

Міністерство освіти і науки України
Одеський національний морський університет

Ministerium für Bildung und Forschung der Ukraine
Nationale Meeresuniversität in Odessa

Григорій Мошак
Grygorii Moshak

**ЄВРОПЕЙСЬКЕ ПРАВО
ВНУТРІШНЬОГО
СУДНОПЛАВСТВА:
ПОРІВНЯЛЬНІ АСПЕКТИ**

**EUROPÄISCHES
BINNENSCHIFFFAHRTSRECHT:
VERGLEICHENDE ASPEKTE**

Монографія

Харків
«Право»
2020

*Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради ННМГІ
Одеського національного морського університету
(протокол № 8 від 15.06.2020 р.)*

Рецензенти:

*В. А. Туляков, доктор юридичних наук, професор;
В. Л. Грохольський, доктор юридичних наук, професор;
А. В. Скоробогатько, кандидат юридичних наук, доцент*

Мошак Г.

М87 Європейське право внутрішнього судноплавства: порівняльні аспекти : монографія / Григорій Мошак. – Харків : Право, 2020. – 190 с.

ISBN 978-966-998-042-7

У монографії на основі переважно приватноправових матеріалів європейських країн із найбільш розвинутим внутрішнім водним транспортом з урахуванням судової практики ФРН і України здійснено дослідження основних питань права внутрішнього судноплавства. Його поняття, статус суб'єктів і об'єктів, питання відповідальності та перспективи розвитку викладено в контексті європейського транспортного права із застосуванням низки порівнянь.

Розраховано на вітчизняних і зарубіжних науковців, викладачів, аспірантів та студентів, фахівців та всіх, хто цікавиться питаннями приватного і транспортного права.

In der Monographie, die hauptsächlich auf privatrechtlichen Materialien der europäischen Länder mit der am weitesten entwickelten Binnenschifffahrt basiert, wurden unter Berücksichtigung der Rechtsprechung Deutschlands und der Ukraine die wichtigsten Fragen des Binnenschifffahrtsrechts untersucht. Seine Konzeption, der Status von Subjekten und Objekten, Haftungsfragen und Entwicklungsperspektiven werden im Kontext des europäischen Transportrechts unter Anwendung einer Reihe von Vergleichen dargestellt.

Diese Monographie richtet sich damit gleichermaßen an in- und ausländische Wissenschaftlerinnen oder Wissenschaftler, Postgraduierte und Studenten, Spezialisten und alle, die an privatrechtlichen und transportrechtlichen Fragen interessiert sind.

УДК 347.79:656.6

*Присвячується 90-річчю
Одеського національного морського університету
та 20-річному ювілею його кафедри
цивільного та трудового права.
З дня заснування у 2000 р. нею керує проф. Г. Г. Мошак.
Кафедра стала місцем численних досліджень
вітчизняних і зарубіжних науковців.*

*Monografie ist dem 20. Jahrestag der Lehrstuhl
für Zivil- und Arbeitsrecht der Nationalen Maritimen Universität
Odessa gewidmet. Der Lehrstuhl wurde 20 Jahre nach ihrer
Gründung im Jahr 2000 von Professor G. Moshak geleitet.
Es wurde zu einem Ort zahlreicher Forschungen für in- und
ausländische Wissenschaftler.*

Зміст

Inhalt

Перелік умовних скорочень	6
(Abkürzungsverzeichnis)	
Передмова	9
(Vorwort)	
Поняття та основні джерела права внутрішнього судноплавства	15
(Begriff und Hauptquellen des Binnenschiffverkehrsrechts)	
Право внутрішнього судноплавства у структурі європейського транспортного права	33
(Binnenschiffverkehrsrecht und Europäisches Transportrecht)	
Судновласник	53
(Status des Schiffseigners und anderer Rechtsträger)	
Капітан і команда судна	71
(Status des Kapitäns und der Besatzung)	
Водні шляхи у праві внутрішнього судноплавства	80
(Wasserstraßen im Binnenschiffverkehrsrecht)	
Судно внутрішнього плавання	104
(Status des Binnenschiffs)	
Питання відповідальності у праві внутрішнього судноплавства	120
(Haftung im Binnenschiffverkehrsrecht)	
Загальна аварія	135
(Große Haverei)	
Перспективи розвитку права внутрішнього судноплавства	149
(Aussichten für die Entwicklung des Binnenschiffverkehrsrechts)	
Waterways in the inland navigation law	167
 <i>Додаток 1</i>	187
<i>(Anhang 1)</i>	
 <i>Додаток 2</i>	191
<i>(Anhang 2)</i>	

Перелік умовних скорочень

AQUAPOL –	Міжнародна поліцейська співпраця на воді
BinSchAbgasV –	Правила щодо обмеження викидів вихлопних газів від дизельних двигунів внутрішнього судноплавства
BinSchKostV –	Правила щодо регулювання витрат на управління водними ресурсами і в галузі внутрішнього судноплавства
BinSchPatentV–	Правила щодо сертифікатів придатності (патентів) внутрішнього судноплавств
BinSchStrO –	Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах
BinSchUO –	Правила щодо безпеки суден у внутрішньому судноплавстві
CEMT –	Конфедерація європейських товариств з морських технологій
CESNI –	(Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt «CESNI») Європейський комітет з розробки стандартів у галузі внутрішнього плавання
CLNI –	(Strasbourg Convention on the limitation of liability in inland navigation) Страсбурзька конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплавстві
CMNI –	Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами
CMR –	Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів
CMR –	міжнародна транспортна накладна
EADINS –	Європейська асоціація розробників програмного забезпечення для внутрішнього судноплавства
EBU UENF –	Європейський союз внутрішнього судноплавства
EDINNA –	Освіта у внутрішній навігації
EMH –	Європейське морське спадкування

ESO OEB –	Європейська організація судноводіїв
ETF –	Європейська федерація працівників транспорту
EUROMOT –	Європейська асоціація виробників двигунів внутрішнього згоряння
GERC –	Група визнаних європейських класифікаційних товариств у внутрішньому судноплаванні
HGB –	Німецьке торговельне уложення
ICS –	(International Chamber of Shipping) Міжнародна палата судноплавання
IVR –	Міжнародна асоціація захисту загальних інтересів внутрішнього судноплавання, страхування та управління реєстром внутрішнього судноплавання в Європі
LR –	Регістр Ллойда судноплавний
NWB –	Цивільний кодекс Нідерландів
SchRegO –	Правила судового реєстру
VBW –	Асоціація європейського внутрішнього судноплавання та водних шляхів
WaStrG –	Федеральний закон про водні шляхи
YAR –	Йорк-Антверпенські правила
ВВП –	валовий внутрішній продукт
ВВТ –	внутрішній водний транспорт
ВОПНВ –	Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами
EABC –	Європейська асоціація внутрішнього судноплавання
EALC –	Європейська асоціації човнового спорту
ЕФПВС –	Європейська федерація портів внутрішнього судноплавання
ЄБА –	Європейська асоціація спортивних суден
ЄЕК ООН –	Європейська економічна комісія ООН
ЄЕК ООН –	Європейська економічна комісія ООН
ЄС –	Європейський Союз
ІРЛП –	Індекс розвитку людського потенціалу
КДДП –	Конференція директорів дунайських пароплавання учасників Братиславських угод

