

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ**

студентки 2 курсу, 12 м групи,

спеціальності 293 «Міжнародне право»,

спеціалізації «Міжнародне право»

Атак А.С.

Атак Анна Сергіївна

Науковий керівник

к.ю.н., доц.

Плахотнюк Н.В.

Гарант освітньої програми

д.ю.н., проф.

Мазаракі Н.А.

Київ-2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
Розділ I. Історія та поняття міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами.....	8
1.1. Історія формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами.....	8
1.2. Перевезення внутрішніми водними шляхами як один із видів міжнародних транспортних перевезень: поняття та особливості.....	18
Розділ II. Договірні міжнародно-правові механізми регулювання перевезень внутрішніми водними шляхами.....	27
2.1. Міжнародні договори в сфері перевезень пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами.....	27
2.2. Міжнародні договори в сфері перевезень вантажу внутрішніми водними шляхами.....	34
Розділ III. Правова регламентація перевезень внутрішніми водними шляхами в Україні.....	44
3.1. Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту.....	44
3.2. Відповідність регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту зобов'язанням України із наближенням його до законодавства ЄС за Угодою про асоціацію.....	52
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	66

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Аналіз даної проблематики є надзвичайно важливим для України, оскільки майже всі її судноплавні шляхи сформувались використовуючи стоки сусідніх держав. Зокрема, деякі водні шляхи, що розташовані на українській території та фактично відносяться до міжнародних судноплавних рік, досі не отримали відповідного статусу, який могла б закріпити угода між усіма прибережними державами. Особливо гостро стоїть питання визначення статусу Дніпра. Наявність законодавчого визначення правової основи функціонування і розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні, могло б вирішити питання комплексного розвитку, зміцнення спроможності і конкурентоспроможності досліджуваної галузі. За таких умов існує загроза стабільності міжнародних відносин України в межах навігаційного використання спільних водних шляхів. Визначаючий євроінтеграційний курс нашої держави підкреслює актуальність надання характеристики правової складової пристосування існуючої водно-транспортної системи до транс'європейської транспортної мережі.

Питання підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів України нині актуалізувалося у зв'язку з анонсованою реформою річкового транспорту. Територія України включає ріки, визначені Європейською угодою про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення: Дунай, Дніпро, Дністер; але використання внутрішніх водних шляхів є досить неефективним (лише близько 1% вантажів перевозиться за допомогою внутрішнього водного транспорту).

Розробники та автори Білої книги транспорту Європейського Союзу 2011 року анонсували необхідність переходу близько 30% вантажних перевезень на відстань понад 300 км на інші види транспорту, що є більш екологічними, такі як залізничний або водний транспорт, вже до 2030 року. До 2050 року такі перевезення мають становити більш ніж 50%, що вплине

на ефективність вантажних і зелених коридорів, а також стимулюватиме інтеграцію внутрішніх водних шляхів у транспортну систему, сприятиме екоінноваціям у вантажних перевезеннях [72].

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 № 430-р, встановлює ряд заходів задля забезпечення розвитку водного транспорту. До таких заходів належать наступні: поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; вдосконалення судноплавних характеристик і збільшення обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів; стимулювання впровадження інноваційних технологій (смарт-інфраструктури та смарт-мобільності) й інтелектуальних транспортних систем та іншого [48]. Таким чином, актуалізується питання щодо модернізації законодавства про внутрішній водний транспорт, чим може бути забезпечено покращення і розвиток одного з перспективних, екологічних та економічно вигідних видів перевезень, та розвитку інфраструктури водного транспорту загалом.

У науковій літературі загальним питанням міжнародного річкового права приділено увагу таких вчених-юристів, як: К. А. Бекашев, Е. Бенвеністі, Ф. Дж. Бербер, С. Богданович, К. Вернеско, Б. Віньярські, С. А. Гурєєв, Ш. Дінар, П. С. Казанський [59], Д. А. Капонера, Л. Кафліш, Б.М. Клименко [60], Л. В. Корбут [55], С. МакКафрі, М. В. Некотенева, П. М. Огілві, П. Роджерс, М. А. Салман, Є.А. Самойленко [49-52], Д. О. Сиваков, П. Стайнов, І. М. Тарасова [58], А. Л. Чернявський, М.А. Аллахвердов, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, Є.В. Довженко та ін..

Міжнародно-правові аспекти судноплавства внутрішніми водними шляхами досліджувались в працях Г.О. Анцилевича [42], В.А. Андрєєнкова [43], С. Ель-Дін Амера, Ю. Я. Баскіна [63], М. Бенарян Бура Стеро, С. Т. Біндоффа [65], Л. Б. Веле, Б. Вітані [70], К. Ф. Вурм, Б. Гарсії, Б. М.

Клименка, А. В. Кулька, В. Д. Логунова, К. Малла, О. Манса, О. М. Наумова, Я. Остіна, Н. Паундса, Р. К. Хамме[66], Я. Хості, О. Л. Чернявської і т. д.

Відсутність системного і комплексного дослідження проблем міжнародно-правового регулювання перевезень внутрішніми водними шляхами, а саме використання з цією метою міжнародних річок спонукала до обрання теми.

Метою дослідження є виявлення правових проблем міжнародної регламентації перевезень внутрішніми водними шляхами та визначення напрямів вдосконалення відповідного національного законодавства України з метою входження транспортної мережі України до транс'європейської шляхом імплементації відповідних директив та забезпечення стандартів ЄС.

Для досягнення мети нам необхідно виконати ряд **завдань**:

- розглянути історію формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами;
- визначити поняття та особливості перевезень внутрішніми водними шляхами як одного із видів міжнародних транспортних перевезень;
- зазначити та охарактеризувати міжнародні договори в сфері перевезень пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами;
- зазначити та охарактеризувати міжнародні договори в сфері перевезень вантажу внутрішніми водними шляхами;
- розкрити державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту;
- з'ясувати відповідність регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту зобов'язанням України із наближенням його до законодавства ЄС за Угодою про асоціацію.

Об'єктом дослідження є комплекс міжнародних правових відносин, що виникають внаслідок правової регламентації міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами та їх здійснення.

Предметом дослідження є міжнародно-правовий режим перевезень внутрішніми водними шляхами як одного із видів міжнародних транспортних перевезень.

Методи дослідження. З метою достовірності та обґрунтованості наукових результатів використовувались філософські, загальнонаукові, спеціально-наукові та конкретно-наукові методи пізнання. У ході роботи використано різноманітні методи дослідження, головне місце серед яких належить діалектичному методу пізнання. Його застосування дозволило ґрунтовно дослідити проблеми міжнародно-правової регламентації проходу міжнародними водними шляхами на основі вивчення спільного впливу норм міжнародного річкового права та міжнародних правовідносин у сфері судноплавства іншими шляхами міжнародного значення (морем, тощо). Історичний метод використовувався з метою вивчення процесів зародження, формування та розвитку міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водами. Для здійснення аналізу змісту та сутності поняття перевезень внутрішніми водними шляхами міжнародного значення також використовувався порівняльний метод. Формально-юридичний, системний та структурно-функціональний методи підлягали застосуванню в контексті тлумачення міжнародних норм та встановлення специфіки їх реалізації. Під час дослідження існуючої практики держав, міжнародних міждержавних організацій, було застосовано індуктивний метод, а також широко використовувалися методи аналізу та синтезу.

Наукова новизна дослідження полягає в наданні власного визначення «міжнародні перевезення внутрішніми водними шляхами», комплексному дослідженні особливостей перевезень внутрішніми водними шляхами як одного з видів міжнародних перевезень, виокремленні на основі аналізу міжнародних документів та наукової літератури етапів формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами, виявленні відповідності регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту зобов'язанням України із наближенням його до законодавства

Європейського Союзу за Угодою про асоціацію та стану впровадження відповідних директив Європейського Союзу.

Апробація результатів випускної кваліфікаційної роботи. Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті «Історія формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практики», К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021 (ст. 6-15).

Практичне значення одержаних результатів. Висновки, пропозиції та рекомендації вироблені та сформульовані під час виконання роботи можуть бути використані з метою удосконалення механізму міжнародно-правового регулювання відносин міжнародної річкової навігації та навігації іншими внутрішніми водними шляхами міжнародного значення, а також розроблення та прийняття суттєво нових та перегляду вже чинних міжнародних договорів у сфері судноплавства внутрішніми водними шляхами.

Основні положення та висновки роботи можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць, та у навчальному процесі під час проведення лекційних та семінарських занять у закладах вищої освіти.

Структура випускної кваліфікаційної роботи обумовлена метою і предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, які включають в себе шість підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 75 сторінок, із яких основна частина роботи займає 46 сторінок. Список використаних джерел складається з 72 пунктів.

РОЗДІЛ I. ІСТОРІЯ ТА ПОНЯТТЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

1.1. Історія формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами

Аналіз джерел стародавнього міжнародного права засвідчує, що перші держави Древнього Китаю, укладаючи міжнародні договори з питань використання рік, мали на меті закріпити зобов'язання не завдавати їм шкоди, заборонити односторонню зміну русла рік, що мають важливе значення для країн, по території яких вони протікають, та майже не стосувались питань навігації та перевезення [42, с.16]. Найстаріший відомий договір у світі – це договір між містами Умма і Лагаш, яким в 2500р. до н.е. було поділено води Євфрату для використання в сільському господарстві. Тому, можна відмітити, що до початку нашої ери питання перевезень внутрішніми водними шляхами не було врегульовано на міжнародному рівні, так як ріки використовували в поживних, гігієнічних та зрошувальних цілях. Разом з тим, відомо, що спочатку судноплавство іноземних суден міжнародними ріками регулювалось внутрішніми державними актами [55, с.9]. Загалом, імператорський період Римської держави ознаменувався декількома договорами щодо питань річкового судноплавства, другою стороною яких були не держави, а окремі племена. Серед таких можна виділити договори Римської Імперії з племенами квадрів, маркоманів, язигів і бурів 175 р. н.е., в яких мова здебільшого йшла про надання останнім *jus commercii* – права здійснювати торгівлю і, відповідно, перевезення [59, с.41-42].

Декілька століть після падіння Римської Імперії регулювання судноплавства іноземного водного транспорту та перевезень міжнародними ріками здійснювалось на основі актів внутрішнього права. Звичаєве право германських племен передбачало деякі елементи свободи річкової навігації (наприклад, ст. 7 Фрізької правди про заборону закриття рік для проходу).

На час правління династій Меровінгів та Каролінгів, ріки визнавалися власністю короля, а плавання ними обкладалося митом [55, с.10; 9, с.43-45].

Починаючи з X ст. превалювало старогерманське право, в якому ріки були *frei und befriedet* (вільні і мирні), однак прогресуюча феодальна розробленість призвела до присвоєння феодалами окремих ділянок рік. Кожний прибережний феодал встановлював нові мита і зазвичай вони становили більшу половину вартості вантажу [54, с.57]. Тодішні мита можна розділити на три основні групи:

– транзитні, які стягувалися за право проходу по ріці й існували на державних кордонах (Штадське та Гамбургське на Ельбі, Додерехтське на Шельді, Оппенгеймське на Майні) [65, с.43];

– охоронні, що були поширені в нижній течії Рейну, а також на Майні та Шельді [66, с.21];

– перевантажувальні, котрі існували в Кельні, Страсбурзі й інших містах [59, с. 54–55; 67, с.25].

У добу середньовіччя у Східній Європі почали з'являтися перші домовленості між князями щодо режиму використання рік. В 1229 р. укладено договір між Смоленськом та Ригою і Готським берегом, присвячений правовому положенню купців та організації торгівлі, який встановлював свободу судноплавства, передбачав відмову від проїзного мита та відмову від берегового права. Останнім передбачалось набуття монархом усіх прав на судна та майно, що на них знаходилося, у випадку, якщо вони зазнавали аварії і були викинутими на берег чи приставали до берега у забороненому місці [55, с. 14].

На кінець XVII – початок XVIII ст. у Західній Європі питання судноплавства та перевезення міжнародними ріками поступово починає отримувати свій зміст, відображаючись у міжнародних документах: Рейсвікському (від 20 вересня 1697 року), Утрехтському (від 11 квітня 1713 року) [55, с. 14], Раштадтському (від 7 вересня 1714 року) [70, с. 30] мирних договорах та інших угодах. Шляхом укладення Карловицького та

Пожаревацького мирних договорів (26 січня 1699 року і 21 липня 1718 року відповідно), Австрійська імперія отримала від Туреччини право вільної навігації по найбільших притоках Дунаю для її торгових суден [61, с. 8]. Роль перелічених договорів полягала у тому, що вони дали життя традиції в міжнародних відносинах домовлятися на міждержавному рівні стосовно навігаційного використання міжнародних річкових шляхів.

Досить вагоме значення в формуванні міжнародно-правового режиму перевезень по міжнародним рікам мали наслідки французької буржуазної революції кінця XVIII ст. В міжнародних угодах підтверджувалась невідчужувана власність прибережних країн на приналежні їм ріки. Гаазьким мирним договором між Францією й Батавською республікою (зараз – частина Нідерландів) від 1795 року для обох націй встановлювалася свобода плавання по Рейну, Маасу, Шельді та їх притоках. Міждержавні відносини середини XVII – початку XIX ст. характеризуються прагненням держав до взаємного надання на договірній основі допуску торгових суден інших прибережних країн на власні ділянки рік. При цьому зазначимо, що договори цього періоду не передбачали умови відкриття рік для водного транспорту неприбережних держав.

Віденським конгресом в 1815 році була створена спеціальна річкова комісія, яка підготувала 9 статей про річкове судноплавство, що отримали відображення в Заключному акті (ст.ст. 108-116). Положення Заключного акту встановили загальні засади міжнародно-правової регламентації плавання по ріках, що протікають територіями декількох держав. Однією з ключових стала норма, яка закріпила обов'язок прибережних держав регулювати всі питання, пов'язані із судноплавством по цих ріках, за взаємною згодою. Власне, регламенти щодо навігації могли бути змінені лише за умови взаємної згоди прибережних країн. Окрім того, конгрес сформулював основоположні принципи міждержавних відносин з приводу здійснення міжнародного річкового судноплавства: свобода навігації, єдиний режим встановлення та сплати мит і навігаційних зборів, обов'язок

прибережних держав підтримувати судноплавність ріки і т. ін.. Заключний акт 1815 р. підписали 7 держав: Австрія, Великобританія, Португалія, Прусія, Росія, Франція і Швеція, а спеціальні положення стосовно вільного судноплавства на окремих ріках – також прибережні до них країни. Фактично з цього часу розвиток міжнародно-правового режиму судноплавства та перевезень по міжнародних ріках відбувався на основі укладення окремих міждержавних угод стосовно конкретних водних шляхів.

