголошена такими фундаментальними міжнародні документи, як Заключний акт Віденського конгресу 1815 року, немає міжнародно-правового документа встановлення свободи доступу до всіх внутрішніх водних шляхів у регіоні ЄЕК. Згідно з останніми дослідженнями, важливі обмеження доступу все ще існують, коли мова йде про деякі внутрішні водні шляхи в регіоні ЄЕК.

Значної уваги у правовому регулюванні водної мережі міжнародної транспортної системи приділено питанням забезпечення рівного доступу до ринку перевезень водними шляхами держав – членів Європейського Союзу та належного захисту прав споживачів цих послуг. Директива Європейського Парламенту та Ради № 2005/29/ЄС (Директива щодо нечесної комерційної практики) [8], яка внесла зміни до Директиви Ради № 84/450/ЄЕС щодо зближення законів, регламентів та адміністративних актів держав – членів щодо реклами, що вводить в оману, Директиви Європейського Парламенту № 97/7/ЄС щодо захисту споживачів у випадку укладання договорів на відстані, Директиви Європейського Парламенту № 97/27/ЄС щодо заборон з метою захисту інтересів споживачів та Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 2006/2004/ЄС від 27 жовтня 2004 р. стосовно відповідальності за співробітництво між національними владними

структурами по застосуванню норм права щодо захисту споживачів [22], є тим фундаментом, на якому базується відповідне регулювання цього питання.

28 червня 2013 року Комісія представила Раді та Європейському Парламенту пропозицію щодо Постанови Європейського Парламенту та Ради, що вносять зміни до Регламенту (ЄС) № 1365/2006 стосовно статистики, пов'язаної з транспортуванням товарів внутрішніми водними шляхами, які передають делегований та реалізація повноважень Комісії для прийняття певних заходів.

Було запропоновано надати Комісії повноваження приймати делеговані акти для адаптації перевезень на внутрішніх водних шляхах, визначення та прийняття додаткових визначень, обсяг збору даних та зміст додатків. Також було запропоновано надати Комісії повноваження щодо передачі даних Євростату та методології якості даних. Європейський Парламент затвердив свою доповідь 11 березня 2014 року. Вона поправка до пропозиції Комісії з метою посилення охоплення статистичними даними. Тому дані повинні збиратись як для товарів, так і для пасажирів, дотримуючись критеріїв якості даних ЄС. Для упорядкування делегованих Комісії повноважень та забезпечення пріоритетів парламенту Члени запропонували, щоб делеговані повноваження Комісії обмежувались п'ятьма роками, з можливими продовженнями.

Поправлений текст також дозволяє Комісії прийняти актів з імплементації для визначення елементів якості, структури, періодичності та елементів порівняння. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури розгляду. Європейський Парламент також попросив, щоб Положення було переглянуто кожні три роки. Проте, Комітет Постійних Представників відхилив текст, узгоджений у грудні 2014 року, основним питанням незгоди є обов'язкові експериментальні дослідження, які слід проводити державам-членам. Після інтенсивних неформальних переговорів було досягнуто консенсусу (експериментальні дослідження будуть

проводитися на добровільній основі), який Комітет Постійних Представників затвердив 27 квітня 2016 року.

Стратегія ЄС "Європа 2020", яку було прийнято у 2010 році, описує основні головні (транспортні) цілі та стратегії європейської політики Союзу на 2020 рік. Відповідно, стратегія також забезпечує політику для подальшого розвитку внутрішнього судноплавства (Європейська комісія 2010). У світі, який швидко змінюється, ЄС прагне до зростання через:

- 1) більш ефективні інвестиції в освіту, дослідження та інновації;
- 2) конкурентоспроможній промисловості
- 3) створенні робочих місць та зменшенні бідності

Процес буде керуватися на основі п'яти стратегічних цілей, що дозволить вимірювати його реалізацію. Поля зміни клімату, енергетика разом із дослідженнями та розробками є особливо актуальною для внутрішнього судноплавства. У сфері зміни клімату та енергетики, цілі було встановлено скорочення викидів парникових газів у діапазоні від 20 до 30% в порівняно з 1990 роком, щоб збільшити частку поновлюваних джерел енергії до 20% і до підвищити енергоефективність на 20%. Для досліджень і розробок в Європі 3% валового внутрішнього продукту ЄС буде доступним.