КДПВ –	Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів
КМ –	Кабінет Міністрів України
КОТІФ –	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення
КППВ –	Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах
МОРСЬКА ЄВРОПА –	Європейська асоціація суден та морського обладнання
МФТ –	Міжнародна федерація транспортників
ООН –	Організація Об'єднаних Націй
ПВС –	право внутрішнього судноплавства
ПРООН –	Програма розвитку ООН
СКУ –	Суднова книга України
СРСР –	Союз Радянських Соціалістичних Республік
УМВШ –	Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення
ФРН –	Федеративна Республіка Німеччини
ЦК –	Цивільний кодекс
ЦКСР –	Центральна комісія судноплавства по Рейну

Передмова

Наука будь-якої країни не може повноцінно розвиватися чи відповідати сучасним викликам тільки на основі інформації, одержаної в межах своєї правової системи. Порівняльне правознавство дозволяє з'ясувати, як певна проблема вирішується в іноземних правових системах, і визначити, якою мірою це може стати корисним для застосування в інтересах національного правопорядку¹. Порівняння особливо важливі під час розробки правових проблем українського внутрішнього судноплавства, яка помітно відстає від напрацювань у сусідніх державах. Із розпаду СРСР у 1991 р. в Україні відсутній закон, що мав би регулювати відносини внутрішнього судноплавства. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР 1955 р. після отримання державної незалежності почав суперечити вітчизняним реаліям і поступово перестав застосовуватися. Відсутність закону зумовила дефіцит наукових та навчальних матеріалів, які мали б бути: коментарів до закону, наукових публікацій і підручників, написаних на його основі. Тому зростає необхідність узагальнення, дослідження та порівняння наявних вітчизняних напрацювань з основних питань права зазначеної галузі транспорту з матеріалами з Німеччини, Нідерландів, Румунії, Австрії, де існує розвинуте внутрішнє судноплавство. В українській науковій літературі вони відсутні. Метою роботи є передусім систематизація та порівняння основних положень українського й зарубіжного, переважно німецького, законодавства внутрішнього водного транспорту. Монографія

¹ Дмитрієв А. І., Шепель А. О. Порівняльне правознавство. URL: <http://kul.kiev.ua/praci-2003-roku/dmitri-v-a.i.-shepel-a.o.-porivnjalne-pravoznavstvo-pidruchnik-vidp.-redaktor-v.n.denisov.html>.

заповнює лакуни українського права внутрішнього судноплавства шляхом надання варіантів розв'язання проблеми за іноземними, переважно приватноправовими, джерелами.

Структура та зміст монографії ґрунтуються на нормах закону Німеччини «Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства» (BinSchG). Їх виклад супроводжується порівняннями й коментарями, що стосуються права внутрішнього судноплавства окремих країн та європейського транспортного права.

У монографії використано сучасні німецько-, англо- та румунськомовні джерела. Основна лінія порівнянь німецькомовної та української літератури побудована на коментарях проф. К. Отте до Німецького торговельного уложення¹ та на інших його працях; аналізувалися також монографії, підручники та збірники німецьких авторів, які надіслав проф. К. Отте з ФРН для бібліотеки права внутрішнього судноплавства в м. Одеса²; докторські дисертації Р. Регнера та Е. Ромаух³; монографія Г. Музака «Австрійське, європейське та міжнародне право внутрішнього судноплавства»⁴ та інші матеріали, які досліджувалися безпосередньо в Австрійській національній бібліотеці (м. Відень).



На фото: Німецьке торговельне уложення.
Коментар. 3-тє видання. Т. 7.
(бібліотека проф. К. Отте у м. Одеса)

¹ Otte K. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Transportrecht. München : Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen. 2014. S. 2421–2624.

² Перелік джерел проф. К. Отте, наданих бібліотеці у м. Одеса, у дод. 1.

³ Regner R. Binnenschiffsverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft. Graz, 2007; Romauch E. Schadenstragung in der nationalen Flussschifffahrt. Karl Franzens-Universität Graz, 2017, Dis.

⁴ Muzak G. Österreichisches, Europäisches und Internationales Binnenschiffahrtsrecht. Vormals Verlag DER K.U. K. Hof- und Staatsdruckerei. Wien, 2004. 660 s.



На фото: Вхід у бібліотеку.
Автор – Г. Мошак, грудень 2019



На фото: Один із читальних залів
Австрійської національної
бібліотеки¹

Висновки з дослідження джерел румунською мовою та цивільного законодавства Нідерландів англійською мовою, вітчизняна та зарубіжна судова практика дозволили вибудувати ще один ряд порівнянь. Аналіз українського законодавства здійснювався у випадку його наявності та зіставності з положеннями зарубіжного права.

Стиль викладу монографії – дискусійний, коли це стосувалося питань, що вже досліджувалися в Україні. Йдеться про внутрішні водні шляхи, перспективи адаптації українського транспортного законодавства до законодавства ЄС тощо. Інформаційний стиль та надання супроводжуючих пояснень до перекладених основних положень законодавства, зокрема Закону BinSchG, застосовувався під час викладу тих приватноправових питань внутрішнього судноплавства, які у вітчизняній літературі не розглядалися, тому, відповідно, матеріали для порівнянь відсутні. Величина розділів монографії постав-

¹ Фото Klaus Pichler. URL: www.kpic.at.

лена в залежність від їхнього значення із суб'єктивної точки зору автора. Найбільшою стала частина, у якій висвітлювалися правові аспекти внутрішніх водних шляхів, зважаючи на те, що їхні екологічні, гідрографічні, водопостачальні, транспортні та інші проблеми розвиваються й загострюються.



На фото: Частина книг бібліотеки проф. К. Отте у м. Одеса – загальний вигляд

Монографія не продовжує й не завершує, а тільки розпочинає порівняльний розгляд основних питань права внутрішнього судноплавства. Викладене далі може спонукати до заперечень та альтернативних думок. Автор буде вдячним всім за зауваження, які сприятимуть вдосконаленню праці.

Vorwort

Die Wissenschaft eines Landes kann sich nicht nur auf der Basis von Informationen, die innerhalb seines Rechtssystems gewonnen wurden, voll entwickeln oder den heutigen Herausforderungen gerecht werden. Die Rechtsvergleichung ermöglicht es, herauszufinden, wie ein bestimmtes Problem in ausländischen Rechtsordnungen gelöst wird und inwieweit seine Lösung für die Anwendung im Interesse der nationalen Rechtsordnung nützlich sein kann. Die Rechtsvergleichung ist besonders wichtig bei der Entwicklung rechtlicher Probleme in der ukrainischen Binnenschifffahrt, die deutlich hinter den Entwicklungen in den Nachbarstaaten zurückbleibt. Seit dem Zusammenbruch der UdSSR im Jahr 1991 fehlt in der Ukraine ein Gesetz zur Regelung der Binnenschifffahrtsbeziehungen. Das Binnenschifffahrtsstatut der UdSSR von Jahr 1955, nachdem es die staatliche Unabhängigkeit erlangt hatte, begann den innenpolitischen Realitäten zu widersprechen und wurde allmählich nicht mehr angewandt. Das Fehlen eines Gesetzes verursachte einen Mangel an wissenschaftlichem und pädagogischem Material, das sein sollte: Kommentare zum Gesetz, wissenschaftliche Veröffentlichungen und Lehrbücher, die auf seiner Basis geschrieben wurden. Vor diesem Hintergrund besteht ein wachsender Bedarf an Verallgemeinerung, Forschung und Vergleich bestehender innerstaatlicher Entwicklungen zu den wichtigsten Rechtsfragen in diesem Bereich des Transports von Materialien aus Deutschland, den Niederlanden, Rumänien und Österreich – wo es eine entwickelte Binnenschifffahrt gibt. Es gibt keine derartigen Entwicklungen in der ukrainischen wissenschaftlichen Literatur. Ziel der Arbeit ist zunächst eine Systematisierung und ein Vergleich der wichtigsten Bestimmungen des ukrainischen und ausländischen, vor allem deutschen Binnenschifffahrtsrechts. Die Monographie füllt die Lücken im ukrainischen Binnenschifffahrtsrecht, indem sie Möglichkeiten zur Lösung des Problems aus ausländischen, hauptsächlich privaten Rechtsquellen aufzeigt.