Конвенція про судноплавство по Рейну (т.зв. рейнський регламент) від 31 березня 1831 року була підписана прибережними державами та передбачала вільний прохід суден цих держав з ріки у відкрите море та навпаки [55, с.21]. Цією конвенцією передбачалось започаткування та функціонування Центральної комісії рейнського судноплавства [38, с.254–266; с.293–300]. Наступним документом щодо регулювання судноплавства та перевезень по Рейну стала Мангеймська конвенція 1868 року, яка зі змінами діє і сьогодні. Конвенцією проголошено свободу судноплавства по Рейну та його гірлах для суден усіх країн, що перевозять товари та пасажирів, за умови дотримання її положень. Заборонено стягнення з кораблів та вантажів будь-яких зборів, що стосуються навігації, доки вони знаходяться на території договірних сторін. Підтвердилась також встановлена Актом 1831 р. свобода транзиту [41, с. 355–369].

Найскладніше було утвердити положення Віденських домовленостей щодо Дунаю. Петербурзька конвенція про судноплавство по Дунаю 1840 року - перший документ, що втілив в собі положення Заключного акту Віденського конгресу 1815 р., і він передбачав свободу судноплавства по Дунаю на 10 років всіма країнами, які мали право плавання Чорним морем та не перебували в стані війни з Російською імперією. Нарешті, Паризьким мирним договором від 1856 р. було надано свободу судноплавства торговим суднам всіх прапорів, основою для чого стали правила Віденського конгресу про навігацію на міжнародних ріках. Задля реалізації цілей та положень угоди було створено Європейську Дунайську комісію (далі – ЄДК). Пізніше,

як було передбачено угодою, функції ЄДК перебрала на себе Прибережна Дунайська комісія (далі - ПДК). Паризький договір передбачав паралельну діяльність водночас двох дунайських комісій. Річковою комісією в 1857р. було прийнято регламент про судноплавства на Дунаї, що надавав суднам неприбережних держав право плавання в торгових та перевізних цілях лише з моря до пункту призначення, а країнам прибережним – право внутрішньої навігації (великого та малого каботажу). Вільне судноплавство за регламентом надавалось виключно прибережним державам дотримуючись засад рівності [63; 59, с. 272]. Однак, на II Паризькій конференції Англія разом з Францією не схвалили проект регламенту, що в свою чергу послугувало для Австрії приводом для зриву роботи ПДК. В результаті остання завершила свою роботу і розпалася. Разом з тим, положення регламенту в деяких прибережних країнах вже були введені в дію через внутрішнє законодавство [58, с. 65]. Міжнародний акт щодо судноплавства в гирлах Дунаю, розроблений ЄДК, було затверджено на III Паризькій конференції у 1866 році. Акт 1865 р. визначив право проходу торгових суден всіх прапорів від Ісакчі до моря і його реалізацію. Конференцією 1866 року також було продовжено роботу ЄДК ще на 5 років [63, с. 76]. Таким чином, ЄДК, маючи спершу статус тимчасової інституції із суто технічними функціями, стала наднаціональною фінансово незалежною організацією, присвоївши правотворчі, адміністративні та судові повноваження щодо нижньої течії ріки. В 1883р., коли сплило 12 років повноважень ЄДК, на конференції в Лондоні було продовжено строк існування Комісії на 21 рік (по 1904 р.).

Що стосується перевезень притоками Дунаю, то прохід по тих з них, які протікали по території декількох держав, регулювався угодами країн, прилеглих до притоки. Так, Росія, Австро-Угорщина й Об'єднане Князівство Молдавії та Валахії домовились щодо судноплавства по р. Прут. Ріку було проголошено відкритою для торгових суден всіх країн [62]. Тобто рядом міжнародних угод 1851-1883 рр. не було запроваджено одного цілісного

правового режиму навігаційного використання Дунаю. В різних ділянках ріки діяли різноманітні регламенти.

Із підписанням Лондонської угоди 1839 р. розпочався новий етап у розвитку міжнародно-правового режиму перевезень міжнародними ріками. Він пов'язаний з боротьбою країн за присвоєння зовнішніх ринків збуту своїх товарів та запровадженням, як наслідок, свободи плавання по річкових шляхах для суден всіх прапорів. В 1884р. було скликано Берлінську конференцію, наслідком якої стало підписання Заключного акта 1885р., що містив положення про судноплавство ріками Конго та Нігер. Води, озера та канали, що належать цим двом річковим системам, стали відкритими для плавання і торгівлі всіх націй на одному рівні з місцевими племенами, навіть без обмежень щодо величини каботажу. На засадах Берлінського Акту 1885 р. базувався британсько-португальський договір від 14 листопада 1890 року, що відкрив для плавання всіх країн річки Замбезі та Шіре [64, с. 728–730]. Угода між Замбезі та Шіре від 11 червня 1891 року не тільки залишала в силі положення з попереднього документу, а й передбачала право вільного проходу на тих самих умовах притоками вказаних річок та можливість великого і малого каботажу виключно для договірних сторін. Разом з тим, домовленості дозволили транзит будь-яких осіб та товарів по річкових системах Пунгве, Бузі, Лімпопо і Сабі [69, с. 737–738].

Правове регулювання режиму перевезень по ріках Азії також тісно пов'язане з колоніальною політикою європейських держав. Просування французької експансії далі на північ Індокитаю зумовило укладення ряду угод, важливих з точки зору правового забезпечення французького судноплавства та перевезень всіма ділянками Меконгу, а також по деяких інших міжнародних ріках субрегіону. Французько-сіамськими домовленостями про врегулювання положення в Королівстві Камбоджа від 1867 року Сіам визнавав протекторат над своїм сусідом і між двома азіатськими колоніями встановлювалася свобода переміщення та торгівлі. Причому на підставі угоди 1867 р. дозволялось вільне плавання торгових

суден Франції по течії Меконгу, що належала Сіаму. В 1874 р. підписаний аннамсько-французький торговий договір, який передбачав право безмитного перевезення французьких товарів рікою через територію Аннаму до Китаю [68, р. 212–213]. Таким чином, на початку ХХ ст. договірна практика розвивалася, як правило, в напрямку підтвердження набутих пільг у сфері перевезень при вирішенні інших питань, пов'язаних з державними територіями.

Із закінченням першої світової війни був взятий курс на інтернаціоналізацію внутрішніх водних шляхів. З такою ціллю була прийнята Версальська домовленість 1919 р., що проголосила міжнародними окремі можливі ділянки рік, таких як Ельба, Влтава, Одер, Німан, Дунай, а також всі придатні для судноплавства ділянки даних річкових систем, що слугують доступом до моря більш ніж одній країні; канали й русла, що покращують навігаційні характеристики названих рік або сполучають судноплавні відрізки одного й того ж річкового шляху.

Стосовно Рейну продовжувала діяти Мангеймська конвенція 1868 р., яка не була переглянута в міжвоєнний період. Тому документ продовжив регламентувати перевезення по Рейну з урахуванням особливостей, сформульованих Версальською домовленістю. Зокрема, судна всіх націй і їх вантажі користувалися всіма правами та привілеями, наданими кораблям, що належали рейнському судноплавству. За умовами Версальської угоди Німеччина зобов'язана була надати свободу транзиту по ділянках міжнародних рік та штучних каналів, що належали до її володінь, іноземним особам, товарам, кораблям, суднам й іншим засобам перевезення, які не піддавалися обкладенню транзитними митами чи невиправданій затримці і на яких поширювався в цій країні національний режим. В німецьких портах діяли вільні зони. До товарів, що в них ввозилися або вивозилися, застосовувалися мінімальні ставки зборів.

Таким чином, домовленості, що стали основою версальської системи міждержавних відносин у післявоєнний час, значно деформували механізм міжнародно-правового регулювання перевезень міжнародними ріками.

Однією з перших конвенцій, положення якої формально стосувалися перевезень всіма видами транспорту, проте на дії могли бути використані лише у сфері перевезень внутрішніми водоймами, була Барселонська конвенція. Вона була скликана під егідою Ліги Націй у 1921 р. в м. Барселона. Тоді були прийняті Конвенція та Статут до неї про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення. Конвенцію підписали майже 40 країн світу. Цей документ засновував принцип відмови від виключної участі прибережних країн у формуванні механізму міжнародно-правового регулювання перевезень приналежною їм акваторією. Кожна договірна держава зобов'язалася надати свободу торгового судноплавства кораблям інших договірних держав на ділянках водних шляхів міжнародного значення, які знаходилися під її суверенітетом. При здійсненні навігації громадяни, власність та судна під прапорами всіх країн-учасниць Конвенції та Статуту повинні користуватися режимом, заснованим на повній рівності [36, с. 35, 40]. За умови не перешкоджати плаванню кораблів інших держав, учасники угоди у межах своїх ділянок водних шляхів мали право регламентувати питання здійснення поліцейського нагляду, митних платежів, санітарних і карантинних заходів, контролю за дотриманням міграційних правил та проведенням експортно-імпортних операцій.

Вже 23 липня 1921 року була підписана конвенція щодо судноплавства на Дунаї [39, с. 606–631], а 22 лютого 1922 року – конвенція у відношенні навігації по Ельбі [40, с. 219–248]. Домовленості уклалися на підставі Версальського мирного договору.

На відміну від встановленого на Віденському конгресі 1814 року принципу свободи судноплавства на міжнародних річках лише для прибережних держав (стосовно судноплавству на Рейні) Барселонська конвенція 1921 року передбачає застосування принципу свободи

судноплавства для всіх учасників конвенції незалежно від того, чи є вони прибережними чи ні. Однак кожна з прибережних держав має виключне право на вчинення каботажних перевезень. Оскільки Барселонська конвенція 1921 р. досить широко тлумачила термін «водний шлях», це спричинило призупинення темпів ратифікації відповідної угоди і, таким чином, віддалило момент набрання чинності нею. Тому, міжнародні акти про судноплавство та перевезення внутрішніми водними шляхами приймались в той час на основі мирних післявоєнних договорів. Зараз ця домовленість зберігає підтверджений практикою потенціал для впливу на механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації.

Закінчення Другої світової війни і виникнення нових держав були головними чинниками, що визначили новий етап розвитку регулювання перевезень по міжнародних ріках. Тенденції, що почали поступово виникати в 20-30-х роках в міжнародному правовому режимі річок, отримали прояв в повній мірі вже після Другої світової війни. Мова йде про зростання значення використання річок в інших, несудноплавних цілях. В цей період міжнародно-правове регулювання перевезень внутрішніми водними шляхами характеризується вже не регіональним чи локальним характером, а закріплюється вже в міжнародних угодах універсального характеру.

Найбільше значення мало прийняття 18 серпня 1948 р. Белградської конвенції про режим судноплавства на Дунаї [33], що ліквідувала «придбані права» і привілеї деяких неприбережних держав і забезпечила рівноправний режим судноплавства для всіх націй з дотриманням суверенітету прибережних держав. Стаття 1 Конвенції дублювала положення мирних договорів 1947 про свободу судноплавства на основі рівних прав. Разом з тим, тільки прибережні держави мали право здійснювати управління судноплавством.

Прохід по Рейну було відкрито 1 вересня 1945 року. На лондонській конференції представників Бельгії, Нідерландів, Франції, Великобританії і США цього ж року знову вступила в дію Мангеймська конвенція від 1868 р.

та відновила функціонування Центральна комісія судноплавства по Рейну (далі – ЦКСР). Другим протоколом до Мангеймської угоди від 17 жовтня 1979 р. передбачалось, що не приналежні до рейнського судноплавства судна будуть допущені до водних перевезень між портами на Рейні та його притоках, а також на річкових шляхах, які з'єднують Рейн з морем, на умовах, що визначаються Комісією. Умови ж перевезень, здійснюваних цими суднами, між портами, що входять до рейнської річкової системи, та портами третіх країн, регулюватимуться договорами, укладеними зацікавленими сторонами після консультацій з Центральною комісією.

Основи міжнародно-правового режиму перевезень по Мозелю – єдиній багатонаціональній притоці Рейну – встановлювалися домовленостями, якими регламентувалося рейнське судноплавство, а саме: Мангеймською конвенцією та Версальським мирним договором. Конвенція про будівництво каналів на р. Мозель, укладена 27 жовтня 1956 року проголосила вільне плавання по Мозелю від його злиття з Рейном до м. Тьйонвіль для суден всіх країн для цілей буксирування й перевезення пасажирів та вантажів [37].

Конвенція про уніфікацію деяких принципів, що стосуються відповідальності при зіткненні річкових суден була укладена у Женеві 15 березня 1960 р. Вона визначила порядок відшкодування збитків, заподіяних зіткненням суден внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін або шкоди суднам, особам чи речам, що перебували на них. Також було визначено порядок відшкодування будь-яких збитків, спричинених виконанням або невиконанням маневру чи недотриманням судном правил внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін, або іншим суднам внутрішнього плавання, особам чи предметам, що перебували на борту цих суден, навіть якщо зіткнення не відбулося. Конвенція набула чинності в 1966 р., була підписана Австрією, Бельгією, Німеччиною, Нідерландами і Францією.

Технічні питання експлуатації річкових суден, строки чинності, форма відповідних свідоцтв, види перевірок, компетентні органи тощо в зазначеній

сфері було уніфіковано Конвенцією про реєстрацію суден внутрішнього плавання 1965 р. та Конвенцією про обмірювання суден внутрішнього плавання 1966 р.

Основними конвенціями в сфері міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами стали Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами та Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами укладені в 1976 р. та в 2001 р. відповідно.

Також, за аналогією до Конвенції про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р. було розроблено в 1973 році проект Конвенції про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання, яка так і не була затверджена достатньою кількістю ратифікаційних грамот.

Важливим було укладення 19 січня 1996 р. Європейської угоди щодо найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Країни – Договірні Сторони прийняли розроблені положення у якості узгодженого плану розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів, що має назву мережа водних шляхів категорії “Е”.