Біла книга з питань транспорту "Європейська транспортна комісія" під назвою "Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору - на шляху до конкурентоспроможності та ресурсозберігаюча транспортна система (Європейська Комісія 2011 р.) ставить такі цілі: зменшення залежності від нафти та викидів вуглекислого на 60% до 2050 року у порівнянні з 1990 роком[76].

Біла книга визнає внутрішнє судноплавство як енергоефективний транспорт і заохочує збільшити свою частку в модальному розподілі. Наступні цілі Білої книги особливо актуальні для внутрішнього плавання: 30% автомобільних перевезень з відстанню понад 300 кілометрів варто замінити на інший транспорт такий, як перевезення внутрішніми водними шляхами до 2030 року та більше 50% до 2050 року.

Цьому сприятимуть ефективні та зелені мультимодальні транспортні коридори. Дунай є частиною такого коридору в рамках ЄС, транс'європейська транспортна мережа, тобто основний мережевий коридор № 10 "Страсбург-Дунай".

Існує повнофункціональна і загальнонаціональна мультимодальна мережа TEN-T до 2030 року, з розширеною мережею високої якості та високої пропускної спроможності 2050 з відповідним набором інформаційних послуг. Особлива актуальність надається європейським портам в їх функції як інтерфейси між транспортними режимами.

Застосовуються принципи "платить користувач" та "платить забруднювач", отже залучення приватних осіб у цей сектор. Це забезпечить фінансування сфери водного транспорту.

Подальший розвиток системи мобільності визначається національними та Європейською транспортною політикою, що спрямована на розвиток навігації внутрішніми водними шляхами. Насамперед, реалізацією важливих інфраструктурних проектів, а також визначення основних цілей та стратегії.

Окрім цілі забезпечення високого рівня доступності, зосередити увагу в Європі на стабільний та енергоефективний транспорт. Транспорт на внутрішньому водному просторі може істотно сприяти досягненню цієї мети, тому що він екологічно чистий, безпечний і має велику кількість запасних потужностей. Через ці факти внутрішній водний транспорт останніми роками став в пріоритеті, політики все більше сприймають цей вид перевезень як привабливий транспортний варіант. Це підтримується європейськими та національними програмами дій.

Європейський Союз намагається узгодити правила транспортування, гармонізація повинна охоплювати не лише держави-члени ЄС. Не слід забувати, що транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає транзит через країни, що не є членами ЄС. Тому гармонізація / уніфікація правил повинна здійснюватися на міжнародному рівні та включати якомога більше країн.

Внутрішній водний транспорт в Європейському Союзі в даний час здійснюється за різними правовими режимами, а саме: Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах, Белградські конвенції та Рамкова угода про Саву для судноплавства на річці Рейн, Дунай і Сава, відповідне законодавство Співтовариства та держав-членів[74]. Такий недолік об'єднання може не лише викликати правову невизначеність, а й інші негативні наслідки, відсутність узгоджених правил, є основними проблемами внутрішнього водного транспорту. Але, не дивлячись на це, все ж таки міжнародно – правове регулювання перевезень в країнах ЄС є врегульованим. Можна запропонувати створити міжурядову міжнародну організацію, яка б була наділена правотворчістю спростити існуюче законодавство, створити одну єдину Конвенцію, яка б мала на меті спростити перевезення внутрішніми водними шляхами, і регулювала всі питання стосовно цієї сфери. Організація внутрішнього водного транспорту має бути відкрита для всіх держав. Таким чином, створивши міжнародну організацію у цій сфері підвищиться рівень правосвідомості та реалізації правових норм у дію, збільшаться грошові та інвестиційні потоки. І в майбутньому зросте прибутковість даної сфери міжнародних перевезень.