Aufbau und Inhalt der Monographie orientieren sich an den Bestimmungen des deutschen «Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt

(Binnenschiffahrtsgesetz – BinSchG)». Ihre Darstellung wird begleitet von Vergleichen und Kommentaren zum Binnenschiffahrtsrecht der einzelnen Länder und zum europäischen Transportrecht.

Die Monografie verwendet moderne Quellen in Englisch, Deutsch und Rumänisch, die bisher nicht ins Ukrainische oder Russische übersetzt wurden. Die Hauptlinie bildet der Vergleich der deutschen und ukrainischen Literatur, der sich auf die Kommentare von Prof. K. Otte zum deutschen Handelsgesetzbuch und seinen anderen Werken stützt; Monographien, Lehrbücher und Sammlungen deutscher Autoren, die von Prof. K. Otte aus Deutschland für die Bibliothek für Binnenschiffahrtsrecht in Odessa eingesandt wurden, Dissertationen von R. Regner und E. Romauch, Monographie von G. Muzak “Österreichisches, europäisches und internationales Binnenschiffahrtsrecht” und andere Materialien, die direkt in der Österreichischen Nationalbibliothek (Wien) studiert wurden, wurden ebenfalls analysiert.

Die Analyse von Quellen in rumänischer und niederländischer Zivilgesetzgebung, in- und ausländische Gerichtspraxis – ermöglichte eine weitere Reihe von Vergleichen. Die Analyse der ukrainischen Gesetzgebung wird durchgeführt, wenn sie verfügbar und mit den Bestimmungen des ausländischen Rechts vergleichbar ist.

Der Präsentationsstil der Monographie ist diskutabel, wenn es um Fragen geht, die in der Ukraine bereits erforscht wurden. Wir sprechen über Binnenwasserstraßen, die Aussichten auf eine Anpassung der ukrainischen Transportgesetzgebung an die EU-Gesetzgebung usw. Der Informationsstil und die Bereitstellung von begleitenden Erläuterungen wurde auf die übersetzten Grundbestimmungen der Gesetzgebung, insbesondere des genannten Gesetzes (BinSchG), angewandt, wenn es um die Beschreibung jener privatrechtlichen Fragen der Binnenschiffahrt ging, die in der einheimischen Literatur nicht berücksichtigt wurden, und dementsprechend gab es kein Vergleichsmaterial. Der Umfang der Abschnitte der Monographie wird in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung aus der subjektiven Sicht der Autoren gesetzt.

Die Monographie wird nicht fortgesetzt und nicht abgeschlossen, sondern beginnt lediglich mit einer vergleichenden Untersuchung der wichtigsten Fragen des Binnenschiffahrtsrechts. Sie kann zu Einwänden oder zur Äußerung alternativer Meinungen führen. Die Autoren sind allen für ihre Kommentare dankbar, die zur Verbesserung des Buches beitragen werden.

Поняття та основи джерела права внутрішнього судноплавства

Порівняльні дослідження німецького транспортного права та права внутрішнього судноплавства зокрема відкривають перспективу глибшого розуміння останнього. У праві внутрішнього судноплавства України це дослідження є першим як за предметом, так і за інтернаціональним складом авторів. Для отримання результатів за зазначеною темою дослідницька робота здійснювалася тривалий час у *декілька етапів*. Їх виділення дає змогу краще зрозуміти структуру й окремі частини матеріалу, зв'язки між транспортним правом та правом внутрішнього судноплавства. З метою уникнення розгляду великої кількості джерел, що характерно для транспортного права більшості країн світу і, відповідно, аналізу малозначних, другорядних проблем, нами здійснено деякі обмеження.

На початковому етапі дослідження під час огляду, вивчення та узагальнення фахової літератури і спеціального законодавства, здійснено вибір *пріоритетних* джерел. Їх поглиблений аналіз надав можливість зосередитись на основах, у межах яких визначено робоче (лише для використання і цьому дослідженні) поняття права внутрішнього судноплавства. Як основні джерела використано праці фахівців у галузі права внутрішнього судноплавства Мангеймського університету – колеґ проф. К. Отте. Вони працюють переважно в департаменті права внутрішнього судноплавства Інституту права перевезень і дорожнього руху. Науковці присвятили свої зусилля аналізу роботи Мангеймських конференцій із питань права внутрішнього судноплавства; створенню і підтримці функціонування банку даних національних та іноземних

судових рішень із питань права внутрішнього судноплавства; створенню й розвитку довідкової бібліотеки; сприянню написання дисертацій із питань права внутрішнього судноплавства та підтримці й інтенсифікації контактів зі спілками, асоціаціями, науковими інститутами, установами внутрішнього судноплавства, а також науковим заходам та лекціям¹. Слід особливо зазначити, що з містом Мангейм пов'язана тривала історія розвитку права внутрішнього судноплавства. Саме там створена система норм, що дотепер регулює судноплавство на Рейні – Маннгеймська конвенція 1868 р.²

У монографії використано результати вивчення та узагальнення вкладу в розвиток права внутрішнього судноплавства, здійсненого Зареєстрованим товариством сприяння праву внутрішнього судноплавства «GBM Mannheim» при Мангеймському університеті³. Товариство «GBM Mannheim» цікаве тим, що воно:

- підтримувало департамент права внутрішнього судноплавства Інституту права перевезень і дорожнього руху та спеціалізовану бібліотеку у сфері німецького та міжнародного права внутрішнього судноплавства;
- документувало юридично значущі звичаї у внутрішньому судноплавстві;
- публікувало спеціалізовані (фахові) виступи, есе та дисертації з права внутрішнього судноплавства;
- організувало обмін думками та інші заходи у сфері права внутрішнього судноплавства;
- здійснило заходи щодо *транспортної політики* з питань «Мангеймських актів» у прибережних державах;
- проводило лекції, семінари та колоквиуми з питань права внутрішнього водного транспорту;
- нагороджувало премією Мангеймського права внутрішнього судноплавства.

¹ URL: <https://www.uni-mannheim.de/transportrecht/institut/abteilung-binnenschiffahrt/recht/>.

² На сайті Верховної Ради України Мангеймські акти позначають як «Мангеймська конвенція». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-16#Text.

³ URL: <http://www.gbm-mannheim.com/>.

На другому етапі дослідження здійснено переклад німецькомовних матеріалів (що раніше не перекладалися українською чи російською мовами), які покладено в основу монографії: «Закон про внутрішнє судноплавство» про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG))¹, стаття проф. К. Отте «Розвиток європейського транспортного права»², його коментарі до «Німецького торговельного уложення» та інші праці.

На третьому етапі налагоджено безпосередні наукові зв'язки з ученими Мангеймського університету та досліджувався їхній вклад у розвиток наукової думки у праві внутрішнього судноплавства. Професор, доктор юридичних наук К. Отте надіслав в Україну для використання в науковій та викладацькій роботі низку друкованих та електронних наукових праць (див. додаток 1), присвячених транспортному праву та праву внутрішнього судноплавства³. На цій підставі виникла можливість створити книжкову спеціалізовану бібліотеку права внутрішнього судноплавства (книги мають певні переваги над електронними джерелами), відкрити доступ студентам і викладачам Одеського національного морського університету, а згодом усім читачам сайту «Освітня програма «Право внутрішнього судноплавства»⁴ до сучасної фахової зарубіжної інформації.