В 90-х роках ХХ ст. було укладено більшість міжнародних угод, які направлені на покращення стану навколишнього природного середовища і запровадження системи його ефективної охорони. Не залишилась осторонь і сфера міжнародних перевезень. Прагнення держав встановити однакові принципи та правила з метою підвищення безпеки міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами були успішно задекларовані в Європейській угоді про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26 травня 2000 р..

1.2. Перевезення внутрішніми водними шляхами як один із видів міжнародних транспортних перевезень: поняття та особливості

Шляхами внутрішньої водної мережі виконуються перевезення як між внутрішніми річковими портами, так і перевезення до морських портів. Внутрішні перевезення можуть перетворюватись у міжнародні, якщо вони виконуються безпосередньо на міжнародних річках. Більше того, перевезення водними внутрішніми шляхами можуть бути частиною комбінованих перевезень, які передбачають для здійснення перевезення певного вантажу залучення інших видів транспорту, як залізничного так і суден класу ріка-море.

Міжнародними є перевезення пасажирів і вантажу між двома чи декількома державами. Як особливість міжнародних транспортних відносин можна вважати наявність іноземного елемента: перевезення здійснюється за кордон, отже процесу переміщення характерний іноземний елемент.

На нормативно-правовому рівні на сьогодні не надано загального визначення поняття «міжнародні перевезення внутрішніми водними шляхами», однак в окремих внутрішніх нормативно-правових актах та конвенціях зустрічаються визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різновидами транспорту. Тому, щоб окреслити поняття міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами, дослідимо, безпосередньо, поняття «внутрішні водні шляхи».

Барселонська конвенція про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення від 20 квітня 1921 такими шляхами визначає: 1) всі природні судноплавні в напрямку до моря і від моря ділянки водного шляху, які розділяють чи перетинають різні держави; 2) будь-які частини яких-небудь інших природних судноплавних в напрямку до моря і від моря водних шляхів, які з'єднують з морем природні судноплавні водні шляхи, що розділяють чи перетинають різні держави; 3) водні шляхи чи їх ділянки, як природні, так і штучні, які спеціально оголошені такими, що підпадають під дію конвенції на підставі односторонніх актів держав, під суверенітетом яких вони знаходяться, або на підставі міжнародних угод [36, ст.34].

19 січня 1996 року було підписано Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Угода є погодженим планом розвитку і будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення та містить перелік цих водних шляхів разом з їх технічною характеристикою. Однак, в Угоді не було визначено поняття водних шляхів міжнародного значення. Разом з тим, незрозуміло яким чином даний термін має співвідноситися з поняттям внутрішнього водного шляху міжнародного значення. Тому для позначення всіх водних шляхів, по яких здійснюється чи буде здійснюватися така навігація, С. Гурєєв та І. Тарасова вважають доцільним використовувати узагальнюючий термін “внутрішній водний шлях міжнародного значення”. [54, с. 20–22]. Загалом, з Угоди випливає, що сам термін “внутрішні водні шляхи міжнародного значення” позначає будь-які потокові прісні поверхневі води, придатні для навігаційного використання прибережними та (або) неприбережними державами. [11]

В рамках Організації Об'єднаних Націй вже давно обговорюють поняття міжнародного водного шляху. Ще в 1970 році питання щодо прогресивного розвитку і кодифікації норм міжнародного права, що стосувалися міжнародних водних шляхів, було включено до порядку денного XXV сесії Генеральної асамблеї ООН. Згідно з однією з точок зору, Комісія, в разі схвалення нею концепції водозбірного басейну, повинна враховувати, наскільки запроваджуваний правовий режим буде поширюватися на міжнародні ділянки поверхневого водного шляху. Відомо, що з метою транспортних перевезень завжди використовували водні шляхи, під якими традиційно розумілися саме поверхневі води. Ми погоджуємось з думкою тих вчених, які вважають, що поняття міжнародного водного шляху є синонімом проаналізованих понять внутрішнього (судноплавного) водного шляху, окреслюючи те ж коло прісноводних об'єктів [54, с. 21–22]. Такий зв'язок у свою чергу наголошує на тотожності понять міжнародного водного шляху та міжнародної судноплавної ріки. При цьому недоцільним є включення до категорії “міжнародний водний шлях” міжнародних озер,

оскільки в історичній ретроспективі концепція водних шляхів виникла в процесі обговорення кодифікації норм міжнародного права, які стосувалися використання суто міжнародних рік.

03 червня 1999 року Верховна Рада України прийняла ратифікаційний закон про приєднання до Конвенції ООН з морського права 1982 р., тобто надала згоду на її обов'язковість. Таким чином, відповідно до ст. 9 Конституції України, Конвенція 1982 р. набула статусу “міжнародний договір України” та стала частиною національного законодавства України. Конвенція 1982 р. визначає, що води, які знаходяться в сторону берега від лінії відліку ширини територіального моря (внутрішньої межі територіального моря) складають частину внутрішніх вод прибережної держави. [2]

Нормативно-правове визначення саме поняття “внутрішні водні шляхи” дає Водний кодекс України. Відповідно до ст. 67 - річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води та територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування, за винятком випадків, коли відповідно до законодавства України їх використання з цією метою повністю чи частково заборонено.[15]

Зважаючи на проаналізовані вище угоди, а також на Конвенцію про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 1976р. визначаємо поняття міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами як перевезення пасажирів і (або) вантажу судноплавними водними шляхами двох або більше держав, які детально регулюються міжнародним та національним правом.

Загальновизнаним у міжнародному праві є те, що річкові води входять до складу державної території прирічкових країн і є їх материковими водами. Доктрина зазначає, що в принципі держава здійснює повний суверенітет над річковими водами так само, як і над будь-якою іншою частиною своєї території [60, с. 85], в тому числі має право у внутрішньому законодавстві встановлювати умови їх використання в будь-яких цілях [44, с. 31]. Разом з

тим, цілком зрозумілим є режим внутрішніх вод. Останній визначається внутрішнім законодавством держави, а щодо прикордонних вод - угодами із суміжними державами. Внутрішні води повністю входять у юрисдикцію прибережної держави, тому правила судноплавства в них встановлюються тільки законами цієї держави. Допуск суден іноземних держав у внутрішні води дозволяється на підставі міжнародних угод. Прибережною державою встановлюється також режим морських портів, правила заходу в них судів іноземних держав тощо.

Правове регулювання відносин, які виникають при здійсненні міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами, має свою специфіку.

По-перше, для їх правового регулювання характерною є наявність міжнародних договорів, які встановлюють норми для конкретного виду транспорту і для змішаних перевезень (кількома видами транспорту) або для деякого виду товарів чи певними засобами перевезення. Що стосується саме перевезень внутрішніми водними шляхами то міжнародні угоди визначають порядок перевезення пасажирів та багажу і окремо вантажу. Відтак, найважливіші умови міжнародних перевезень визначені у міжнародних угодах — транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин. Зазвичай такі угоди містять вимоги щодо перевізних документів, регламентують порядок прийому вантажу до перевезення і видачі його в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру пред'явлення до перевізника претензій та позовів і т.д. В угодах містяться уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання колізій, що найчастіше виникають при даних міжнародних перевезеннях. Такі уніфіковані норми регулюють вимоги до перевізної документації, порядку прийому вантажу до перевезення та його видачі безпосередньо у пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедури пред'явлення претензій і позовів. Міжнародні транспортні конвенції містять, окрім того, і колізійні норми, до яких звертаються у разі

відсутності уніфікованих. У більшості випадків договірні колізійні норми відсилають до національного законодавства.

По-друге, норми конвенцій про міжнародні перевезення носять імперативний характер що стосується договорів перевезення, які оформлені так званим коносаментом (транспортним документом).

По-третє, здійснення перевезень змішаного типу, транзит та контейнерні перевезення регулюються спеціальними нормами міжнародних чи національних актів. Так, пункт 2 статті 2 Будапештської конвенції від 2001р. розмежовує договірно-правові режими морських і внутрішніх водних перевезень вантажів. Особливо це вагомо для перевезень у змішаному "річка - море" плаванні. Якщо договір перевезення передбачає перевезення з доставкою і внутрішніми водними і морськими шляхами, таке перевезення підпадає під юрисдикцію Конвенції за дотримання таких умов: 1) Відповідно до договору не повинен бути укладений морський (океанський) коносамент. Тобто договір, який "покриває" цей змішаний маршрут, повинен бути договором перевезення внутрішніми водами, а не морськими. 2) Відстань просування вантажу внутрішніми водними шляхами має бути більшою за відстань морської ділянки шляху.

Однією із особливостей міжнародних перевезень внутрішніми водним шляхами є те, що їх правова регламентація тісно пов'язана з діяльністю міжнародних організацій. Більшість міжнародних договорів у цій сфері була розроблена у рамках спеціалізованих міжнародних організацій. Однією з найперших міжнародних організацій по річковому сполученню є Дунайська комісія. Комісія вивчає та вирішує питання з юридичних аспектів судноплавства на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення; готує необхідні правила що стосуються комерційних питань плавання по Дунаю; розробляє універсальні норми митного, санітарного, фітосанітарного нагляду; є розробником проектів угод щодо спрощення правил перевезення вантажів та пасажирів тощо.

Важливим є вклад ООН в удосконалення правового регулювання досліджуваних перевезень. На особливу увагу заслуговує створена і її рамках система класифікації внутрішніх водних шляхів Європи. У листопаді 1992 р. основна робоча група Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії при ООН ухвалила резолюцію, на підставі якої введено нову систему класифікації внутрішніх водних шляхів. Ця система класифікації внутрішніх водних шляхів категорії "Е" (IV-VII класи) 1996 р. стала основою для підготовки СЕК ООН Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП), яка є чинною з 26 липня 1999 р. При створенні угоди, автори переслідували ціль визначити технічні та експлуатаційні параметри для будівництва, модернізації та експлуатації водних шляхів, які використовуються для міжнародних річкових перевезень [11, с. 103]. Відповідно, додатки до Угоди закріплюють перелік внутрішніх водних шляхів категорії «Е» з описом кожного маршруту; перелік портів внутрішнього плавання категорії «Е» із зазначенням їхнього розташування на внутрішніх водних шляхах; різні технічні та експлуатаційні параметри, яким водні шляхи повинні відповідати і т.д.

Стараннями Комітету з внутрішнього транспорту СЕК ООН, було розроблено цілий ряд міждержавних угод, серед яких: Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, що впливає із зіткнення суден внутрішнього плавання від 15 березня 1960 року, Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання від 25 січня 1965 року, Конвенція про обмір суден внутрішнього плавання від 15 лютого 1966 року, Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання від 1 березня 1973 року (не набула чинності), Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 6 лютого 1976 року (не набула чинності), Протокол до Конвенції про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 5 липня 1978 року (не набула чинності), Протокол до

Конвенції про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання від 5 липня 1978 року (не набула чинності), Протокол про комбіновані перевезення по внутрішніх водних шляхах до Європейської угоди 1991 року про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти від 17 січня 1997 року, Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26 травня 2000 року, Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 року, Страсбургська конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому плаванні від 27 вересня 2012 року.

Разом з тим, документи розроблені під егідою ЄЕК ООН, не стосуються абсолютно всіх транскордонних воднотранспортних магістралей світу, а, натомість, лише мають розкривати різностороннє функціонування європейської судноплавної системи. Оскільки дана система являє собою мережу взаємопов'язаних (в тому числі класифікаційно) природних та штучних водних шляхів, це дає право суднам внутрішнього плавання на відповідних міжнародно-правових підставах здійснювати транс'європейську навігацію, що включає перехід з одного річкового басейну до іншого.

Крім того, Робоча група з внутрішнього водного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН видає рекомендаційні акти. Вони стосуються таких питань, як загальні правила плавання і застосування сигнальних знаків на внутрішніх водних шляхах; технічні приписи для виконання суднами внутрішнього плавання; річкові інформаційні служби; безпека та запобігання забрудненню. Серед значних досягнень можна виділити прийняття у 1992 р. Рекомендацій про мінімальні вимоги до видачі патентів судноводіїв суден внутрішнього плавання або Європейських правил судноплавства по внутрішніх водних шляхах, які неодноразово переглядалися [34].

Не можливо оминути і специфіки принципів, що стосуються сфери використання водних шляхів міжнародного значення. До них належать:

зобов'язання прибережних держав підтримувати водні шляхи у судноплавному стані; усувати фізичні або адміністративні перешкоди для перевезень; гарантувати безпеку судноплавства; захищати навколишнє середовище від забруднення та інших видів негативного впливу. Звернемо увагу на те, що майже у всіх міжнародних договорах не відображено комплексного підходу до регулювання судноплавства внутрішніми водними шляхами міжнародного значення: відсутні норми-принципи, які встановлювали би засади регулювання основних аспектів річкових перевезень; відсутні положення, які би відображали основні принципи міжнародного права транскордонних прісних вод та міжнародного права навколишнього середовища; відсутні норми, що могли б пристосувати ці принципи до конкретних внутрішніх водних шляхів. Вважаємо за необхідне доповнити договірні норми у досліджуваній сфері такими принципами: повага до суверенітету прибережних держав на ділянках внутрішніх водних шляхів що належать до їх юрисдикції; повна рівність прибережних держав та виключення привілеїв однієї держави відносно інших; свобода плавання пасажирських та вантажних суден всіх держав (включаючи норми що з'ясовують зміст даного принципу відносно конкретних водних шляхів); рівність суден всіх держав щодо режиму проходу рікою (озером), санітарного, митного нагляду, сплати портових і навігаційних зборів. Водночас в наш час важливим є доповнення міжнародних угод нормами про запобігання, боротьбу та подолання наслідків негативного впливу судноплавства внутрішніми водними шляхами міжнародного значення на прісні води.

РОЗДІЛ II. ДОГОВІРНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ

2.1. Міжнародні договори в сфері перевезень пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами

Активне використання внутрішньої водної транспортної мережі вимагає узгоджених дій з гармонізації законодавств, що сприяє створенню відкритого та інтегрованого використання внутрішніх водних шляхів на основі принципів взаємності, свободи навігації, економічної конкуренції та рівного використання внутрішніх водних шляхів. Ці принципи, як відомо, знайшли своє відображення у Роттердамській декларації 2003р., яку було прийнято на Пан'Європейській конференції з питань транспортування вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами. На Роттердамській конференції зазначалось, що до усіх перевізників застосовуються єдині підходи, незалежно від їх національності чи місця проживання, єдині умови доступу до ринку перевезень та інфраструктури та єдині правила використання річок незалежно від їх географічного розташування.

Перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами регламентують: Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах (КППВ) 1976р.; Конвенція про уніфікацію деяких принципів, що стосуються відповідальності при зіткненні річкових суден 1960р.; Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996р.; Конвенція про свободу транзиту 1921 р.; Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання 1965 р.; Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ) 1973 р.; Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974р. Остання, при чому, застосовується для регулювання морських та змішаних перевезень (ріка-море).

Однією з найважливіших у регулюванні досліджуваних перевезень є *Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами* прийнята 1976 року у Женеві. Сферою її застосування є кожний договір перевезення пасажирів та їхнього багажу внутрішніми водними шляхами, якщо згідно умов цього договору перевезення повинне здійснюватися у водах не менше двох держав і місце посадки й прийняття багажу на борт судна або місце висадки і розвантаження чи обидва ці місця знаходяться на території однієї з договірних держав. Положення даної конвенції можуть застосовувати навіть тоді, коли судно не є судном внутрішнього плавання, незалежно від прапора, його реєстрації і місця постійного проживання або громадянства сторін. Разом з тим, вона не підлягає застосуванню, якщо на договір перевезення поширюються положення морського права, у силу того, що перевезення частково здійснюється морем або положення залізничного права в силу будь-якої конвенції (ст.1 КППВ). Також, дана Конвенція застосовується тільки у тих випадках, якщо договір перевезення укладений державою або юридичною особою публічного права і, відповідно, не розповсюджується на приватноправові відносини [4].

Конвенція визначає зміст таких важливих понять, як «перевізник», «пасажир» та «багаж». Під перевізником розуміється будь-яка особа, яка в якості професійного перевізника зобов'язується з метою виконання індивідуального або колективного договору перевезення перевезти одну або декілька осіб і, у відповідних випадках, їх багаж, незалежно від того, сама вона виконує це перевезення чи ні. Пасажиром є будь-яка особа, яка на виконання договору перевезення, укладеного ним самим або від його імені, перевозиться за плату або безоплатно перевізником. Термін "багаж" означає: будь-який предмет, що перевозиться відповідно до договору перевезення, включаючи транспортні засоби, крім автобусів і вантажних автомобілів, що використовуються для комерційних перевезень.

Як і в інших конвенціях, що присвячені договорам міжнародного перевезення, у КППВ значна увага зосереджена на транспортних документах (порядок їх оформлення та змісту) та положеннях щодо відповідальності перевізника. Тут варто звернути увагу на те, що згідно Конвенції перевізник відповідає в такій же мірі, як за свої власні дії і упушення, за дії і упушення своїх агентів і будь-яких інших осіб, послугами яких він користується для виконання зобов'язань, покладених на нього в силу договору перевезення, коли ці агенти або ці особи діють в межах своїх обов'язків.

Глава III Конвенції встановлює вимоги до транспортних документів. Так, при перевезенні пасажирів перевізник зобов'язаний видати індивідуальний або колективний квиток. В ньому повинен бути вказаний перевізник і міститися вказівка «застосовується КППВ». Якщо квиток не є іменним, до початку перевезення його можна передавати іншій особі. Якщо пасажир бажає здати багаж, а перевізник цей багаж приймає, пасажирові видається багажна квитанція або інший аналогічний документ, в якому вказано кількість і характер багажу.[4]

Конвенцією 1976р., зокрема, встановлено обставини настання відповідальності. До таких обставин належать: смерть пасажирів чи спричинення шкоди його здоров'ю; ушкодження, недостатність або втрата багажу пасажирів; ушкодження чи втрата автотранспортних засобів пасажирів. Визначаючи такі обставини, описуються умови, за яких можливе притягнення перевізника до відповідальності, а саме: шкідливі наслідки під час перебування пасажирів на судні, його посадки чи висадки з судна, завантаження/розвантаження та видачі його багажу. Зазначені обставини спричинення шкоди вказують на застосування презумпції вини перевізника, якщо він не доведе свою невинність. Одночасно відповідальність перевізника презюмується та буде правомірною у випадку недоведення його прямої вини, якщо шкоду пасажирові завдано в результаті обставин непереборної сили, таких як аварія корабля, посадка на мілину, пожежа, вибух на кораблі і т.п.[4]

Встановлення точної величини матеріальної відповідальності покладається на національне законодавство, яке визначить застосовним суд під час розгляду конкретної справи. Разом з тим, встановлено межі матеріальної відповідальності перевізника, що передбачають 200 тис. золотих франків на одного потерпілого пасажирів. В разі пошкодження багажу пасажирів межа відповідальності - 5 тис. золотих франків, транспортного засобу - 15 тис. франків.

Конвенція містить низку інших важливих питань, які виникають як при укладенні так і в процесі реалізації договірних зобов'язань щодо міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами. Наприклад, щодо спорів, що виникають з договорів міжнародного пасажирського перевезення по внутрішніх водних шляхах, підсудність встановлюється ст. 15 КПВВ. Нею передбачено, що з усіх спорів, які виникають з приводу перевезень, що підпадають під дію цієї Конвенції, позивач може на свій вибір звернутися, окрім компетентних судів держав, які беруть участь у Конвенції, обраних сторонами за спільною згодою, до судів держави, на території якої знаходиться: а) головна контора відповідача, його звичайне місце проживання або контора, через яку був укладений договір перевезення, або б) місце, де була заподіяна шкода, або с) місце відправлення або призначення, і може звертатися лише до цих судів [4].

Що стосується строків давності для подання позову, то вони становлять 3 роки – для позовів пов'язаних з настанням смерті, тілесними ушкодженнями або нанесенням будь-якого іншого збитку фізичному або психічному здоров'ю пасажирів; та 1 рік – для всіх інших позовів пов'язаних з перевезенням.

Однак, Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами разом з поправками досі не набула чинності. Вона була підписана однією державою — Австрією, до неї приєдналася Російська Федерація. Опитування урядів таких країн як Австрія, Білорусь, Угорщина, Литва, Польща, Словаччина та Фінляндія свідчить, що

ратифікація Конвенції не відбулася тому, що обсяг міжнародних пасажирських перевезень у цих країнах є досить мізерним або вони повністю відсутні, та як, наслідок, — відсутність аварій. Деякі країни зазначили, що ратифікація не відбулася у зв'язку з відсутністю інтересу до КПВВ з боку інших держав. Уряд Фінляндії повідомив, що вони застосовують національне законодавство, засноване на Афінській конвенції зі змінами 1990 р.

Конвенцію про уніфікацію деяких принципів, що стосуються відповідальності при зіткненні річкових суден укладено у Женеві 1960 р. [6] Конвенція не набула чинності. Дана угода визначає порядок відшкодування збитків, заподіяних зіткненням суден внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін або шкоди суднам, особам чи речам, що перебували на них. Визначається також порядок відшкодування будь-яких збитків, спричинених виконанням або невиконанням маневру чи недотриманням судном правил внутрішнього плавання у водах однієї з договірних сторін, або іншим суднам внутрішнього плавання, особам чи предметам, що перебували на борту цих суден, навіть якщо зіткнення не відбулося.

Конвенція 1960р. заснована на тих самих принципах що і Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно зіткнення суден 1910 р., а саме: відповідальність базується на принципі провини. Тобто, коли збиток є наслідком випадку, зумовленого непереборною силою, чи в разі неможливості визначення його причини він покладається на осіб, яким було завдано шкоди. Якщо шкоду заподіяно з вини одного судна, то воно повинне її відшкодувати. За змішаної провини збитки відшкодовуються пропорційно ступеню вини кожного учасника зіткнення. Солідарну відповідальність передбачено за шкоду, заподіяну особам, а також невинним у зіткненні суднам та предметам, що перебувають на їх борту. Для вимог про відшкодування збитків через зіткнення встановлено дворічний термін позовної давності. [6]

Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ) [7] від 1973 року містить положення згідно з

якими власник судна внутрішнього плавання може обмежити свою відповідальність щодо претензій, зазначених у ній, за допомогою утворення лімітованого фонду у відповідності з Конвенцією. Положення даної Конвенції можуть розповсюджуватись на осіб, які експлуатують судно, орендарів, володільців суден, а також фрахтівників. Обмеження відповідальності виключається, якщо доведено, що випадок, внаслідок якого було пред'явлено претензію, є наслідком особистої провини особи, яка посилається на обмеження.

Відповідальність згідно КОВВ може обмежуватись як за договірними, так і претензіями поза договором, зокрема, при відшкодуваннях у випадку смерті, поранень або іншого пошкодження фізичного або психічного здоров'я будь-якої особи, яка знаходиться на борту судна; відшкодування за втрату або пошкодження вантажу або будь-якого іншого майна, що знаходиться на борту судна та ін. Разом з тим, не підлягають обмеженню претензії від осіб, які перевозяться на підставі договору перевезення пасажирів; претензії до власника судна, що випливають з договору про найм капітана та членів екіпажу або будь-яких агентів власника судна, які знаходяться на борту судна; претензії за здійснену допомогу, порятунок, а також внесок за спільну аварію.

У ст.5 КОВВ визначено який лімітований фонд має заснувати при компетентному органі Договірної держави особа, яка має намір обмежити свою відповідальність. Передбачено фонди трьох видів: 1) за ушкодження вантажу; 2) за нанесення шкоди навколишньому середовищу; 3) за нанесення шкоди особам. Обмеження відповідальності поширюється на сукупність претензій, які є наслідком однієї і тієї ж події, причому не беруться до уваги претензії, які є або можуть бути результатом іншої події. Для визначення правил, що стосуються заснування та розподілу фонду, а також всіх правил процедури застосовується національне законодавство держави, в якій заснований цей фонд. Разом з тим, факт посилення на обмеження відповідальності не тягне за собою визнання цієї

відповідальності. Тобто, шляхом створення таких фондів, особи, на яких поширюється дія даного документу, можуть перестрахуватися в разі виникнення непередбачуваних ситуацій з негативними наслідками і обмежити свою відповідальність відносно певних претензій. Розміри лімітованих фондів для різних видів суден і залежно від випадків що спричинили претензію визначено ст. 6 Конвенції.[7]

Для кожного лімітованого фонду розподіл проводиться між кредиторами пропорційно розміру їх обґрунтованих претензій. Якщо до розподілу лімітованого фонду власник судна оплачує повністю або частково одну з претензій, які підлягають обмеженню, він набуває права кредитора, претензії якого він задовольняє, і бере участь замість нього в розподілі фонду [7]. Конвенція до сьогодні не набула чинності.

Конвенція про свободу транзиту. Укладена у Барселоні 1921 р. Формально стосується всіх видів транспорту, а реально застосовується лише у сфері транспорту внутрішніх водойм, оскільки цей вид транспорту має обмаль власних конвенцій, які б регулювали ці та інші питання.

Європейська угода щодо найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення від 1996 р. Була укладена за необхідності полегшення й розвитку в Європі міжнародних перевезень внутрішнім водним транспортом і в переконаності, що для підвищення ефективності міжнародних перевезень у внутрішньому водному сполученні в Європі і їхньої привабливості для споживачів необхідно створити правову базу, яка визначає погоджений план розвитку й будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення на основі погоджених параметрів інфраструктури й експлуатаційних параметрів.[11] Країни - Договірні Сторони прийняли положення даної Угоди у якості узгодженого плану розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів, що має назву мережа водних шляхів категорії "Е". Зазначена мережа включає у свій склад внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення, перелік яких міститься у додатках I та II до даної Угоди.

Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання 1965 р. визначила умови реєстрації суден внутрішнього плавання, переведення судна з реєстру однієї договірної сторони до реєстру іншої договірної сторони і вилучення запису судна, внесеного до реєстру [9]. Конвенція доповнена двома протоколами: Протокол № 1 про речові права на судна внутрішнього плавання і Протокол № 2 про накладення на судна внутрішнього плавання арешту для забезпечення цивільного позову і про примусове виконання. Обидва протоколи додаються до Конвенції та передбачають режим іпотеки й право кредитора на першочергову вимогу у внутрішньому судноплаванні, Конвенція набула чинності з 1982 р.

2.2. Міжнародні договори в сфері перевезень вантажу внутрішніми водними шляхами

Серед міжнародних угод, що прямо чи побічно регламентують перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами зазначимо Будапештську конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПГВ) 2001р.; Конвенцію про обмірювання суден внутрішнього плавання 1966 р.; Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, 26 травня 2000 р.; Європейську угоду щодо найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення 1996 р.; Угоду про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення 1959 р.; Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення вантажу 1980 р..

До основних міжнародно-правових актів у цій сфері належить *Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001р.* (КПГВ). Вона розроблена з ініціативи Центральної комісії судноплавання по Рейну, Дунайської комісії та Європейської економічної комісії ООН (Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН). Конвенція підписана в м. Будапешті (Угорщина) в рамках завершального акту Дипломатичної конференції, організованої за ініціативою згаданих

міжнародних організацій 25 вересня - 3 жовтня 2000 р. Конвенція вона набула чинності 1 квітня 2005 р. До набуття чинності Будапештської конвенції умови договорів, пов'язаних з перевезеннями вантажів внутрішніми водними шляхами, додатково регулювалися міжнародними конвенціями морського права, або ж регіональними угодами окремих басейнів рік (наприклад, Братиславськими) або спеціальними нормами застосовного національного права (за угодою сторін договору).

Будапештська конвенція важлива тим, що до сфери її юрисдикції потрапляють не лише договірні відносини з перевезень внутрішніми водами, а й вантажні перевезення в змішаному "ріка - море" плаванні, коли частина маршруту проходить річками, каналами, озерами і морським шляхом. Конвенція застосовується до будь-якого договору перевезення, згідно з яким порт завантаження або місце прийому вантажу та порт розвантаження чи порт, де здається вантаж, розташовані у двох різних державах, з яких хоча б одна є учасницею Конвенції (ст. 2). Конвенція поширюється на договір, якщо предметом його є перевезення вантажу без перевалки як внутрішніми водними шляхами, так і шляхами, на які поширюється режим морських перевезень. Винятком є випадки, коли відповідно до застосованого морського законодавства було складено морський коносамент або коли морське законодавство поширюється на більшу частину шляху, який має пройти судно з вантажем [5].