Аналізуючи все вище викладене, можна дійти висновку, не зважаючи на те, що в країнах ЄС достатньо досконала нормативно – правова база, існують різні програми, спрямовані на розвиток перевезень вантажів внутрішніми водами. Але все ж таки, необхідна уніфікація існуючих міжнародних документів.

Висновки до розділу 3

Правове регулювання перевезень вантажів здійснюється на національному та міжнародному рівнях. Серед міжнародних актів є багатосторонні, регіональні і двосторонні угоди.

Наявність приватноправових норм не може служити підставою для віднесення правового комплексу, куди вони входять, до області приватного права, і, навпаки, наявність публічно-правових норм само по собі не свідчить про публічний характері того правового комплексу, куди вони входять. Приватне право завжди буде включати норми публічного характеру, а публічне право - норми приватного характеру. Йдеться про те, що розподіл права на публічне та приватне визначається предметом регулювання, а не характером входять до нього норм, тому міжнародне річкове право як галузь міжнародного публічного права регулюватиме міждержавні відносини владного характеру, пов'язані з використанням міжнародних річкових водотоків і водойм, шляхом встановлення правових режимів їх використання з метою судноплавства. Міжнародне приватне річкове право як галузь міжнародного транспортного права і підгалузь міжнародного приватного права регулює приватно-правові відносини невластного характеру, пов'язані з міжнародними річковими перевезеннями вантажів з такими перевезеннями, які здійснюються внутрішніми водними шляхами, що пролягають на території декількох держав.

Що стосується України, наша держава має високий потенціал і досить розгалужену систему водних шляхів, але нормативно – правова база є застарілою і недосконалою.

Проаналізувавши законодавство України, варто відзначити, що за час незалежності України не було прийнято ні одного системного закону у сфері перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. В цьому році запропонований проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт», але так і не був прийнятий. Досі питання регулювання водної сфери транспорту регулює Водний Кодекс України від 6 червня 1995 р. і Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. Ці законодавчі акти були прийняті ще в кінці ХХ ст. Звісно, до цих законодавчих актів вносились поправки та зміни. Водний Кодекс України має більше спрямування на використання, охорону та відновлення водних ресурсів.

Проте, в ньому містяться норми права, які регулюють правовідносини водного транспортного права. Варто відзначити, що законодавча база України є застарілою, судна, які використовують для перевезень внутрішніми водами мають значний вік, так як експлуатуються ті судна, якими користувались ще за радянських часів. Законодавство України та загальний стан внутрішніх перевезень потребує реформації.

Загальна реформація можлива, якщо Україна отримуватиме іноземні інвестиції для розвитку своїх внутрішніх водних шляхів. Для того, щоб Україна, була приваблива для іноземних інвестицій, необхідно обґрунтувати економічну ефективність проекту. Такі інвестиції позитивно вплинуть на ситуацію, в даному випадку, внутрішні водні перевезення. Позитивні ефекти: модернізація суден, технологій, матеріального забезпечення, збільшення обсягів виробництва та надання послуг у даній сфері, підвищення конкурентоспроможності в порівнянні з іншими видами транспортних перевезень. В свою чергу інвестори стежитимуть за якістю надання послуг, вимагають високого міжнародного рівня, отже покращиться рівень надання послуг. Також інвестиції можуть створити ринкову конкуренцію завдяки ефективному маркетингу та збільшення рівня продуктивності праці. Як наслідок, можливе збільшення конкуренції, у зв'язку з цим зниження цін та попит на дані перевезення зросте, особливо в тих регіонах, де є близький доступ до внутрішніх водних шляхів.