В Україні дослідження окремих питань права внутрішнього судноплавства здійснив проф. П. Є. Казанський, що з 1896 р. до 1919 р. працював викладачем міжнародного права в Новоросійському університеті (тепер Одеський національний університет ім. І. Мечникова) та опублікував «Договорные реки: очерки истории и теории меж-

¹ Мошак Г. Г. Гражданско-правовое регулирование внутреннего судоходства: учеб. пособ. Одесса : Изд. Букаев Вадим Викторович, 2014. 58 с.

² Отте К. Развитие европейского транспортного права / пер. с нем. Г. Г. Мошак. Одесса : Астропринт, 2007. 38 с.

³ Перелік книг, переданих проф. К. Отте, див. на сайті «Право внутрішнього судноплавства». URL: <http://www.uidree.org.ua/newspod.php?id=13> (дата звернення: 18.06.2019).

⁴ URL: www.akademinstitut.wordpress.com.

дународного речного права»¹ та інші праці. Сучасних проблем права внутрішнього судноплавства торкалися *В. М. Воронцов, А. В. Кулько, А. П. Єфименко, Г. В. Самойленко, Є. А. Самойленко, Я. Є. Шнігельман* та інші науковці. Зокрема *А. В. Кулько* висвітлював публічно-правові аспекти міжнародного права внутрішнього судноплавства в кандидатській² і докторській дисертаціях³ та в серії окремих публікацій, зокрема в статтях: «Проблемні питання вдосконалення міжнародно-правової регламентації навігаційного використання міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів Європи», «Перспективи вдосконалення сучасних договірних механізмів регламентації співробітництва держав із судноплавного використання основних міжнародних рік Європи: значення для України»⁴ та інших.

А. П. Єфименко під час розгляду міжнародно-правових проблем статусу річки Дунай зосереджувався на судноплавних та екологічних аспектах⁵. *Г. В. Самойленко* за результатами дослідження у 2013 р. захистив кандидатську дисертацію (за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право) на тему «Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні»⁶. *Г. В. Самойленко* торкався питань перевезень

¹ Казанский П. Договорные реки: Очерки истории и теории международного речного права. Т. 1–2 : репринт. копия. Казань : Типо-лит. Имп. ун-та: Тип. Губ. правл., 1895. 872 с.

² Кулько А. В. Інституційні та договірні механізми регламентації міжнародного співробітництва з використання ресурсів ріки Дунай : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ, 2009. 19 с.

³ Кулько А. В. Міжнародно-правове регулювання використання та охорони трансграничних прісних вод : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2018. URL: http://idpnan.org.ua/files/kulko-a.v.-mijnarodno-pravove-regulyuvannya-vikoristannya-ta-ohoroni-transkordonnih-prisnih-vod-_a_.pdf (дата звернення: 18.06.2019 р.).

⁴ Кулько А. В. Перспективи вдосконалення сучасних договірних механізмів регламентації співробітництва держав із судноплавного використання основних міжнародних рік Європи: значення для України. *Наук. зап. Ін-ту законодавства Верхов. Ради України*. 2013. № 5. С. 148–153. URL: C:/Users/user/Downloads/Nzizvru_2013_5_31.pdf (Дата звернення: 19.06.2019).

⁵ Єфименко А. П. Міжнародно-правовий режим Дунаю: аспекти судноплавства та охорони навколишнього середовища : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 1998. 20с.

⁶ Г. В. Самойленко договір вантажів у внутрішньому водному сполученні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2003.

внутрішнім водним транспортом також у статті «Договір перевезення пасажирів: доктринальні та утилітарні проблеми забезпечення прав пасажирів» та в інших працях.

Значний внесок у дослідження міжнародного (публічного) права внутрішнього судноплавства здійснив *Є. А. Самойленко*, який у 2016 р. захистив дисертацію за темою «Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік» (спеціальність 12.00.11 – міжнародне право)¹ та розвинув захищені положення в монографії «Міжнародно-правове регулювання судноплавного використання міжнародних рік»². Зазначені дисертація та монографія базуються на більш ранніх публікаціях *Є. А. Самойленка*, у яких він досліджував модернізацію міжнародно-правового режиму судноплавства в дельті Дунаю; особливості правового регулювання річкового судноплавства в епоху докласичного міжнародного права; добровільне обмеження суверенітету прибережних держав як концептуальну основу права проходу по міжнародних ріках; внесок проф. *П. Є. Казанського* (1866–1947) у розвиток теорії міжнародного річкового права; проблеми та перспективи вдосконалення міжнародно-правового режиму судноплавства на Дніпрі.

В Україні здійснені дослідження правових аспектів використання каналів на річці Дунай³; правового контролю використання річки Дунай (за матеріалами Австрії та ФРН)⁴; регулювання відносин судноплавства на внутрішніх водних шляхах⁵; здійснення правового контролю за використанням та охороною річки Дунай в Придунайських країнах та

¹ Самойленко Є. А. Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 46 с.

² Самойленко Є. А. Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік : монографія. Київ : Ліра-К, 2017.

³ Мошак Г. Г. Правовой контроль использования каналов на Дунае. *Вісн. Одеського нац. морського ун-ту*. Одеса, ОНМУ, 2005. № 17. С. 102–107; Йоко ж. Правовое регулирование использования каналов на реке Дунай. *Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства*. Харків : Право, 2012. С. 55–58.

⁴ Мошак Г. Г. Правовой контроль использования реки Дунай (на материалах Австрии и ФРГ) : монографія, Одеса, 2005. 48 с.

⁵ Мошак Г. Г. Регулювання відносин судноплавства на внутрішніх водних шляхах. *Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства*. Харків : Кроссруд, 2011. С. 97–98.

в Євросоюзі¹ тощо. В українській науковій літературі висвітлювалися й інші питання права внутрішнього судноплавства².

До вагомих джерел, що мають тісний зв'язок із правом внутрішнього судноплавства, належить «Довідник Дунайського капітана»³. Його автори не обмежились технічними та економічними аспектами дунайського судноплавства. Глава Х довідника присвячена міжнародному судноплавству на річці Рейн, що надає підстави вважати його універсальним виданням. Разом із тим в українській літературі дотепер відсутня систематизація та узагальнення основних питань, що утворюють основу права внутрішнього судноплавства як майбутньої вітчизняної галузі права. Названий зразок для вивчення та запозичення реально існує і вдосконалюється у Федеративній Республіці Німеччина.

Достовірність результатів розгляду питань права внутрішнього судноплавства окремих країн забезпечена, крім іншого, шляхом врахування соціально-економічної ситуації в країні, показники якої викладено у табл. 1.

Наведені показники характеризують кінцевий результат виробничої діяльності економічних одиниць-резидентів у сфері матеріального і нематеріального виробництв, розмір валового внутрішнього продукту та визначають потенційні можливості фінансування тією чи іншою країною права внутрішнього судноплавства. У колонці 3 наводиться величина внутрішнього валового продукту, розраховано-

¹ Мошак Г. Г. Осуществление правового контроля за использованием и охраной реки Дунай в Придунайских государствах и Евросоюзе / ред.: В. В. Ровный, О. Л. Косинский, О. В. Парягина // *Евразийское пространство: опыт создания экологического законодательства* : сб. науч. ст. : материалы междунар. науч.-практ. конф., 7–8 окт., 2004 г., Иркутск : Иркутск, Иркутс. гос. ун-т. 216 с.