Стаття 1 Будапештської конвенції дає основні визначення, на котрих ґрунтується понятійний апарат нормативного акту. Визначення починаються з терміна "перевізник". Перевізник визначається стороною договору внутрішнього водного перевезення, з яким у договірні відносини вступає вантажовідправник. Допускається, однак, можливість укладання договору перевезення з вантажовідправником іншою особою, але вона повинна діяти від імені перевізника. Аналогічно визначається термін "вантажовідправник". Це особа, яка або від імені якої з перевізником був укладений договір перевезення внутрішніми водними шляхами. Правове положення

вантажодержувача, натомість, трактується як положення особи, уповноваженої лише на отримання вантажу. Визначено термін "фактичний перевізник". Це особа, котрій перевізник доручив на підставі певних договірних відносин частково або повністю перевозити вантаж внутрішніми водними шляхами [5].

Визначення поняття "вантаж" складається з двох частин. Спочатку названі предмети, що не підпадають під категорію "вантаж". Це буксировані судна, багаж і транспортні засоби пасажирів. Друга частина визначає контейнерні та пакетні перевезення, тобто те, чи доцільно вважати контейнери і піддони частиною вантажу. Так, 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.[5]

У розділі 2 Конвенції визначаються права та обов'язки сторін договору внутрішнього водного перевезення вантажу. Основний обов'язок перевізника полягає в тому, що він повинен перевезти вантаж у задані терміни і здати його вантажодержувачеві у визначеному місці. Вантаж повинен бути доставлений у тому стані, в якому отриманий перевізником (п.1 ст.3). Таким чином, місце прийому та здачі вантажу визначають просторові й тимчасові періоди відповідальності перевізника. Якщо сторони не домовлятимуться про інше, відповідальність перевізника буде "від борту до борту".

Загалом, перевізник не має права, якщо в договорі не зазначено інше, перезавантажувати вантаж повністю або частково на інше судно. Таке перезавантаження можливе у разі, якщо під час укладення договору неможливо передбачити обставини, за яких таке перезавантаження буде необхідне. Конвенція містить, зокрема, палубне застереження (п.6 ст.3): можливість перевезення вантажів на палубі або у відкритих люках повинна бути або узгоджена з вантажовідправником, або відповідати звичаям торгівлі чи діючим розпорядженням.

Стаття 4 визначає правове положення фактичного перевізника. Залишається, однак, незрозумілим, чи володіє вантажовідправник правом не вирішувати участі фактичного перевізника в реалізації договору. Проте, так чи інакше, перевізник залишається відповідальним за цілковите перевезення (пункт 1 статті 4). Якщо сторони договору перевезення розширять відповідальність перевізника, на фактичного перевізника така розширена відповідальність поширюватиметься лише у випадку, коли він у письмовій формі з цим погодиться. Відповідальність перевізника і фактичного перевізника є солідарною [5].

У статті 6 наводяться обов'язки вантажовідправника, до них належать: - оплата послуг згідно з укладеним договором перевезення; - надання перевізникові відомостей про вантаж. Особлива ретельність до передаваних відомостей і документів, що надаються, передбачена стосовно небезпечних вантажів або тих, які забруднюють природу (пункт 1 статті 7).

За загальним правилом (ст.8) вантажовідправник відповідає за збитки і витрати, яких зазнав перевізник або фактичний перевізник унаслідок дій чи упущень, що передували укладанню договору перевезення. Сюди віднесено відсутність, недостатність, або неточність відомостей, котрі вантажовідправник повинен був повідомити перевізникові до моменту передання вантажу; недостатність, відсутність або неповнота супровідних документів; небезпечний чи такий, що забруднює природу, вантаж, який не був замаркований або позначений відповідно до міжнародних або національних розпоряджень, які діяли на той момент. Також положення конвенції нагадують, що вантажовідправник відповідає за дії або упущення осіб, котрих він наймає або залучає для виконання зобов'язань за договором, як за свої власні. Тут йдеться про експедиторів, зокрема портових, брокерів, працівників, службовців вантажовідправника та ін.

Відповідно до глави V КППВ перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок втрати або пошкодження вантажу, що відбулося після того, як він прийняв вантаж для перевезення, до моменту його здавання

або після перевищення термінів здавання, якщо він не доведе, що шкоду зумовлено обставинами, яких перевізник не міг уникнути і наслідкам яких не міг запобігти. Відповідальність перевізника за шкоду внаслідок втрати чи пошкодження вантажу впродовж часу до завантаження його на судно або після його вивантаження із судна визначається відповідно до законодавства держави, що застосовується до договору перевезення (ст. 16). Перевізник відповідає за дії або бездіяльність своїх службовців чи агентів, яких він використовує під час виконання договору перевезення, тією самою мірою, як і за свої дії чи бездіяльність, якщо ці особи чинили в межах своїх службових обов'язків (ст. 17). Конвенція передбачає умови звільнення перевізника від відповідальності, а також визначає межі його відповідальності. Перевізник і фактичний перевізник можуть бути звільнені від відповідальності, відповідно до ст. 18 Конвенції, якщо втрата, пошкодження або затримка є результатом однієї з перерахованих в ній обставин. До таких обставин належать: - дія чи бездіяльність вантажовідправника, особи, яка отримує вантаж, або особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем; - переміщення, завантаження, укладання, вивантаження вантажу безпосередньо вантажовідправником або особою, яка отримувала вантаж, чи за їхнім дорученням третьою особою; - перевезення вантажу на палубі чи у відкритих трюмах, якщо про це була домовленість або це відповідає звичаям; - перевезення вантажу, який може повністю або частково бути втрачений чи пошкоджений внаслідок його природних властивостей; - відсутність або пошкодження упаковки, без якої вантаж зазнає втрат; - недостатнє або неточне ідентифікаційне маркування вантажу; - втрата або пошкодження вантажу внаслідок здійснення або намагання здійснити операції, пов'язані з рятуванням життя або майна на внутрішніх водних шляхах; - перевезення живих тварин, крім тих випадків, коли перевізник не вжив необхідних заходів або не було виконано інструкції, узгодженої в договорі перевезення [5].

КПГВ зазначає, що у договорі перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами сторони можуть передбачити чотири види застережень,

що відкидають відповідальність перевізника за заподіяні збитки, а саме: 1) дії чи упущення капітана, лоцмана, іншої особи, котра обслуговує судно, під час плавання, якщо такі дії або упущення не були здійснені навмисно чи з необережності; 2) пожежа або вибух на судні у випадку, коли вони не стали наслідком помилок власне перевізника (його агентів і службовців) чи дефектів судна; 3) дефекти судна за доведення перевізником, що вони не могли бути виявлені до початку рейсу, незважаючи на виявлену належну дбайливість; 4) виняток щодо перевезення живих тварин. Необхідно звернути увагу на те, що звільнення від відповідальності за збитки, заподіяні пожежею або вибухом, які не спричинені перевізником, є не імперативним, а договірним. Ніщо не суперечить також бажанню сторін встановити в договорі інші підстави звільнення сторін від відповідальності в процесі настання форс-мажорних обставин.

Сума відшкодування за втрату або пошкодження вантажу нараховується відповідно до ст. 19 Конвенції. Коли перевізник несе відповідальність за повну втрату вантажу, він має відшкодувати суму, яка дорівнює вартості вантажу в місці й у день його здавання відповідно до договору перевезення. Причому здавання вантажу неуповноваженій особі розглядається як втрата вантажу. За часткової втрати або пошкодження вантажу перевізник несе відповідальність тільки в обсязі, на який вартість вантажу зменшилася. Якщо вантаж внаслідок своїх природних властивостей під час транспортування може бути пошкоджений, то перевізник відшкодовує лише частину збитку, яка перевищує природний збиток (за об'ємом та вагою). Конвенція встановила максимальну межу відповідальності. Відповідальність перевізника обмежена 666,67 розрахунковими одиницями за кожне вантажне місце або іншу одиницю відвантаження (одиниця "спеціальних прав запозичення" за визначенням МВФ) або двома розрахунковими одиницями за кожний кілограм вказаної у транспортному документі ваги втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума більша. Якщо інші конвенції в сфері міжнародних перевезень нічого не зауважують про

повернення фрахту за втрачений вантаж або його частину, відсилаючи до норм застосовного національного права, то в Будапештській конвенції закладений принципово інший підхід (пункт 5 статті 19). Відшкодування за втрачений чи пошкоджений вантаж не позбавляє перевізника права на отримання фрахту, визначеного договором перевезення або, за відсутності такої угоди, національними правилами чи практикою [5].

Претензії і позови розглянуті у розділі VI, що складається з двох статей (статті 23 і 24). Претензії в загальноприйнятому розумінні цього слова названі в Конвенції вимогами. Конвенція встановила презумовану доказову силу чистого транспортного документа. Тобто, прийняття вантажоодержувачем вантажу без застережень у документі до доказу зворотного засвідчує, що вантаж йому доставлений у тій кількості й стані, в якому він був переданий перевізникові для перевезення вантажовідправником (пункт 1 статті 23).

Будапештською конвенцією визначено різні терміни подання претензій (вимог, застережень) до перевізника за трьома стандартними для транспортного права підставами: 1) Очевидні втрати або пошкодження вантажу – претензії вантажоотримувачем повинні бути зроблені у письмовій формі не пізніше здавання вантажу перевізником (пункт 3 статті 23); 2) Неявних (неочевидні) втрати і пошкодження - претензію заявляє вантажоодержувач: у письмовій формі не пізніше, ніж через сім послідовних днів з моменту здавання (пункт 4 статті 23). У претензії обов'язково зазначається загальний характер втрат або пошкоджень і має бути доведено, що втрати або пошкодження нанесені під час перебування вантажу в розпорядженні перевізника; 3) Збитки, спричинені затриманням у доставці вантажу - вантажоотримувач заявляє претензію перевізникові впродовж 21 послідовного дня з моменту здавання вантажу. На вантажоодержувача покладено тягар доведення пред'явлення у термін названої претензії (пункт 5 статті 23) [5].

Також звернемо особливо увагу в розділі «Додаткові положення» на статтю 29, в якій зазначено положення про застосовне національне право до договору міжнародного перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами. У пункті 1 наголошено, що за відсутності в Конвенції належних положень договір перевезення в цій його частині (частинах) регулюють норми застосовного національного права, причому застосовне право може бути вибране сторонами договору. В пункті 2 наведено основне правило визначення застосовного національного права. Таким чином, у випадку, коли сторони не дійшли згоди з цього питання, буде застосовуватись законодавство держави, в якій розташоване основне комерційне підприємство перевізника в момент укладання договору, за умови, що в цій державі: є також порт завантаження, або місце прийому вантажу до перевезення, або порт розвантаження, або місце доставки вантажу; або основне підприємство вантажовідправника. Якщо жодна з перелічених умов не виконується, питання про застосовне право буде вирішуватись на основі колізійних норм закону держави суду, де розглядається справа за конкретним договором перевезення.

Зокрема, важливими є протоколи прийняті разом з Будапештською конвенцією, а саме Протокол №1, що стосується термінів завантаження та розвантаження та Протокол №2 стосується розрахунку фрахту та розподілу навігаційних витрат у внутрішньому судноплаванні.

Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) від 2000 р. [12] укладена з метою підвищення безпеки міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, а також ефективного сприяння охороні довкілля за допомогою запобігання забрудненню внаслідок аварій та подій у ході таких перевезень.

Під “внутрішніми водними шляхами” Конвенція розуміє усі внутрішні судноплавні шляхи, включаючи морські судноплавні шляхи, на території країни - Договірної Сторони, які є відкритими для плавання судів у

відповідності з національним правом [12]. У свою чергу, “небезпечними вантажами” є речовини та вироби, міжнародне перевезення яких, відповідно до Правил, що додаються, заборонене або дозволяється на відповідних умовах. До Конвенції додаються Правила, які складають разом із нею невід’ємну частину. В них зазначено наступне: приписи, що стосуються міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; приписи та процедури, що стосуються огляду, видачі свідоцтв про допуск, спеціальних дозволів, контролю, а також положення щодо підготовки та складення іспитів експертами тощо.

Сфера застосування ВОПНВ є досить вузькою, і вона не підлягає застосуванню до перевезення небезпечних вантажів морськими суднами морськими судноплавними шляхами, які складають частину внутрішніх водних шляхів, а також не застосовується до перевезення небезпечних вантажів військовими кораблями чи військово-допоміжними суднами або до інших суден, що належать державі або експлуатуються нею, коли вона використовує їх виключно для урядових і некомерційних цілей. Разом з тим, допускаються спеціальні правила та відступи за письмовою домовленістю держав що небезпечні вантажі, міжнародне перевезення яких заборонене конвенцією можуть прийматися для міжнародних перевезень їхніми внутрішніми водними шляхами та/або прийматися для міжнародних перевезень їхніми внутрішніми водними шляхами на умовах, відмінних від тих, які встановлені в доданих Правилах.

А також зважаючи на принципи суверенної рівності держав та невтручання у внутрішні справи в конвенції закладено положення, згідно якого кожна Договірна сторона зберігає право регламентувати або забороняти ввіз на свою територію небезпечних вантажів з інших причин, ніж безпека перевезення (ст.6) [12].

Конвенція про обмір суден внутрішнього плавання 1966 р. [8] передбачає засоби обміру суден внутрішнього плавання, а також зразки свідоцтв, що повинні видаватися бюро з обмірювання суден, призначені для території

кожної договірної сторони. Метою обмірювання судна є визначення його максимально допустимої тоннажності. Обмірювання суден, призначених для перевезення вантажів, може також відбуватись для визначення маси вантажу, що транспортується, за рівнем осадки судна.

Держави-учасниці в свою чергу мають призначити служби або органи з обмірювання суден, яким буде доручено видачу свідоцтв за формою. Термін дії свідоцтва не може перевищувати 15 років (є можливість втрати чинності до закінчення терміну, якщо судно зазнає змін, внаслідок яких дані вже не будуть точними). Форма перевірки не повинна заважати експлуатації судна і має обмежуватися абсолютно необхідними операціями. Неточності, виявлені під час перевірки, доводяться до відома держави на території якої видано свідоцтво [8]. Конвенція набула чинності в 1975 р.

РОЗДІЛ III. ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВНУТРІШНІМИ ВОДНИМИ ШЛЯХАМИ В УКРАЇНІ

3.1. Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту

Умовно законодавство України про водний транспорт можна поділити залежно від ступеня впливу на регулювання відносин у заданій сфері на загальне та спеціальне.