Для держав-членів Європейського Союзу внутрішнє судноплавство регулюється законодавством ЄС. Законодавча база ЄС містить основні найважливіші правила та директиви. Ці директиви охоплюють основні технічні, економічні та юридичні питання внутрішнього судноплавства: доступ до ринку, ціноутворення, технічні приписи, що застосовуються до внутрішніх суден, сертифікати судноводіїв. Що потрібно підкреслити, це те, що вони застосовуються лише до держав-членів ЄС, і не можна забувати, що через географію Європи транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає транзит через країни, що не є членами ЄС. Крім того, "регулювання"

є обов'язковим законодавчим актом і має застосовуватися у повному обсязі через Європейський Союз.

Варто зазначити, що ЄС не використовує всі можливі потужності для перевезення вантажів внутрішніми водами. Для розвитку внутрішніх водних шляхів країни ЄС створюють різноманітні програми розвитку.

Європейський Союз намагається узгодити правила транспортування, гармонізація повинна охоплювати не лише держави-члени ЄС. Не слід забувати, що транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає транзит через країни, що не є членами ЄС. Тому гармонізація / уніфікація правил повинна здійснюватися на міжнародному рівні та включати якомога більше країн.

ВИСНОВКИ

Водний транспорт завдає низьке екологічне навантаження навколишньому середовищу, це абсолютно найдешевший вид транспорту в наші дні. Він превалує над іншими видами транспорту, про що свідчить його використання в Європі. Розвиток цього виду транспорту відстає від дорожнього та залізничного, але варто надалі розвивати перевезення внутрішніми водами, так як єдине вантажне судно на річці може замінити сотні вантажівок на дорозі і, таким чином, зменшити затори, забруднення та аварії у всьому ЄС. Проаналізувавши міжнародно – правове регулювання перевезень внутрішніми водами варто відзначити, що воно є достатньо розвинутим, особливо в країнах – членах ЄС, існують різні програми, спрямовані на розвиток перевезень вантажів внутрішніми водами. Європейська Комісія заохочує використання внутрішніх водних шляхів і важливість внутрішнього судноплавства. Політика щодо сприяння внутрішньому судноплавству в Європі підсумовується в програмі NAIADES (Програма розвитку судноплавства та внутрішніх водних шляхів та розвитку в Європі)

Законодавство України та загальний стан внутрішніх перевезень потребує реформації. Через затягнутий процес реформування, ми маємо такі проблеми: скорочення капітальних інвестицій у галузь, зважаючи на високий рівень зносу основних фондів; брак коштів, необхідних для утримання, обслуговування та модернізації водних шляхів; недостатнє використання наявної пропускнуої спроможності внутрішніх водних шляхів; відсутність стратегічних документів щодо розвитку галузі.

В даний час не існує єдиних правових механізмів, що регулюють співпрацю європейських країн у навігаційному використанні внутрішніх водних шляхів. Ряд критичних проблем залишається невирішеними, серед них забезпечення суден доступом до внутрішніх водних шляхів та участі в трафіку в залежності від їх національності; дискримінація за портові збори та

інші платежі; нездатність прибережних штатів надавати навігацію та експлуатацію відповідної інфраструктури. Така ситуація є несприятливою для ефективного використання єдиної європейської системи річкового мореплавства, і країни не можуть забезпечити рівноправну співпрацю без дискримінації в цій галузі.

Оптимальним способом у цій ситуації є створення єдиних правових інструментів у цій сфері, заснованих на принципі поваги суверенітету прибережних держав, рівність прибережних держав, співробітництво з метою забезпечення належних умов плавання. Також, запропоновано створити міжурядову міжнародну організацію, яка б уніфікувала існуючу міжнародно – правову базу, що стосується перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Згідно з поставленими завданнями, в ході дослідження були вироблені наступні висновки:

1) Історія розвитку перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами має довгий шлях, і даний вид транспорту, не зважаючи на спади і підйому й досі є вигідним і перспективним іншим видам транспорту. Починаючи з античної доби, коли ще не було правового регулювання даний вид перевезень вже використовувався. Лише за останні століття відбувся стрімкий розвиток нормативно – правової бази, прийняття конвенції, які регулюють перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

2) Уточнено поняття «перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами».