² Мошак Г. Г. Дослідження та вдосконалення зобов'язальних транспортних відносин проф. К. Отте (ФРН). *Право України*. 2014. № 9. С. 179–184; Його ж. Дослідження зобов'язальних транспортних відносин проф. К. Отте (ФРН). *Актуальні проблеми приватного права*. Харків : [б. в.] 2014. С. 40–43; Його ж. *Право внутрішнього судноплавства країн ЄС: метод. вказівки*. Одеса, 2014. 15 с. ; Його ж. *Развитие европейского транспортного права* : пер. с нем. доклада проф. К. Отте. Одесса, 2007. 38 с. ; Його ж. *Expansion of civil law regulation in transportation by sea and impact on training maritime layers. Економіко-правові аспекти розвитку транспортних систем*: зб. наук. пр. Одеса : Латстар, 2002. С. 51–53.

³ Шпигельман Я. Е., Воронцов В. М. *Справочник Дунайского капитана*. Одесса : Афина. 1996, 410 с.

го на душу населення¹ у доларах США. У колонці 4 таблиці використовується Індекс розвитку людського потенціалу з поправкою на нерівність. Доповідь про стан людського розвитку за 2019 рік є документом із серії світових доповідей про стан людського розвитку². Починаючи з 1990 року вони публікуються Програмою розвитку Організації Об'єднаних Націй (ПРООН) та є незалежним, обґрунтованим аналітичними та емпіричними даними оглядом основних питань розвитку, тенденцій та політик³.

Таблиця 1

**Соціально-економічні показники розвитку окремих
придунайських країн^{4 5}**

Країна	Чисельність населення на 01.07.2019 р.¹	ВВП²	ВВП (ном.) на душу населення	Індекс розвитку людського потенціалу з поправкою на нерівність
Україна	43 952 299 осіб (32-ге місце) 41 830 600 осіб (без урахування окупованого Криму) (32-ге місце)	\$161 87 млрд (58-ме місце)	\$3 880 (119-те місце)	0,750 (високий) (88-ме місце)
Румунія	19 523 621 осіб (61-ше місце)	\$261 868 млрд (46-ге місце)	\$13 414 (57-ме місце)	0,816 (дуже високий) (52-ге місце)
Австрія	8 859 992 осіб (98-ме місце)	\$456 2 млрд (27-ме місце)	\$51 344 (14-те місце)	0,908 (дуже високий) (20-те місце)

¹ Розрахунки МВФ на 2018 рік (станом на жовтень 2019 року).

² Доповідь про стан людського розвитку за 2019 рік: Огляд. URL: https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/democratic_governance/human-development-report-2019.html.

³ Обґрунтування зазначених висновків. URL: <http://hdr.undp.org>.

⁴ Інформація заснована на даних Організації Об'єднаних Націй.

⁵ Розрахунки МВФ за 2018 рік (станом на жовтень 2019 року).

Закінчення табл. 1

Країна	Чисельність населення на 01.07.2019 р. ¹	ВВП ²	ВВП (ном.) на душу населення	Індекс розвитку людського потенціалу з поправкою на нерівність
ФРН	82 979 100 осіб (17-те місце)	\$3 951 трлн (4-те місце)	\$47 662 (18-те місце)	0,939 (дуже високий) (4-те місце)
Росія – член дунайської комісії	142 122 776 осіб (9-те місце)	\$4 390 трлн (6-те місце)	\$28 797 (50-те місце)	0,824 (дуже високий) (49-те місце)

Таблиця ілюструє, що Україна за чисельністю населення належить до найбільших країн Європи, займаючи 33-тє місце у світі. Проте розмір її валового внутрішнього продукту є незрівнянно меншим у порівнянні з придунайськими країнами Румунією, Австрією та ФРН. Ще меншим у зазначеному порівнянні є розмір валового внутрішнього продукту на душу населення, за яким Україна займає лише 119-те місце, знаходячись у списку серед найбідніших країн світу. Індекс розвитку людського потенціалу в Україні є найнижчим серед дунайських країн. Тож, займаючи в рази гірші позиції серед дунайських країн за соціально-економічними показниками, вона має мінімальні потенції розвитку права внутрішнього судноплавства.

За показником опублікованого в березні 2020 р. Індексу верховенства права, Україна знаходиться на 72-му місці серед 128 країн світу¹, тобто має гірший показник, ніж країни, розміщені в середині списку. У разі кращим є положення Румунії, котра займає 32-ге місце. Лідерські позиції Австрії, котра займає 8-ме місце, та Німеччини, що розташувалася на 4-му, здаються недосяжними для України. Серед показників, котрі визначають рівень верховенства права, Україна за показником № 7 (цивільне правосуддя) – знаходиться на 61-му місці, за показником № 8 (кримінальне правосуддя) – на 90-му місці. Розрив між показниками цивільної та кримінальної юстиції –

¹ URL: <https://worldjusticeproject.org/rule-of-law-index/factors/2020/Ukraine/>.

29 балів. У Німеччині розрив між аналогічними показниками – всього 3 бали. Наведене дає підґрунтя для припущення, що сучасний стан кримінальної юстиції опускає, а цивільної – піднімає державу Україна за показником верховенства права.

Результати порівняння соціально-економічних показників і стану верховенства права в Україні та придунайських країнах не створюють передумов для рівновеликого розвитку в них права внутрішнього судноплавства. Хоч і відносно менший, однак в Україні існує потенціал розвитку внутрішнього судноплавства й права. Позитивний досвід із питань розвитку внутрішнього водного транспорту й права є більше шансів запозичити в Румунії, показники якої не так різко відрізняються, як дані Австрії чи ФРН, які є взірцем для більшості країн світу.

Огляд літератури показав, що *порівняння* основних питань права внутрішнього судноплавства України та Німеччини у вітчизняній науці не здійснювались. На час підготовки цього матеріалу найбільш дослідженою виявилася міжнародно-правова складова використання рік. Українські автори часом розвивали ідеї міжнародного річкового права, деякі з яких вперше було запропоновано ще дореволюційними науковцями. Узагальнення приватноправових питань українського внутрішнього судноплавства та їхнє порівняння з правом внутрішнього судноплавства німецькомовних держав відсутні на час підготовки монографії (серпень 2020 р.).

Поняття права внутрішнього судноплавства відображено в німецьких словниках, підручниках, монографіях, коментарях законодавства, збірниках статей та інших джерелах.

На думку одного з авторів «Економічної енциклопедії Габлера (німецькою мовою – Gablers Wirtschaftsleksikon)»¹ Яна-Хендріка Крумме (працює в секретаріаті Конференції міністрів культури керівником відділу з питань людських ресурсів, організації правових та фундаментальних питань), *право внутрішнього судноплавства* є частиною права судноплавства, котре містить норми публічного і при-

¹ Відома в Німеччині Економічна енциклопедія Габлера, присвячена питанням сучасної економіки та її історії, правовому регулюванню економічних та інших відносин, у якій використовується спеціальна термінологія.

ватного права, що регулюють відносини у сферах морського та внутрішнього водного транспорту¹. При цьому енциклопедія Габлера опирається на Закон про завдання Федерального Уряду на внутрішніх водних шляхах (BinSchAufgG), який належить до важливих нормативних основ, що регулюють відносини судноплавства. Серед іншого він визначає умови, за яких водіння суден на федеральних водних шляхах вимагає ліцензії.