До загального відносимо нормативно-правові акти, які закладають основу функціонування всієї транспортної галузі та особливості здійснення діяльності на транспорті. Основними такими джерелами є Конституція України [1], Закони України «Про транспорт» [19], «Про транзит вантажів» [20], «Про перевезення небезпечних вантажів» [21], «Про транспортно-експедиторську діяльність», Водний кодекс України. Також, норми Цивільного та Господарського кодексів відіграють першочергову роль в правовому інституті перевезень.

Для регулювання відносин у сфері водного транспорту правовою основою є Закон України «Про транспорт». Його роль є цілком зрозумілою і полягає передусім у встановленні вихідних правових положень та принципів регулювання відносин на всіх типах транспорту України. Щодо водного транспорту останній окремо визначає склад річкового та морського транспорту, а також органи з технічних та судноплавних наглядів за суднами. Так, складовими річкового транспорту визначені підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажу, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту та інші підприємства, які незалежно від форм власності забезпечують роботу річкового транспорту [19].

В межах компетенції, визначеної Конституцією та законодавчими актами, здійснення правотворчості у сфері внутрішнього водного транспорту належить Президенту України, Кабінету Міністрів України, Міністерству транспорту та зв'язку України, іншим органам державної виконавчої влади та державним органам нагляду за діяльністю водного транспорту. Зокрема, Кабінетом Міністрів України видано нормативні акти (постанови) з питань технічного, класифікаційного та судноплавного нагляду на морському та річковому транспорті, портових зборів тощо. Серед найважливіших нормативно-правових актів Кабінету Міністрів що стосуються водного транспорту:

- Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996р. №640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» [23]. Даний документ визначив річки, що відносяться до судноплавних, тобто таких, якими дозволено перевезення пасажирів та вантажів, та їх адміністративну розташованість разом з довжиною судноплавних ділянок та їх межами.
- Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 року №1554 «Про затвердження Положення про портові збори» [24]. Документом до портових зборів віднесено корабельний, каналний, иаяуовий, причальний, якірний, адміністративний та санітарний збори. Зазначено розміри кожного з них.
- Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 1992р. №115 «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден» [25]. Так, судна під прапором держав з якими укладено міжнародні договори про судноплавство ВВШ можуть заходити до річкових портів України, а для інших суден захід дозволено на підставі одноразових тимчасових дозволів Міністерства транспорту України.

- Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року №1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» [26].
- Постанова Кабінету Міністрів України від 03 липня 1995р. №484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» [27].

Специфікою ж національного законодавства у сфері водного транспорту є розмежування морського та внутрішнього водного (річкового) транспорту в частині їх правової регламентації. Комплексним законодавчим актом з морського права є Кодекс торговельного мореплавства. Його дія поширюється на морські судна під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо міжнародними договорами України не встановлено інше, а також на судна внутрішнього плавання – під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт [18]. Однак, документ не вирішує низки важливих питань, що безпосередньо стосуються діяльності внутрішнього водного транспорту: управління роботою річкових портів, експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, справляння портових зборів у річкових портах та багато інших.

До прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» правове регулювання перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом здійснювалось відповідно до: 1) Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року, глава 32 якого містить правові норми щодо перевезення вантажів як виду господарської діяльності, договірних відносин суб'єктів перевезення, відповідальності перевізника та порядку вирішення спорів щодо перевезення; Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року, глави 64 та 65, які містять правові норми щодо перевезення вантажу, багажу, пасажирів і пошти

та транспортного експедирування; 2) Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, який діє лише в частині, що не суперечить чинному законодавству України; 3) Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року, та інших нормативно-правових актів.

Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України декларують загальні положення щодо правових форм здійснення перевезення, відповідальності учасників перевезення, які детальніше описані в транспортних кодексах і статутах, правилах перевезення. Слід підкреслити основоположне значення Господарського кодексу України у регулюванні перевезень вантажів як виду господарської діяльності, але досить довгий час розвиток річкових перевезень в Україні багато в чому залежить від прийняття базового закону, який би врегулював особливості функціонування внутрішнього водного транспорту.

За часів Радянського Союзу і до сьогодні на території нашої держави чинним є Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року № 1801 [35]. Статут врегульовує різні аспекти національного внутрішнього водного транспорту, у тому числі правовідносини щодо навігації на річкових шляхах України. Однак зазначений акт вже явно застарів та зовсім не задовольняє потреби сучасного ринку. Наприклад, ст. 51 Статуту покладає на пароплавства обов'язок для перевезення товарів народного споживання й інших вантажів без тари мати контейнери [35]. Але ж через приватизацію майна майже весь контейнерний парк став частиною статутного фонду Київського річкового порту. Акціонерна судноплавна компанія "Укррічфлот" залишилася взагалі без контейнерів. Відтак, неможливо виконати норми про контейнерні перевезення. Тобто на сьогодні у правовій регламентації відносин внутрішнього судноплавства в Україні присутні явні недоліки. Такі

незрозумілі моменти доповнюються суперечностями, з якими стикаються підприємства і організації у сфері експлуатації річкового флоту.

Зважаючи на вище викладене, гострим питанням стало прийняття закону України про внутрішній водний транспорт. Слід зазначити, що спроби створення правової основи функціонування внутрішнього водного транспорту робилися неодноразово. Зважаючи на розуміння важливості річкових перевезень, пропонувалися різні підходи до такого регулювання. Найважчим питанням став вибір між розвитком власних внутрішніх ресурсів і можливостей, включаючи розвиток власного суднобудування, або орієнтація на те, що перевезення внутрішніми водами будуть здійснюватися іноземними компаніями.

Нарешті, 24 квітня 2020 року, після 10 років розробки та обговорення, Верховна Рада України у першому читанні підтримала законопроект «Про внутрішній водний транспорт» (1182-1-д), яким передбачено низку нововведень: заміна багатьох видів платежів єдиним збором; створення спеціальної структури, яка взяла б в управління здійснення річкових перевезень Державного фонду розвитку внутрішніх водних шляхів, необхідного для забезпечення належного технічного стану судноплавних шлюзів на Дніпрі і можливості підвищення пропускної здатності річки [22].

Закон «Про внутрішній водний транспорт» прийнято 03 грудня 2020 року та підписано Президентом України. Набрання чинності, натомість, заплановано на 01.01.2022р.

Проект закону включає 12 розділів, які передбачають положення щодо державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту, загальних засад функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту, інфраструктури внутрішнього водного транспорту, суден, перевезення вантажу та пасажирів, безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, державного нагляду і контролю, відповідальності судновласників тощо.

Регулюванню перевезення вантажів і пасажирів як виду господарської діяльності у зазначеному законопроекті присвячено розділ VIII, в якому передбачено умови здійснення такої діяльності. Перевезення пасажирів і вантажів у міжнародних рейсах між річковими портами (терміналами), іншими місцями здійснення вантажних операцій на внутрішніх водних шляхах України та іноземними портами (терміналами) можуть здійснюватися українськими та іноземними суднами (крім суден під прапором держави-агресора, суден, власниками або судновласниками яких чи учасниками (акціонерами, членами) або кінцевими бенефіціарами власників або судновласників яких є громадяни держави, визнаної Україною державою-агресором або державою-окупантом, юридичні особи, зареєстровані на території держави, визнаної Україною державою-агресором або державою-окупантом, держава, визнана Україною державою-агресором або державою-окупантом, фізичні та юридичні особи, стосовно яких застосовано спеціальні економічні та інші обмежувальні заходи (санкції) відповідно до Закону України "Про санкції") (п.1 ст. 53). Тут важливим є заборона судноплавного використання ВВШ України для осіб, що є громадянами держави-агресора в зв'язку з теперішньою ситуацією: окупацією Криму Російською Федерацією та війною на Сході України [22].

Передбачено умову доступу до ринку перевезення пасажирів і вантажів внутрішнім водним транспортом в ст. 54, а саме ліцензування цього виду господарської діяльності. Проте відповідно до чинного Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року ліцензуванню підлягають лише перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів річковим транспортом (п. 24 ч. 1 ст. 7). Вантажні ж перевезення за загальним правилом не належить до видів діяльності, які підлягають ліцензуванню.

Крім цього, законопроектом передбачаються особливі обов'язкові вимоги до професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами; наявність у особи, яка здійснює управління діяльністю з

перевезення вантажів на постійній основі, дійсного свідоцтва професійної компетентності перевізника вантажів внутрішніми водними шляхами (документами, що підтверджують професійну компетентність перевізників вантажів внутрішніми водними шляхами, можуть бути дипломи, сертифікати, інші свідоцтва, видані державами їх реєстрації – членами ЄС) [22].

Слід зазначити, що чинний Господарський кодекс України передбачає правові форми здійснення перевезення вантажів щодо всіх видів транспорту – договір перевезення вантажу, укладення якого необхідно затвердити складенням перевізного документа – транспортної накладної, за необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів між вантажовідправником і перевізником може бути укладений довгостроковий договір, який на внутрішньому водному транспорті називається навігаційним (ст. 307). Проте у законопроекті взагалі відсутні положення щодо довгострокового (організаційного) договору, лише положення щодо договору перевезення. Серед транспортних перевізних документів, які засвідчують факт прийняття перевізником вантажу до перевезення, зазначаються транспортна накладна, внутрішній коносамент або коносамент; для міжнародних і транзитних перевезень обов'язковим є оформлення коносаменту. На сьогодні в чинному Статуті внутрішнього водного транспорту перевізними документами зазначено накладну, дорожню відомість і квитанцію, яка підтверджує приймання вантажу до перевезення перевізником. Відповідно до Кодексу торгового мореплавства від 23 травня 1995 року коносамент є документом, що підтверджує факт та умови укладення договору перевезення вантажу морським транспортом.

Розділ XI законопроекту встановлює відповідальність судновласників за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт, серед яких передбачено адміністративно-господарські штрафи.

Законопроект спрямований на перетворення Дніпра в потужну транспортну артерію, запровадження ефективної річкової логістики,

лібералізацію ринку, допустивши судна під іноземним прапором; дерегуляцію галузі шляхом введення безкоштовного проходження шлюзів і часткового звільнення суден внутрішнього плавання від зборів у морських портах; розвиток водного шляху між Україною та Білоруссю Е-40, спрощення адміністративних процедур при реєстрації суден і видачі кваліфікаційних документів; залучення іноземних інвестицій та імплементації європейських норм, зокрема Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами; Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами; Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення; Директиву Ради ЄС 87/540/ЄЕС від 9 листопада 1987 року про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директиву Ради ЄС 96/75/ЄС від 19 листопада 1996 року про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства; Директиву Ради 96/50/ЄС від 23 липня 1996 року про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів і вантажів внутрішніми водними шляхами в межах Співтовариства; Директиву Європейського Парламенту і Ради 2016/1629 від 14 вересня 2016 року, яка встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання, та Директиву 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства тощо.

Отже, затвердження спеціального закону обумовлено політико-правовими та соціально-економічними чинниками такими як: виконання програмних завдань щодо входження України до Європейського Союзу і потребою виходу вітчизняного воднотранспортного комплексу зі стану

стагнації. Для одночасного розв'язання цих проблем в рамках та завдяки сприянню державного регулювання необхідною на даний час вважаємо розробку Кодексу внутрішнього водного транспорту України. Введення в дію саме цього законодавчого акту вимагає Програма інтеграції до ЄС. Разом з тим, асоційоване членство в Євросоюзі має активізувати роботу національної підсистеми імплементаційного механізму із провадження як актів ЄС у галузі водного транспорту, так і документів більш вищого порядку – конвенцій та домовленостей, підготовлених під егідою ЄЕК ООН.

3.2. Відповідність регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту зобов'язанням України із наближенням його до законодавства ЄС за Угодою про асоціацію

Підписавши Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, наша держава взяла на себе обов'язок щодо розвитку внутрішніх водних шляхів, успішними складовими якого повинні стати розробка у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту; включення річкового транспорту до системи мультимодальних перевезень та мережі пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави; імплементація до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Оскільки у документі чітко визначено забезпечення принципів лібералізації надаваних морським транспортом послуг підкреслимо, що договірні сторони на власній території гарантують постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої договірної сторони організацію своєї діяльності на умовах національного режиму або режиму найбільшого сприяння. До такої активності суб'єктів господарювання у названій сфері також входить придбання та використання ними від власного імені або від імені своїх замовників транспортних послуг будь-якого виду, зокрема

перевезення внутрішніми водними шляхами, автомобільним та залізничним транспортом, а також послуг, пов'язаних з усіма видами перевезень, необхідних для надання єдиної транспортної послуги [14].

Зокрема, Угодою передбачена імплементація Україною наступних директив ЄС [14]:

1) з питань функціонування ринку перевезень - Директива Ради № 96/75/ЄС про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства;

2) доступу до професії - Директива Ради № 87/540/ЄЕС про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності, Директива Ради № 96/50/ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;

3) безпеки перевезень - Директива № 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 р. встановлює технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах; Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. щодо перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами;

4) надання річкових інформаційних послуг - Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства.

Підтриманий та прийнятий Верховною Радою України в кінці 2020 року Закон України «Про внутрішні водні шляхи» (див. розділ 3.1) включає часткову імплементацію 4х директив ЄС, стосовно технічних вимог до суден ВВШ, сертифікацію, визнання дипломів, річкової інформаційної служби та перевозки небезпечних грузів.

Згідно з розпорядженням Кабінету міністрів «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у

сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожньої карти”)» від 11 жовтня 2017р. [28] важливим чинником повернення України на світовий ринок перевезень на морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового поля для приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність з міжнародними стандартами судноплавства. Міжнародні конвенції, прийняті у рамках діяльності Міжнародної морської організації, документи Комітету з Водного транспорту Європейської Економічної Комісії ООН і Дунайської комісії є основою, яку необхідно імплементувати у правове поле України. Законодавство Європейського Союзу є зразком такої імплементатії, що повинно стати прикладом для України.

Основним завданням Стратегії визначено адаптацію національного законодавства до законодавства Європейського Союзу, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу, а також повне виконання Україною зобов’язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, які взяті Україною відповідно до міжнародних договорів у зазначених сферах.

Україна намагається узгоджувати своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту, з відповідними нормами, прийнятими Європейським Союзом, в тій мірі, в якій таке законодавче наближення посприяє цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу і руху пасажирів та вантажів морським і внутрішнім водним транспортом (у відповідності положенням статті 138 “Наближення законодавства” Угоди про асоціацію).