Внутрішні водні шляхи - це судноплавні шляхи, які зазвичай використовуються для судноплавства. Рух судів по внутрішніх водних шляхам дозволяється лише по тій частині водного об'єкта, який є підготовленим до судноплавства та на місцевості позначається спеціальними знаками, які називаються навігаційним огороженням. Вантажем вважають будь – які матеріальні цінності, які відправник передає перевізнику на основі договору перевезення, які повинні бути доставлені отримувачу згідно з

умовами складеного договору. Вантажем не вважається спорядження, яке є необхідним для функціонування даного виду транспорту. Вантаж – це ключовий елемент у міжнародних перевезеннях.

Перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами – це транспортування будь – яких матеріальних цінностей, на основі договору перевезення, внутрішніми водними шляхами, придатними для судноплавства.

3) Досліджено регламентацію перевезення вантажів внутрішніми водами;

Саме перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регламентується конвенціями, серед них: Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів по внутрішніх водних шляхах 2001 року, Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26.05.2000 р., Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 19.01.1996р. Сучасний стан міжнародно-правового регулювання у сфері навігаційного використання міжнародних рік Європи характеризується відсутністю єдиних нормативно-правових механізмів.

4) Виявлено особливості міжнародно – правових відносин перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами; Особливістю є те, що необхідним є укладання договору про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами між вантажовідправником та перевізником. Учасниками даних відносин є перевізник, вантажовідправник та вантажоотримувач, кожен з яких має певні обов'язки. Отже, можна зробити висновок, що міжнародно – правові відносини, що складаються між учасниками перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами регулюються та встановлюють права та обов'язки сторін міжнародним договором. Зокрема Будапештською конвенцією про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами, але обов'язковою умовою є те, що хоча б одна з держав є учасницею Конвенції.

5) Проаналізовано законодавство та органи, що регулюють відносини у сфері перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами;

Судноплавство на річках в Європі в даний час регулюється різноманітними правилами, прийнятими міжнародними установами та органами: спеціальними комісіями з річкового нагляду, Європейської економічної комісії ООН, Європейським Союзом для держав-членів ЄС, а також національним законодавством. Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН сприяє міжнародному рух людей і товарів за видами внутрішнього транспорту[51]. Це має на меті підвищення конкурентоспроможності, безпеки, енергоефективності та безпеки в транспортному секторі. Комітет з внутрішнього транспорту (КВТ) є галузевим комітетом ЄЕК ООН з питань співробітництва в області внутрішнього транспорту. Основні європейські міжнародні річки регулюються спеціально створеними наглядовими комісіями, яким доручено встановити технічні та правові стандарти навігації у відповідних басейнах річок. Це: Центральна комісія судноплавства на Рейні, Дунайська комісія, Міжнародна комісія з басейну річки Сава. Резолюції Центральної комісії судноплавства на Рейні є юридично обов'язковими для своїх держав-членів. Рішення та рекомендації Дунайської комісії не є юридично обов'язковими і повинні бути впроваджені в національне законодавство його держав-членів. Рішення Комісії Сави в галузі навігації є юридично обов'язковими для його держав-членів.

б) Досліджено особливості правового регулювання перевезень вантажів внутрішніми водами та розроблено пропозицій щодо його покращення:

Правове регулювання перевезень вантажів здійснюється на національному та міжнародному рівнях. Серед міжнародних актів є багатосторонні, регіональні і двосторонні угоди. Зокрема регулювання перевезень вантажів внутрішніми водними регулюється, насамперед, конвенціями. Основною є Будапештська Конвенція про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. Європейський Союз намагається узгодити правила транспортування, гармонізація повинна охоплювати не лише держави-члени ЄС. Не слід забувати, що транспорт із однієї держави-члена до іншої часто включає

транзит через країни, що не є членами ЄС. Тому гармонізація / уніфікація правил повинна здійснюватися на міжнародному рівні та включати якомога більше країн. Запропоновано створити міжнародну (загальноєвропейську) міжнародну організацію, яка б уніфікувала всі існуючі міжнародні норми, та рішення якої були б обов'язковими для виконання.