На фото: Ян-Хендрік Крумме

Закон про завдання Федерального уряду у сфері внутрішнього водного транспорту (BinSchAufgG) замінив ряд розрізнених федеральних та земельних законів, зокрема попередні положення, що діяли в XIX столітті, такі як Закони про судноплавство на річці Везер (Weserschiffahrtsakte) від 10.09.1823 р. та інші акти.

Зазначеним вище Законом² визначаються компетенція та обов'язки Федерального уряду щодо руху на федеральних внутрішніх водних шляхах, тим самим виділено основні напрями діяльності у сфері внутрішнього водного транспорту. Для можливого запозичення українським правом внутрішнього судноплавства орієнтирів впливу нижче наводиться їх скорочений переклад з німецької мови. Для уряду України було б корисним вивчити методику та досвід виконання наступних завдань, які реалізує Уряд ФРН:

- просування внутрішнього флоту та внутрішнього водного транспорту в загальнонімецьких інтересах;
- запобігання небезпекам під час перевезення та відвантаження (водна поліція), від шкідливих впливів на навколишнє середовище

¹ Економічна енциклопедія Габлера. URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/binnenschiffsrecht-31784>.

² Закон про завдання на внутрішніх водних шляхах (BinSchAufgG) від 05.07.2001 р. (BGBl. I 2026) та пізніші зміни до нього.

згідно з Федеральним законом про контроль над викидами на федеральних водних шляхах, а також керівництво водною поліцією відповідно до угоди, укладеної із Землями ФРН;

- обстеження суден на федеральних водних шляхах;
- видача свідоцтв та сертифікатів на будівництво, обладнання, включно з радіобуднанням, кріюінг та експлуатація суден і плавучих споруд на федеральних водних шляхах;
- запобігання ризикам для життя і здоров'я та забезпечення належного розміщення осіб на плавзасобах на федеральних водних шляхах;
- видача дозволів для суден на переміщення федеральними водними шляхами;
- регулювання та моніторинг ринку використання водних суден і плавучих споруд, необхідних для господарської діяльності.

Наведені ключові питання внутрішнього судноплавства в переліку обов'язків та компетенцій Федерального міністерства транспорту, будівництва та містобудування є запорукою правильності орієнтирів у роботі цієї галузі транспорту. Для забезпечення максимально можливого трафіку федеральний уряд зобов'язаний докладати зусиль, щоб забезпечити гармонізацію умов конкуренції видів транспорту, а також чесну конкуренцію між видами транспорту, яка дозволить економічно розумний розподіл завдань, як того вимагає § 3 зазначеного вище Закону (BinSchAufgG).

Поняття права внутрішнього судноплавства розглянуто в низці інших літературних джерел. До основних із них належить, наприклад, 4-те перероблене видання підручника В. Коріота (Korioth, Werner) «Право внутрішнього судноплавства»¹, яке він підготував для використання в навчанні адвокатів. У підручнику В. Коріота основними питаннями розгляду є: особи у праві внутрішнього судноплавства; обмеження відповідальності; права кредитора судна; порядок провадження за протестами щодо загальної аварії; положення про фрахт у праві внутрішнього судноплавства; перевезення пасажирів та їхньо-

¹ Korieth W. Binnenschiffahrtsrecht. Fachanwalt Transport und Speditionsrecht Fachanwaltslehrgänge. Hagen Law School. Hagener Wissenschaftsverlag, 2016. Vol. 5. 143 S.

го багажу; загальна аварія¹, зіткнення суден; судочинство з питань внутрішнього судноплавства.

Серед великої кількості джерел права внутрішнього судноплавства (ПВС) збірники наукових доповідей за матеріалами Мангеймських конференцій (ФРН), котрі відображають розвиток права внутрішнього судноплавства в національному та міжнародному вимірах. Перша Мангеймська конференція з питань внутрішнього судноплавства відбулася в червні 1975 р. у приміщенні (замку) однойменного університету. Ідея розв'язання актуальних проблем права внутрішнього судноплавства на конференціях виникла через перші невдалі спроби створити Інститут права внутрішнього судноплавства, який зрештою розпочав роботу лише в 1996 р. Значний успіх першої конференції сприяв проведенню наступних наукових форумів щодо поточних проблем права внутрішнього судноплавства. Вони відбувалися кожні три роки і перетворилися на постійний захід. Остання, 15-та, Мангеймська конференція з питань внутрішнього судноплавства й права відбулася 16.10.2018 р. також у замку міста Маннгейм. Організатор заходу – Інститут права перевезень і дорожнього руху, що виник після ліквідації Інституту права внутрішнього судноплавства, – опублікував окремі матеріали конференцій для вільного завантажування на його вебсторінках².

Коментар «Право внутрішнього судноплавства» – це 5-те перероблене видання – фундаментальної праці в зазначеній галузі права Т. фон Вальдштейн і Г. Голланда (Thor v. Waldstein und Hubert Holland)³. Автори пропонують всебічну й докладну презентацію мак-

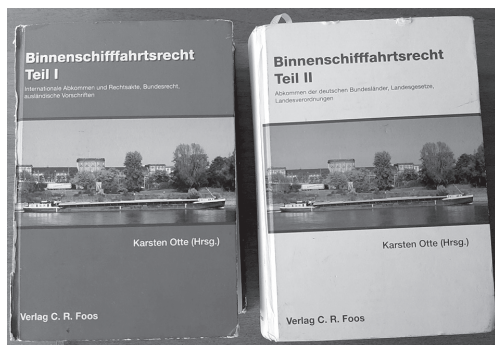
¹ «Под общей аварией подразумеваются чрезвычайные расходы и пожертвования, произведенные намеренно и разумно в целях предохранения и/или спасения имущества – судна, груза и фрахта – от общей для них опасности» (див.: Дунайські правила щодо загальної аварії 1990 р. В українському морському праві загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно й розумно, надзвичайних витрат або пожертвувань із метою врятування судна, фрахту й вантажу, що перевозяться на судні, від загальної для них небезпеки. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР).

² Institut für Transport und Verkehrsrecht. URL: <https://www.uni-mannheim.de/transportrecht/>.

³ V. Waldstein T., Holland H. Binnenschiffahrtsrecht. Kommentar. 5, völlig neu bearb. Aufl. 2007. Buch. XLI, 1145 S. 3. De Gruyter. URL: <https://www.beck-shop.de/waldstein-holland-de-gruyter-kommentar-binnenschiffahrtsrecht/product/38474> (дата звернення: 22.06.2019).

симально широкого спектру питань, котрі стосуються практики. Коментар враховує останні зміни національного та міжнародного транспортного права та включає аналіз Закону про внутрішнє судноплавство (про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (Binnenschiffahrtsgesetz – BinSchG))¹, а також положень Торговельного уложення Німеччини, на які посилається закон; договорів фрахту, пасажирських перевезень, рятування; положень Будапештської конвенції про договір перевезення вантажу у внутрішньому судноплаванні (CMNI); приписів про завантаження / розвантаження; порядку створення та розподілу фонду щодо обмеження відповідальності в морському та внутрішньому судноплаванні (положення про судноплавну дистрибуцію); правил щодо загальної аварії на Рейні, затверджених Міжнародною асоціацією Рейнського суднового реєстру (IVR); закону про судовий розгляд питань внутрішнього судноплавства; окремих переглянутих положень Рейнського судноплавства (Mannheimer Akte) і Мозельського договору.