На виконання Угоди про асоціацію було розроблено проект Закону про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів. Даний законопроект постановою Верховної Ради України від

03.02.2021р. було направлено на повторне перше читання. Законопроект є важливим для узгодження правових систем України та країн ЄС при перевезенні небезпечних вантажів задля гарантування безпеки та мінімізації ризиків.

Ініціатором законопроекту є Міністерство інфраструктури, яке розробило його відповідно до плану імплементації Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради про внутрішні перевезення небезпечних вантажів та у грудні 2017 року через народних депутатів подало на розгляд Верховної Ради. Доречі, гармонізація транспортного законодавства України з законодавством ЄС є одним із ключових пріоритетів Угоди про асоціацію, оскільки на транспортний сектор припадає 7% ВВП України і 6% загальної зайнятості населення.

Сфера застосування Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 р. про внутрішні перевезення небезпечних вантажів та її Додатків поширюється на перевезення небезпечних вантажів дорогою, залізницею або внутрішніми водними шляхами в межах або між державами-членами, а також на діяльність із завантаження та розвантаження, перевантаження на або з іншого виду транспорту та зупинки, що є необхідними за умов перевезення [30].

Відповідно до Директиви 2008/68/ЄС, єдині правила для безпечних міжнародних перевезень, викладені у додатках до міжнародних угод ДОПНВ, РІД та ВОПНВ, повинні також поширюватися на національні перевезення. Головним завданням Директиви 2008/68/ЄС постає взаємна реалізація країнами-членами Євросоюзу гарантій належного перевезення небезпечних вантажів (вибухові речовини, легкозаймисті рідини та токсичні речовини) автомобільними, залізничними і внутрішніми водними шляхами.

На даний час перевезення небезпечних вантажів в Україні регулюється Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», іншими законами України, зокрема щодо окремих видів транспорту, актами Уряду України та наказами Мінінфраструктури та МВС. Для України імплементація

Директиви 2008/68/ЄС є критично важливим питанням, оскільки поточний стан безпеки руху річковими шляхами під час перевезення небезпечних вантажів залишає бажати кращого.

У той же час, законодавство України застосовує більш жорсткіші правила до міжнародних транспортних операцій. Застосовуються більш суворі вимоги, ніж ті, приміром, що зазначені у ДОПНВ та ВОПНВ, які застосовуватимуться до суден в міжнародних транспортних операціях на українській території. Необхідно підкреслити, що згідно з Директивою 2008/68/ЄС, держави-члени залишають за собою право застосовувати більш жорсткі правила, але таке можливо лише по відношенню до національних транспортних операцій, що здійснюються за допомогою транспортних засобів, зареєстрованих на їх території [30].

Крім того, чинне законодавство України відтворює частково аспекти норм, що погоджені у ДОПНВ, РІД та ВОПНВ, разом з тим, дуже часто неповним чином. Це, зокрема, стосується визначень учасників перевезень небезпечних вантажів та їх конкретних зобов'язань, порядку підготовки. Тому, для імплементації Директиви 2008/68/ЄС необхідними є законодавчі зміни, зокрема перегляд компетенції органів, які здійснюють державне управління, а окрім того, визначення функцій, обов'язків і відповідальності уповноваженого з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів (консультанта, радника) та інших учасників цього процесу. Крім того, потребується зміна підходів до проведення стандартизації та сертифікації у сфері перевезення небезпечних вантажів тощо.

Мінінфраструктури спільно з МВС вже затвердили низку нових нормативно-правових документів, що відповідають європейським вимогам у сфері перевезення небезпечних вантажів, зокрема накази «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів» (від 04.08.2018 № 656); «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України» (від 04.04.2017 № 126); «Про внесення змін до Порядку перевірки цистерн

для перевезення небезпечних вантажів» (від 08.02.2017 № 37/101), зміни до Правил перевезення небезпечних вантажів (від 25.04.2017 № 156). Однак на законодавчому рівні виконання зобов'язання можливе після прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (законопроект реєстр. № 1193-1 від 20.09.2019).

Зобов'язання України щодо оновлення механізму ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті, яке міститься в Директиві Ради 96/75/ЄС передбачає вироблення тарифної політики, методики ціноутворення на водному транспорті з метою стимулювання привабливості перевезень. Аналіз нормативних документів показав що виконання даного зобов'язання на регуляторному рівні не розпочалося. А саме, таке виконання передбачає розробку та прийняття законопроекту стосовно ціноутворення на внутрішньому водному транспорті. Разом з тим, положення про тарифну політику на внутрішніх водних шляхах містяться у проекті закону «Про внутрішній водний транспорт України», зареєстрованому у Верховній Раді України (1182-1-д від 17.01.2020) та прийнятому 03.12.2020р.

Станом на сьогодні не розпочато наближення в сфері встановлення технічних вимог до суден на внутрішніх водних шляхах, за які в законодавстві ЄС відповідають - Директива (ЄС) 2016/1629 та Регламент (ЄС) 2016/1628. Зобов'язання передбачає впровадження мінімальних технічних вимог з метою забезпечення безпеки судноплавства та безпеки навігаційної системи, забезпечення організаційного механізму контролю за дотриманням технічних вимог безпеки. Виконання передбачає розроблення та прийняття законопроекту та підзаконної нормативної бази стосовно технічних вимог до суден внутрішнього плавання, класифікації внутрішніх водних шляхів [31]. Відмітимо, що частково положення щодо технічних вимог включені до проекту закону «Про внутрішній водний транспорт

України», зареєстрованого у Верховній Раді України (1182-1-д від 17.01.2020) та прийнятого 03.12.2020р.. Підзаконна нормативна база на даний час не розроблялася.

З питань реорганізації річкової інформаційної служби згідно Директиви 2005/44/ЄС, передбачається запровадження та використання гармонізованих річкових інформаційних служб (РІС) з метою підтримки транспорту внутрішніх водних шляхів задля посилення безпеки, ефективності та екологічності, а також полегшення взаємодії з іншими видами транспорту [32]. Виконання Україною передбачає законодавче закріплення функціонування річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах; реорганізацію вже існуючої служби шляхом включення до її складу підприємства, що відповідає за забезпечення безпеки судноплавства річковими внутрішніми водними шляхами, та підвищення кваліфікації персоналу, відповідального за забезпечення безпеки судноплавства ВВШ, і надання гармонізованих інформаційних послуг, у тому числі в навчальних закладах держав-членів ЄС. У 2017 р. було внесено зміни до Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Частково положення включені до проекту закону «Про внутрішній водний транспорт України», зареєстрованого у Верховній Раді України (1182-1-д від 17.01.2020) та прийнятого 03.12.2020р.. Зокрема, розроблено проект наказу про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України № 7 «РІС», однак він ще знаходиться на погодженні. Інша підзаконна нормативна база поки не розроблялася.

На початковому етапі впровадження знаходиться зобов'язання щодо створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден. В відповідності з даними документами: Директива 2002/59/ЄС; Директива 2009/17/ЄС; Директива 2009/18/ЄС; Директива Комісії 2011/15/ЄС; Директива 2014/100/ЄС; Регламент (ЄС) 1286/2011 передбачено запровадження моніторингової системи, технічного механізму нагляду. Імплементация даного зобов'язання до національного законодавства

забезпечується розробкою та прийняттям нормативно-правового акта Мінінфраструктури щодо створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден з використанням консолідованих джерел інформації; та створенням програмноапаратного комплексу інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден моніторингової системи руху суден і надводної обстановки. Деякі положення включені до проєкту закону «Про внутрішній водний транспорт України», зареєстрованого у Верховній Раді України (1182-1-д від 17.01.2020) та прийнятого 03.12.2020р.. Затверджено нову редакцію Положення про функціонування єдиної системи моніторингу надводної обстановки з використанням автоматизованої ідентифікаційної системи на ділянках Чорного та Азовського морів у зоні відповідальності України.

Виконання Україною зобов'язання згідно угоди про асоціацію з ЄС щодо оновлення вимог до професійної компетенції перевізника та механізму взаємного визнання відповідних кваліфікаційних документів на основі Директиви Ради 87/540/ЄЕС також знаходиться на початковому етапі. Зобов'язання передбачає впровадження підвищених вимог професійної компетенції перевізника для судноплавства на ВВТ та взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності, а також здійснення організаційних заходів щодо видачі посвідчень відповідного зразка. Задля перенесення даних положень до національного законодавства України передбачено розробку та подання на розгляд Кабінету Міністрів України законопроекту стосовно вимог до професійної компетенції перевізника та механізму взаємного визнання відповідних кваліфікаційних документів, забезпечення супроводження розгляду Верховною Радою України відповідного законопроекту; розроблення та затвердження стандарту вищої освіти у сфері внутрішнього водного транспорту. Дані положення переносяться до законодавства України у проєкті закону «Про внутрішній водний транспорт». За спеціальністю 271 «Річковий та морський транспорт» стандарт вищої

освіти для першого (бакалаврського) рівня вищої освіти затверджено наказом Міністерства освіти і науки від 13.11.2018 № 1239. Стандарт введено в дію з 2018/2019 навчального року. Наразі науково-методичною комісією Науково-методичної ради Міністерства освіти і науки розробляється стандарт вищої освіти для другого (магістерського) рівня вищої освіти за спеціальністю 271 «Річковий та морський транспорт». Практичне впровадження даного зобов'язання вважається таким, яке ще не розпочато.

Зокрема, стратегічно важливим для України на даний час є інтеграція української транспортної мережі в європейську транспортну мережу TEN-T. Окрім документів, що безпосередньо стосуються розвитку TEN-T та регулюють її діяльність, необхідно брати до уваги деякі міжнародні документи ЄС, які прямо стосуються інтеграції української транспортної системи у європейську через імплементацію європейського законодавства. До таких документів відноситься Директива Ради Європи № 92/106 щодо встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами – членами ЄС. За графіком імплементації положення цієї директиви повинні бути впроваджені упродовж восьми років з дати набрання цією Угодою чинності – тобто до 2023 р. На нашу думку, інтеграція української транспортної мережі в європейську повинна стати стратегічним пріоритетом на довгостроковий період для уряду України та профільного міністерства зокрема. Однак, цей процес може затягнутися на 10 років: по-перше, це максимальний строк імплементації законодавства ЄС у рамках виконання вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, по-друге, модернізація транспортної інфраструктури згідно з вимогами ЄС - досить довготривалий процес.

Нагальними проблемами в процесі входження в мережу TEN-T є по-перше необґрунтовані затримки перевіряючих органів на кордонах України, до яких додається недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів. Також відзначимо і те, що в Україні не діє єдина централізована митна IT-програма. Спроби налагодити роботу окремо Одеської митниці за

допомогою програми ASYCUDA, наданої UNCTAD, стали предметом критики вітчизняних експертів через низку проблем з впровадженням, вартістю та незрозумілим механізмом її поєднання з вітчизняною митною системою [56]. До інших проблем віднесемо: - низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт; – незадовільну якість транспортної та складської інфраструктури; – зношування транспортної інфраструктури, в тому числі рухомого складу для вантажних перевезень; – значна корупційна складова; – низькі темпи модернізації галузей транспорту [57]; – відсутність стратегічних/програмних документів розвитку та реалізації транзитного потенціалу України; – втрата Україною іміджу надійного транзитера через воєнні дії на сході країни, що, в свою чергу, призвело до значного руйнування транспортної інфраструктури Донецької та Луганської областей.

Також необхідно відзначити і деякі галузеві проблеми, які виникають при транспортуванні транзитних вантажів територією України: 1) занепад перевезень вантажів та товарів річковим транспортом, попри те, що сьогодні міністерство інфраструктури в рамках програми Східне партнерство (тематична платформа «Економічна інтеграція та зближення з політикою ЄС») активно відпрацьовує напрям включення у ТЕН-Т внутрішніх водних шляхів [53]. 2) недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою; 3) відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають в порт або виходять з нього; 4) відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим); 5) зменшення кількості портів з 18 до 13 через анексію Криму.

Отже, стан, у якому перебуває національна підсистема імплементації стандартів та директив Європейського Союзу щодо правового регулювання судноплавного використання внутрішніх водних шляхів України, засвідчує помірний прогрес у прийнятті необхідних актів внутрішнього права.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

1. Розглянуто історію формування міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами. Проведений аналіз свідчить, що механізм міжнародно-правового регулювання перевезень внутрішніми водними шляхами має чітко виражену договірну природу. Найбільшу чисельність мають договори, що стосуються впорядкування міжнародних перевезень конкретними прісноводними об'єктами, виходячи з їх приналежності певній кількості держав, а значить і їх виключного (суверенного) права на врегулювання такого роду зовнішніх зносин. На основі проведеного аналізу виділено основні етапи становлення міжнародно-правового режиму перевезень внутрішніми водними шляхами: 1) 2500р. до н.е. – 27 р. до н.е. – від моменту укладення першого відомого міжнародного договору до утворення Римської Імперії; 2) 27 р. до н.е. – 476 р. н.е. – від утворення Римської імперії до завоювання германськими племенами Західної Римської імперії; 3) 476 р. н.е. – кінця XVIII ст. – панування старогерманського права в регламентації режимів міжнародних рік; 4) 1799 – 1815 рр. – від закінчення Великої французької революції до проведення Віденського конгресу; 5) 1815 – 1921 рр. – період панування системи заснованої Віденським конгресом; 6) 1921 – 1945 рр. – Барселонська конфігурація правового режиму міжнародних рік; 7) 1945 р. – до наших днів – період універсалізації (укладення універсальних міжнародних конвенцій) в сфері міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами.

2. Визначено поняття та особливості перевезень внутрішніми водними шляхами як одного із видів міжнародних транспортних перевезень. Зважаючи на проаналізовані угоди, а також на Конвенцію про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 1976р. поняття міжнародних перевезень внутрішніми водними шляхами визначено як перевезення пасажирів і (або) вантажу судноплавними водними шляхами двох або більше держав, які детально регулюються міжнародним та національним правом.

Запропоновано доповнення договірних норм у досліджуваній сфері нормами про запобігання, боротьбу та подолання наслідків негативного впливу судноплавства внутрішніми водними шляхами міжнародного значення на прісні води.