7) Проведено порівняльний аналіз державної політики України та правового регулювання в країнах Європейського Союзу у сфері перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами. Провівши аналіз, можна зробити висновок, що законодавство України є застарілим, недосконалим, ще досі не прийнятий закон України «Про внутрішній водний транспорт». А от законодавство Європейського Союзу є більш досконалим, має постійні програми розвитку. Все ж таки законодавство ЄС також потребує уніфікації всіх існуючих міжнародно – правових норм, що стосуються перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анцелевич Г.О. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень/ Г.О. Анцелевич, О.О. Покрещук, Л.І. Ковалевська. - К. : Зовнішня торгівля, 2004. - 288 с.
2. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001 року: [Електронний ресурс] / Верховна Рада України/ Законодавство України/ Міжнародні документи/ Режим доступу до док.: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_998
3. Водный транспорт – владельцы и операторы Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fleetphoto.ru/owners/?rid=3>
4. Гіжевський В.К., Демський Е.Ф., Мілашевич А.В. Транспортне право України: підруч. – Київ: Атіка, 2010. 200 с.
5. Гуреев С. А., Тарасова И. Н. Международное речное право. М., 1993. С. 3.
6. Демський Е. Ф., Гіжевський В. К. Транспортне право України: навч. посібник / за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – Київ: Атіка, 2008. 292 с.
7. Державна служба статистики України – офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Директива 2005/29/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2005 року щодо нечесної бізнесової практики щодо споживачів на внутрішньому ринку і така, що вносить зміни до Директиви Ради 84/450/ЄЕС, Директив 97/7/ЄС, 98/27 ЄС та 2002/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради та Регламенту (ЄС) №2006 /2004 Європейського Парламенту та Ради (OJ L 149, 11.06.2005, р. 22 – 39).
9. Договор о сотрудничестве дунайских пароходств – участников Братиславских соглашений. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/998_114
10. Емельянова, Е. Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию / Е. Емельянова // Транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://transport-journal.com/komentariiobzori/resursnyij-potentsyal-rechno-transportaukraynyi-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyyu-yeffektyvnomu-yspolzovanyu>

11. Законодавчий акт: Рада Європи. Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) (укр/рос) "{ Про приєднання до Угоди із застереженням див. Закон N 1727-VI (1727-17) від 17.11.2009 }"Дата підписання: 26.05.2000 р.

12. Зелена Книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами».
[Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://www.eu4business.eu/files/medias/regulation.gov_ua_vantazhni_perevezennya_vnutrishnimi_vodnimi_shlyahami_final.pdf

13. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 року:
[Електронний ресурс] / Верховна Рада України / Законодавство України / Міжнародні документи /. – Режим доступу до док.:
http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_k30

14. Короткі історичні відомості про виникнення та розвиток транспорту
[Електронний ресурс]. — Режим доступу :
<http://www.subject.com.ua/technology/transport/2.html>

15. Міністерство інфраструктури України – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>

16. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. У 2 т. – 2-е вид., перероб. і доп. / [Н. С. Кузнецова, В. В. Луць, В. М. Коссак]; за ред. О. В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – Т. II. – 1088 с.

17. Павло Підлісний. Внутрішній водний транспорт: історія, проблеми, напрями розвитку// ЕКОНОМІСТ – 2016. - №1.- с. 10.

18. Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2021 роки [Електронний ресурс]. — Режим доступу :
http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/33386.html

19. Проект Закону про внутрішній водний транспорт [Електронний ресурс].
— Режим доступу :
http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64397
20. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475.
[Електронний ресурс]. — Режим доступу:
http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH1WR7KA.html
21. Про прикордонний контроль: Закон України від 5 листопада 2009 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 6. – Ст. 46.
22. Регламент (ЄС) 2006 /2004 Європейського Парламенту та Ради від 27 жовтня 2004 року щодо співробітництва між національними органами, відповідальними за дотримання законів про захист прав споживачів (OJ L 364, 09.12.2004, p.1 - 11).
23. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу:
<http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
24. Сиваков Д. О. О проблемах развития международного речного права // Законодательство и экономика. 2003. N 12. С. 75.
25. Славов М. А. Укррічфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень / М. А. Славов, П. І. Підлісний, В. М. Холчанський, В. А. Даніленко, С. В. Голікова, І. Д. Молдавський, В. М. Бондаренко, І. Р. Белов // Монографія. К.: Наукова думка, 1996. – 290 с.
26. Статистичний щорічник України за 2012 рік /за ред. О. Г. Осауленко // К.: ТОВ «Август – трейд», 2013 – 558 с.
27. Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 14.07.1998 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу:
http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/276_063
28. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про судноплавство внутрішніми водними шляхами від 06.02.1998 р.

- [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/112_161
29. Україна у цифрах 2014. Статистичний збірник. К.: видавництво «Консультант», 2015. – 238 с.
30. Укррічфлот – офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу:
<http://ukrrichflot.ua/ua/>
31. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.
32. Шелухін М. Л., Антонюк О. І., Вишнівецька В. О. Транспортне право України: підручник для студ. вищ. навч. закл. / за ред. М. Л. Шелухіна. – Київ: ВД «Ін Юре», 2008. 896 с.
33. Що чекає річковий транспорт України у контексті євроінтеграції? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://informer.od.ua/news/chto-zhdet-rechnoj-transport-ukrainy-v-kontekste-evrointegratsii/#top>
34. Canals and inland waterways. - Major inland waterways of Europe. [Електронний ресурс] .– Режим доступу:
<https://www.britannica.com/technology/canal-waterway/Major-inland-waterways-of-Europe>
35. Convention on the collection, deposit and reception of waste produced during navigation on the Rhine and inland waterways. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cdni-iwt.org/en/presentation-of-cdni/>
36. Consequences for inland waterway transport in Europe. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<https://www.climatechange.org/news/2013/7/9/consequences-inland-waterway-transport-europe/>
37. Does Multimodal Logistics Have a Future in Europe? . [Електронний ресурс] .– Режим доступу: <https://www.inboundlogistics.com/cms/article/does-multimodal-logistics-have-a-future-in-europe/>
38. International Importance (AGN) // United Nations Economic Commission for Europe. – ECE/TRANS/120/Rev.4. – 1996. –89 p.

39. Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe. . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <http://www.inlandnavigation.eu/what-we-do/facts-figures/>
40. EU failing on river transport. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.politico.eu/article/eu-failing-on-river-transport-say-auditors/>
41. European Waterways, Barge Carrier, Inland Waterways Transport. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: stockcargo.eu/waterways-barge-transport/
42. Europe Cargo. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.europecargo.be/>
43. EUROSTAT Freight transport statistics. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: www.sipotra.it/wp-content/uploads/2013/12/9.9.16.pdf
44. European inland transport. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.tplprojects.com/en/global-project-services/european-inland-transport>
45. Facts & Figures Inland Navigation Europe . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: www.inlandnavigation.eu/what-we-do/facts-figures/
46. Greening the Danube's inland waterway transport. . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.theparliamentmagazine.eu/articles/event-coverage/greening-danube%E2%80%99s-inland-waterway-transport>
47. Inland navigation in Europe. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om16_II_en.pdf
48. Inland waterways—their role and significance in European transport Shipping, Inland Waterways, Europe. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03081067308717068>
49. Inland Waterways' Importance for the European Economy [Электронный ресурс] .– Режим доступа: journals.univ-danubius.ro/index.php/research/article/.../3921
50. Inland Waterway Transport - INeS Danube. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: http://inesdanube.info/goto.php?target=file_1613_download&client_id=vaiilias4