Автори праці досягли поставленої мети, надавши читачу солідно обґрунтовану й актуальну роботу, яка дає можливість швидко отримати всебічну інформацію та вирішувати практичні питання права внутрішнього судноплавства.



На фото: К. Отте
«Право внутрішнього
судноплавства».
Збірник законодавства
у 2-х томах (бібліотека
проф. К. Отте у м. Одеса)

До усталеної традиції розгляду поняття та джерел права внутрішнього судноплавства належить виділення приватноправових та публічно-правових складових. До публічної частини права внутрішньо-

¹ Мошак Г. Г. Гражданско-правовое регулирование внутреннего судоходства: учеб. пособ. Одесса : Изд. Букаев Вадим Викторович, 2014. 58 с.

го судноплавства належить міжнародне річкове право, оскільки воно регулює міждержавні відносини владного характеру, пов'язані з використанням міжнародних річкових водотоків і водойм шляхом встановлення правових режимів їхнього використання з метою судноплавства, рибальства й іригації. Згідно із зазначеним поділом Белградська конвенція про режим судноплавства на р. Дунай від 18.08.1948 р., Гельсінська конвенція про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер від 17.03.1992 р., Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ) від 19.01.1996 р. належать до джерел *публічного права*. До національних джерел публічного права належать ті акти, котрі регулюють шляхом безальтернативних управлінських приписів здійснення судноплавства та забезпечення його безпеки, а також деякі інші питання. Тоді як *приватне річкове право* – підгалузь приватного права – регулює приватноправові відносини невідного характеру, пов'язані з міжнародними та національними річковими перевезеннями вантажів, пасажирів і багажу, які здійснюються внутрішніми водними шляхами, що пролягають на території однієї чи декількох держав. До джерел міжнародного приватного права внутрішнього судноплавства належать, зокрема, *Братиславські угоди*, укладені Дунайськими судноплавними компаніями. Вони включають, серед іншого, Угоду про загальні умови міжнародного перевезення вантажів по р. Дунай від 1955 р. зі змінами та доповненнями¹; Угоду про перевезення великотонажних контейнерів у міжнародному сполученні по р. Дунай (1990 р.) та інші документи². Зазначеними документами врегульовано відшкодування шкоди, заподіяної у результаті зіткнення суден внутрішнього плавання особам чи предметам, що знаходяться на їхньому борту у водах однієї із Договірних сторін; виплату компенсації за будь-яку шкоду, завдану судном внутрішнього плавання у водах однієї із договірних сторін або за шкоду іншим суднам внутрішнього плавання, або особам чи предметам на борту таких

¹ Збірник наявних основних умов міжнародного перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/bratislava_agreements/TRANS-SC.3-R.157-r.pdf.

² Конференція директорів Дунайських пароходств – учасників братиславських соглашений. Братиславские соглашения между Дунайскими пароходствами. URL: http://www.donau.bg/uploads/file/Bratislavskije_Soglashenija.pdf.

суден у результаті здійснення або невиконання маневру, у тому числі невиконання правил, навіть коли зіткнення не сталося.

Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання запроваджує умови реєстрації суден, передачу судна з реєстру однієї договірної сторони в реєстр іншої договірної сторони та анулювання реєстрації. До конвенції додаються два протоколи: протокол № 1 про речові права на судна внутрішнього плавання і протокол № 2 про примусовий продаж суден внутрішнього плавання. Конвенція набула чинності 24.06.1982 р. Вона регулює відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну пасажиру або його багажу, і встановлює межі такої відповідальності. Конвенція застосовується до кожного договору перевезення пасажирів та їхнього багажу внутрішнім водним транспортом, коли, відповідно до умов договору, перевезення здійснюється на водах принаймні двох держав і коли місце посадки, місце висадки або обидва ці пункти знаходяться на території договірної держави. Положення Конвенції застосовуються навіть у тому випадку, коли використовуване судно не є судном внутрішнього плавання, незалежно від прапора, реєстрації судна та місця реєстрації або громадянства сторін.



На фото: Монографії докторантів проф. К. Отте за матеріалами їхніх дисертацій у галузях права внутрішнього судноплавства, морського, залізничного, автомобільного, повітряного права (бібліотека проф. К. Отте у м. Одеса)

Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (CRTD) 1989 р. передбачає відповідальність перевізника в разі загибелі або травмування людей, втрати чи пошкодження майна або навколишнього середовища в результаті перевезення небезпечних вантажів на борту транспортного засобу. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ) передбачає, що відповідальність перевізника має бути предметом обов'язкового страхування або іншого фінансового забезпечення.

Зрозуміти природу й тенденції регулювання відносин внутрішнього судноплавства допомагає вивчення законодавства, що регулює діяльність різних видів транспорту, особливо приватноправових приписів, які регулюють договірну відповідальність перевізників.

Зокрема це Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) 1956 р. з поправками, внесеними Протоколом 1978 р.; Єдині правила, що стосуються міжнародного залізничного перевезення вантажів (RU-CIM) (додаток В до Конвенції КОТІФ 1980 р.); Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила) 1978 р.; Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародного повітряного перевезення (Варшавська конвенція) 1929 р. з поправками, внесеними Гаазьким протоколом 1955 р.; Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24.05.1980 р.; Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародне перевезення вантажів 1980 р.

Країнам, які не мають достатньої нормативної бази для внутрішнього водного транспорту, наприклад Україні, пропонується використовувати міжнародні конвенції Організації Об'єднаних Націй в галузі внутрішнього водного транспорту та розглянути можливість приєднання до них; укладати двосторонні й багатосторонні договори й угоди для розвитку міжнародних транспортних і транскордонних систем, обмінюватися кращими практиками та підтримувати страте-

гічний діалог, націлений на підвищення ефективності внутрішнього водного транспорту¹.

Характерною рисою, що відрізняє українське законодавство від німецького, є відсутність у останньому визначень або ж їх мінімальна кількість. Закон (BinnSchG) також не містить визначення поняття права внутрішнього судноплавства. У 1-му та наступних його параграфах наводяться ознаки судновласника та інших осіб. Проект закону України «Про внутрішній водний транспорт» *предметом регулювання* називає відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, використання суден, внутрішніх водних шляхів та їхніх берегових смуг для судноплавства. Він визначає правовий режим річкових портів і терміналів, об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту. Відносини, пов'язані з малими, спортивними суднами, водними мотоциклами та засобами для розваг на воді, цей Закон регулює в частині організації безпечного їх використання на водних шляхах загального користування. Наведене в проекті Закону визначення предмета регулювання фактично є переліком відносин, котрі підпадають під його дію. Недоліком є його недовговічність. Одні відносини зі зміною суспільства та виробництва зникають і випадають зі сфери регулювання, інші – виникають. Це вимагає постійних змін законодавства. Аналогічним шляхом – перерахуванням видів відносин, що підпадають під предмет регулювання – здійснено закон «Про автомобільний транспорт». Статтею 3 Закону передбачено, що він регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їхні відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують роботу автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

¹ Декларация министров Международной министерской конференции по внутреннему водному транспорту «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте». Вроцлав, Польша, 18 апреля 2018 г. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_r.pdf.

Кращим варіантом визначення могла б бути концептуальна модель – визначення поняття шляхом вказівки на природу відносин, які він регулює, як це здійснено у ст. 1 ЦК України та у ст. 1 КТМ України. Зокрема, КТМ України визначає природу відносин вказівкою на їхнє походження з торговельного мореплавства, тобто таких, що виникають із використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Водночас слід зазначити, що правила Кодексу торговельного мореплавства України поширюються як на морські судна, так і *в окремих випадках* на судна внутрішнього плавання під час їхнього прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт і у випадках, передбачених статтями 297 і 327 КТМ України.