3. Зазначено та охарактеризовано міжнародні договори в сфері перевезень пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами. Перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами регламентують: Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах (КППВ) 1976р.; Конвенція про уніфікацію деяких принципів, що стосуються відповідальності при зіткненні річкових суден 1960р.; Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996р.; Конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому плаванні 2012р.; Конвенція про свободу транзиту 1921 р.; Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання 1965 р.; Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ) 1973 р.; Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974р.

Проаналізовані міжнародні угоди в основному визначають зміст таких важливих понять, як «перевізник», «пасажир» та «багаж», порядок оформлення та змісту транспортних документів, обов'язки та відповідальність перевізника та порядок відшкодування збитків. Однак, більшість з них так і не набула чинності, з огляду на те, що державам більш вигідно застосовувати національне законодавство для регулювання такого виду відносин.

4. Зазначено та охарактеризовано міжнародні договори в сфері перевезень вантажу внутрішніми водними шляхами. Серед міжнародних угод, що прямо чи побічно регламентують перевезення вантажу внутрішніми водними шляхами зазначимо Будапештську конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПГВ) 2001р.; Конвенцію про обмірювання суден внутрішнього плавання 1966 р.;

Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, 26 травня 2000 р.; Європейську угоду щодо найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення 1996 р.; Угоду про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення 1959 р.; Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення вантажу 1980 р.. Конвенції розкривають основні визначення, на котрих ґрунтується понятійний апарат даної сфери міжнародних перевезень: «перевізник», «фактичний перевізник», «вантаж», «вантажовідправник», «вантажотримувач». Визначаються права та обов'язки сторін договору внутрішнього водного перевезення вантажу, відповідальність перевізника за шкоду внаслідок втрати чи пошкодження вантажу, строки подання позовів і т.д.

5. Розкрито державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту України. Умовно законодавство України про водний транспорт поділено залежно від ступеня впливу на регулювання відносин на загальне та спеціальне.

Важливою подією визначено прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» 03 грудня 2020 року. Набрання чинності даного документа заплановано на 01.01.2022р. Затвердження даного спеціального закону обумовлено політико-правовими та соціально-економічними чинниками такими як: виконання програмних завдань щодо входження України до Європейського Союзу і потребою виходу вітчизняного воднотранспортного комплексу зі стану стагнації. Для одночасного розв'язання цих завдань запропоновано розробку Кодексу внутрішнього водного транспорту України. Введення в дію саме цього законодавчого акту вимагає Програма інтеграції до ЄС.

6. З'ясовано відповідність регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту зобов'язанням України із наближенням його до законодавства ЄС за Угодою про асоціацію. Так, підтриманий та прийнятий Верховною Радою України в кінці 2020 року Закон України «Про внутрішні водні шляхи»

включає часткову імплементацію 4х директив ЄС, стосовно технічних вимог до суден ВВШ, сертифікацію, визнання дипломів, річкової інформаційної служби та перевезки небезпечних грузів. На виконання Угоди про асоціацію розроблено проєкт Закону про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів. Мінінфраструктури спільно з МВС затверджено низку нових нормативно-правових документів, що відповідають європейським вимогам у сфері перевезення небезпечних вантажів, зокрема накази «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів» (від 04.08.2018 № 656); «Про затвердження Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України» (від 04.04.2017 № 126); «Про внесення змін до Порядку перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів» (від 08.02.2017 № 37/101). Зобов'язання щодо оновлення механізму ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті; встановлення технічних вимог до суден на внутрішніх водних шляхах; реорганізації річкової інформаційної служби; створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки і руху морських суден; оновлення вимог до професійної компетенції перевізника та механізму взаємного визнання відповідних кваліфікаційних документів – не виконані, однак знаходяться на початковому етапі впровадження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 10.08.2021)
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення 07.07.2021)
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24.05.1980р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text (дата звернення 07.07.2021)
4. Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 01.05.1976р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_255#Text (дата звернення 07.07.2021)
5. Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ) від 22.06.2001р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_998#Text (дата звернення 07.07.2021)
6. Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності за зіткнення суден внутрішнього плавання від 15.03.1960р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_217#Text (дата звернення 07.07.2021)
7. Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання від 01.03.1973р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_128#Text (дата звернення 07.07.2021)
8. Конвенція про обмір суден внутрішнього плавання від 15.02.1966р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_245#Text (дата звернення 07.07.2021)
9. Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання від 25.01.1965р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_b87#Text (дата звернення 07.07.2021)

10. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 13.12.1974 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text (дата звернення 07.07.2021)
11. Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 19.01.1996р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_342#Text (дата звернення 07.07.2021)
12. Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ) від 26.05.2000р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_169#Text (дата звернення 07.07.2021)
13. Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення (МЗВС) від 1959р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_402#Text (дата звернення 07.07.2021)
14. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення 04.07.2021)
15. Водний кодекс України від 06.06.1995р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 07.07.2021)
16. Цивільний кодекс України від 16.01.2003р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 12.08.2021)
17. Господарський кодекс України від 16.01.2003р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення 15.08.2021)
18. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 20.07.2021)
19. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 07.07.2021)

20. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення 07.07.2021)
21. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (дата звернення 07.07.2021)
22. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення 03.09.2021)
23. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996р. №640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF#Text> (дата звернення 18.07.2021)
24. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 року №1554 «Про затвердження Положення про портові збори». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1544-2000-%D0%BF#Text> (дата звернення 18.07.2021)
25. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 1992р. №115 «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/115-92-%D0%BF#Text> (дата звернення 18.07.2021)
26. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року №1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-%D0%BF#Text> (дата звернення 18.07.2021)
27. Постанова Кабінету Міністрів України від 03 липня 1995р. №484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/484-95-%D0%BF#Text> (дата звернення 18.07.2021)
28. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у

- сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту» від 11 жовтня 2017 р. № 747-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text> (дата звернення 18.08.2021)
29. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (дата звернення 28.06.2021)
30. Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_007-08#Text (дата звернення 20.08.2021)
31. Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1629 від 14 вересня 2016 року про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-16#Text (дата звернення 20.08.2021)
32. Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-05#Text (дата звернення 20.08.2021)
33. Конвенція о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 г. URL: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-ru.pdf> (дата звернення: 14.03.2021).
34. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям. – [4-е пересмотренное издание]. URL: <https://www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=15763405> (дата звернення 07.07.2021)
35. Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55> (дата звернення 07.07.2021)
36. Convention and Statute on the regime of navigable waterways of international concern, Barcelona, 20 April 1921. *The Law of International Water Resources:*

Some General Conventions, Declarations and Resolutions adopted by Governments, Intentional Legal Institutions and International Organizations, on the Management of International Water Resources / By Dante Augusto Caponera. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1980. P. 31–44

37. Convention between the French Republic, the Federal Republic of Germany and the Grand Duchy of Luxembourg on the canalization of the Moselle (with annexes, exchanges of letters and attachment), signed at Luxembourg on 27 October 1956. *United Nations Treaty Series*. Volume 2375. P. 3–121.
38. Convention entre les Gouvernemens des Etats riverains du Rhin et règlement relatif à la navigation du dit fleuve conclue à Mayence le 31 Mars 1831 et dont les ratifications ont été échangées réciproquement le 16 Juin // *Martens G. F. Nouveau recueil de traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc. et de plusieurs autres actes servant à la connoissance des relations étrangères des puissances et etats de l'Europe tant dans leur rapport mutuel que dans celui envers les puissances et etats dans d'autres parties du globe depuis 1808 jusqu'à présent : XVI tomes / par Georges Frédéric de Martens*. Gottingue: Librairie de Dieterich, 1833. Tome IX (1827–1831). P. 252–312.
39. Convention établissant le Statut définitif du Danube; signé a Paris, le 23 juillet 1921. *Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international: XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. [3e série]*. Leipzig: Librairie Theodor Weicher, 1924. Tome XII. P. 606–631.
40. Convention instituting the Statute of Navigation of the Elbe, with Protocol of signature, signed at Dresden, February 22, 1922 // *League of Nations Treaty Series. Publication of Treaties and International Engagements Registered with the Secretariat of the League of Nations*. 1924. Volume XXVI. P. 219–248.
41. Convention révisée pour la navigation du Rhin entre la France, la Prusse, les Pays– Bas, la Bavière et les Grands–Duchés de Bade et de Hesse, suivie de deux modèles et d'un protocole de clôture; signée à Mannheim, le 17 octobre 1868 // *Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connoissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf*. Gottingue: Librairie de Dieterich, 1875. Tome XX. P. 355– 374.

42. Анцелевич Г. О. Міжнародне публічне право: підручник. Київ, 2005. 424 с.
43. Андрєєнков В. А., Григоров О. М., Дідик В. Г. та ін. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні /за заг. ред. В. Г. Дідика. К.: ЦУЛ, 2007. 244 с.
44. Аваков М. М., Вадалпас В. А., Кудрявцев В. Н и др. Курс международного права: в 7 т.; под ред. В. Н. Кудрявцева. М.: Наука, 1989–1993. Т. 3. Основные институты международного права. 1990. 260 с.
45. Верховна Рада дала старт реформі річкових перевезень. Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31816.html> (дата звернення 07.08.2021)
46. Деркач Е.М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
47. Офіційний сайт Enterprise Europe Network. URL: https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en (дата звернення 17.08.2021)
48. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848
49. Самойленко Є. А. Вплив Угоди про асоціацію між Європейським Союзом та Україною на міжнародно-правовий режим судноплавства по її внутрішніх водних шляхах / Правовые реформы в Молдове, Украине и Грузии в контексте евроинтеграционных процессов : материалы Междунар. науч.-практ. конф., 07-08 ноября 2014 г., Кишинев) / орг. ком.: В. Бужор [и др.]. Кишинев: Б. и., 2014 (Тірогр. «Cetatea de Sus»). С. 265–267.
50. Самойленко Є. А. Модернізація міжнародно-правового режиму судноплавства в дельті Дунаю / Євген Анатолійович Самойленко // *Правовий вісник Української академії банківської справи*. 2014. № 2 (11). С. 83–87.
51. Самойленко Є. А. Добровільне обмеження суверенітету прибережних держав як концептуальна основа права проходу по міжнародних ріках / Євген Анатолійович Самойленко // Міжнародні читання з міжнародного

- права пам'яті професора П. Є. Казанського: матеріали III Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 02-03 листопада 2012 р.) Одеса : Фенікс, 2012. С. 512–516.
52. Самойленко Є. А. Особливості формування національного правопорядку щодо заходу іноземних суден у внутрішні водні шляхи України / Євген Анатолійович Самойленко // Реформування національного і міжнародного права: перспективи та пріоритети: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 23-24 січня 2015 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2015. С. 19–21
53. Східне партнерство / офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html> (дата звернення 18.07.2021)
54. Баскин Ю. Я., Фельдман Д.И. История международного права: монография. Москва, 1990. 208 с.
55. Баскин Ю. Я., Корбут Л.В. Международно–правовой режим рек: история и современность: монография. Москва: Изд-во «Наука», 1987. 160 с.
56. Верещагин П. Очередной скандал на одесской таможне: новое программное обеспечение. URL: <http://hrabro.com/90515> (дата звернення 17.08.2021)
57. Гребеник К. Итоги-2016: транспорт не заметил реформ. С какими результатами транспортная отрасль заканчивает уходящий год. URL: <http://forbes.net.ua/nation/1426167-itogi-2016-transport-ne-zametilreform#3> (дата звернення 17.08.2021)
58. Гуреев С. А., Тарасова И.Н. Международное речное право: учеб. Пособие. Москва: Юрид. Лит., 2004. 352 с.
59. Казанский П. Договорныя рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчного права : в II т. Казань : Типо-Литографія Императорскаго Университета, 1895. 479 с.
60. Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Борис Михайлович Клименко. М.: Изд-во «Междунар. отношения», 1967. 136 с. 75. URL: http://etalonline.by/?type=text®num=Hk0200118#load_text_none_1 (дата звернення 07.07.2021)

61. Почкаева М. В. Международно-правовой режим судоходства на Дунае: монография. Москва: Внешторгиздат, 1951. 79 с.
62. Условіє касательно судоходства по рѣкѣ Пруту, заключенное между Россією, Австро-Венгрією и Соединенными Княжествами Молдавіи и Валахіи 03 (15) декабря 1866 г. въ Бухарестѣ. Ред. Овчинниковъ И. А. *Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію.* Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. С. 218–224.
63. Юнкевич В. В., Капикраян Л. Я., Михайлов В. М., Баскин Ю. Я. Дунай и дунайское судоходство. Москва: Изд-во «Морской транспорт», 1962. 304 с.
64. Agreement between Great Britain and Portugal, recording a Modus vivendi respecting the Spheres of Action of the two Countries in Africa. Navigation of the Zambesi and Shiré Rivers, &c., signed at London on 14th November, 1890. *Hertslet Ed. The Map of Africa by Treaty: III vols.* London : Harrison and sons, 1894. P. 728–730.
65. Bindoff S. T. The Scheldt Question to 1839. London: G. Allen & Unwin, 1945. IX, 238 p.
66. Hamme R. K. Die Meihzölle von Wertheim bis Mainz. Trier, 1892. 375 p.
67. Mone F. J. Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. Budapest, 1858. P. 1–44.
68. Traité de commerce entre la France et l'Annam, signé à Saïgon, le 31 août 1874 // *Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international: XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. [2e série].* Gottingue: Librairie de Dieterich, 1878. T. II. P. 212–222.
69. Treaty between Her Britannic Majesty and His Majesty the King of Portugal, defining their respective Spheres of Influence in Africa, signed in Lisbon on 11 th June, 1891 // *Hertslet Ed. The Map of Africa by Treaty: III vols.* London : Harrison and sons, 1894. Vol. II. Great Britain & France to Zanzibar. P. 731–742.
70. Vitanyi B. The international regime of river navigation. Alphen aan den Rijn; Germantown, Md. Sijthoff & Noordhoff, 1979. 278 p.

71. This-is-TEN-T. Journal of Nordregio № 2, 2008.

[URL: http://www.nordregio.se/en/Metameny/AboutNordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/](http://www.nordregio.se/en/Metameny/AboutNordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-2-2008/This-is-TEN-T/)

(дата звернення 18.07.2021)

72. White Paper on Transport 2011. Roadmap to a single European transport area.

Towards a competitive and RESOURCE-EFFICIENT transport system, 2011.

URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

(дата звернення 08.08.2021)