51. Inland waterway transport. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://epthinktank.eu/tag/inland-waterway-transport/>
52. IWW - Inland waterways/NAIADES. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/pagina/iww-inland-waterwaysnaiades>
53. Inland waterway transport.[Электронный ресурс] .– Режим доступа: www.benship.hu/activity/inland-waterway-freight-transport
54. Inland navigation from European perspective seminar. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.gwp.org/en/GWP-CEE/WE-ACT/news/2018/inland-navigation-from-european-perspective-seminar-organized-by-gwp-poland/>
55. Inland waterways classification as a tool for public policy and planning. [Электронный ресурс] .– Режим доступа:https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40183/1/S1600365_en.pdf
56. Inland barge services and container transport. . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://journals.openedition.org/cybergeogeo/21743>
57. Inland Waterway Transport. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: http://ines-danube.info/goto.php?target=file_1613_download&client_id=viailias4
58. Inland waterways. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Inland_waterways_freight_transport_-_quarterly_and_annual_data
59. Inland Water Transport to Reduce Overall Logistics Cost. [Электронный ресурс] – Режим доступа: pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=159571
60. Inland Water Transport - MININFRA. [Электронный ресурс] – Режим доступа: mininfra.gov.rw/index.php?id=77
61. Inland water transport: history, problems, directions of development. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ideas.repec.org/a/uje/journal/y2016i1p10-20.html>

62. Inland Water Transportation. [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.trb.org/AW020/AW020.aspx
63. Inland Waterways | Global Green Freight. . [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.globalgreenfreight.org/transport-modes/water/inland-waterways>
64. Inland water transport is the future logistics dimension. . [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.slideshare.net/shikhs03/inland-water-transport-is-the-future-logistics-dimension>
65. Medium and long term perspectives of Inland Waterway Transport in the European Union [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.cedelft.eu/en/publications/1214/medium-and-long-term-perspectives-of-inland-waterway-transport-in-the-european-union>
66. Observatory of European inland navigation. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.inland-navigation.org/>
67. Role of the Inland Waterways System. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.nap.edu/read/21763/chapter/4>
68. Shipping, Inland Waterways, Europe. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.encyclopedia.com/history/news-wires-white-papers-and-books/shipping-inland-waterways-europe>
69. Strengthening inland waterway transport: pan-European co-operation. [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.amazon.co.uk/Strengthening-inland-waterway-transport-pan-European/dp/928211354X>
70. THE EUROPEAN INLAND WATERWAY TRANSPORT [Электронный ресурс] .– Режим доступа: http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/Vacancy_coordinator-European-IWT-platform-002.pdf

71. The European Inland Waterway Transport (IWT) platform . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <https://www.cbrb.nl/nieuws/nieuws/1160-the-european-inland-waterway-transport-iwt-platform-is-looking-for-a-coordinator>
72. The EU harmonises proficiency certificates for inland waterway transport . [Электронный ресурс] .– Режим доступа: <http://www.oevz.com/en/news-en/the-eu-harmonises-proficiency-certificates-for-inland-waterway-transport/>
73. The inland waterway transport market . [Электронный ресурс] .– Режим доступа:edepot.wur.nl/306376
74. VBW - inland water transport law. [Электронный ресурс] .– Режим доступа:<http://www.vbw-ev.de/en/technical-committees/technical-committ/tc-water-transport-law.html>
75. Water transport – OSH issues[Электронный ресурс] .– Режим доступа: https://oshwiki.eu/wiki/Water_transport_%E2%80%93_OSH_issues
76. White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe / United Nations economic commission for Europe, New York. – 2011. – 74 p.