Отримані результати розгляду наведених джерел дають можливість сформулювати робоче поняття права внутрішнього судноплавства. У зазначеному сенсі право внутрішнього судноплавства – це сукупність правових норм, що регулюють відносини з використання внутрішніх водних шляхів та відповідної інфраструктури для цілей судноплавства. Наведене визначення в подальшому конкретизується та розширюється відповідно до результатів розгляду розвитку європейського транспортного права, що утворює контекст права внутрішнього судноплавства, правового статусу судовласника, капітана та команди судна, аналізу регулювання перевезень та відповідальності за них, які розглянуто в наступних частинах книги.

Право внутрішнього судноплавства у структурі європейського транспортного права

Поняття європейського транспортного права пов'язане з поняттям європейського права. Під останнім розуміють сукупність юридичних норм, які утворюються й діють у межах правових систем європейських держав. Наведене визначення європейського права з посиланням на Є. О. Харитонова та О. І. Харитонову наводить О. В. Стрельцова. У цьому випадку «європейське право» виступає узагальнюючим поняттям щодо всієї сім'ї національних правових систем окремих держав Європи¹. Виходячи з визначення європейського права в широкому сенсі, під європейським транспортним правом слід розуміти транспортне право держав Європи.

Необхідність вивчення процесів, що відбуваються в транспортному праві, зумовлюється їхнім впливом на право внутрішнього судноплавства. Відносини у внутрішньому водному транспорті підпадають під регулювання як національним, так і міжнародним транспортним законодавством. Останнє запроваджує конкретні правові режими для внутрішніх водних шляхів, регулює окремі питання або комплекси питань, пов'язаних із внутрішнім водним транспортом. Право внутрішнього судноплавства знаходиться також під впливом законодавства Європейського Співтовариства. Хоч акти Співтовариства становлять лише частину нормативної структури, яка регулює діяльність внутрішнього

¹ Стрельцова О. В. Європейське право як багатовимірний феномен: підходи до розуміння й визначення поняття. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2011. № 7. С. 72–80. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmj_2011_7_12.

водного транспорту на території Європейського Співтовариства, однак їхня значимість швидко зростає¹.

Право внутрішнього судноплавства і транспортне право знаходяться під впливом соціально-економічних факторів тієї чи іншої країни. Тож їх теж слід враховувати.



На фото: Сторінка монографії Г. Муцака
«Право внутрішнього судноплавства»
(Австрійська національна бібліотека)

Відносини між Україною та Німеччиною, безумовно, посилюються під знаком європейського майбутнього². Угода про партнерство й кооперацію 1998 р., а також підписана Радою Європи в кінці 1999 р. в Гельсінкі «Загальна стратегія України – ЄС» і, нарешті, Угода про асоціацію між Україною з однієї сторони та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами з іншої сторони (набрання чинності відбулося 01.09.2017 р.) ставлять зв'язки України з ЄС на нову основу. У сфері економічного співробітництва сусіднім і окремим третім державам на довгий термін має відкритися спочатку довгострокова участь у внутрішньому ринку

¹ Muzak G. Österreichisches, Europäisches und Internationales Binnenschiffahrtsrecht. Vormals Verlag DER K. U. K. Hof- und Staatsdruckerei. Wien, 2004. 660 s.

² У розділі «Право внутрішнього судноплавства у структурі європейського транспортного права» використано за згодою проф. К. Отте частину тексту його промови, здійсненої на Вченій Раді Одеського національного морського університету 27.09.2006 р. Окремі доповнення тексту перекладачем Г. Г. Мошаком мали на меті його адаптацію до монографії.

ЄС, а також участь у спільних програмах. Кооперація з ЄС тягне зокрема поступову адаптацію українських законів, норм і стандартів до права ЄС.

У галузі матеріального *цивільного права* ЄС, навпаки, досі утримувався. Міжнародні угоди є обов'язковими; вони функціонують. Дотепер часткова адаптація суттєво різного національного транспортного права запланована лише з реформістських міркувань європейського договірної права, що на сьогодні є предметом наукової дискусії з ініціативи ЄС.

Державні ринки, скарга на бездіяльність. На початку 80-х років Європейський Парламент подавав позов до Ради Міністрів ЄС щодо законодавчої бездіяльності в транспортному секторі. Хоча в договорі ЄС 10 статей стосуються транспорту. У 1985 р. Європейський суд задовольнив цей позов. Європейським Співтовариством були встановлені уніфіковані, позбавлені дискримінації умови допущення й діяльності транспортних підприємств на територіях держав – учасниць ЄС, на яких вони самі не знаходилися. Стосовно повітряних, дорожніх, водних та залізничних транспортних перевізників згодом були видані відповідні правові акти щодо видів транспорту. Наступні роки усіма цими юридичними документами Європейське Співтовариство послідовно переслідувало дві мети. Воно планувало відкриття транспортних мереж, що належать окремим державам, для транспортних фірм інших держав ЄС. Це відкриття відбувалося двома шляхами:

– *лібералізацією окремих транспортних ринків держав*, тобто наданням доступу до ринку повітряного, дорожнього, залізничного сполучення, судноплавства згідно зі взаємним відкриттям для всіх європейських транспортних підприємств;

– *загальноєвропейською уніфікацією* чинних на національних транспортних ринках конкурентних умов, тобто оптимізацією конкуренції на національних транспортних ринках. Особливо не лише всередині транспортних інфраструктур, але так само й між ними. Між пропозиціями сполучення одного виду служб, а також між пропозиціями сполучення різних служб тільки конкуренція має вважатися

панівним принципом певного порядку. Ясна модель мислення звучить так: свобода для всіх створює ефективність. Ефективність створює добробут для всіх. Однак при цьому є численні підводні камені.

Парадигма вільної конкуренції. Принципове відкриття національних ринків для приватних транспортних служб інших держав ЄС. Лібералізація національних транспортних ринків є демонтажем державних бар'єрів доступу до ринку. Національно обумовлені транспортні ринки необхідно відкривати для всіх транспортних підприємств спільноти. Окремі країни ЄС досі не подолали ці наслідки. Тому темп лібералізації в окремих видах транспорту різний.

Роль *першопроходця лібералізації* розпочало відігравати – навіть задовго до заснування ЄС – *внутрішнє судноплавство* з його свободою судноплавства на Рейні для суден суміжних держав Рейну, згідно з *Мангеймськими актами* 1868 р., і на Дунаї – згідно з Белградською конвенцією 1948 р. Оформлення договорів під виглядом державних веде сьогодні до розбіжностей із далекоглядною вимогою регулювання ЄС, яке охоче підпорядковувало б внутрішнє судноплавство праву ЄС, як це вже траплялося з іншими видами транспорту.

Під сприятливим керівництвом ЄС у числі перших був лібералізований доступ до повітряного сполучення та дорожнього руху. Характерним є при цьому транскордонний допуск з використанням так званої «загальної ліцензії». Надання дозволу на здійснення суто внутрішніх перевезень закордонним підприємствам (т. зв. каботаж) відбувалося значно пізніше, а саме: 1992 р. – у внутрішньому судноплавстві, 1997 р. – у повітряному сполученні, 1998 р. – у дорожньому транспорті. Звідси видно, що транспортна політика довго служила також захисту вітчизняних ринків.

Залізничне сполучення навпаки за своєю первісною структурою та цільовою установкою не орієнтувалося на проведення діяльності в чужій інфраструктурі. Звідси випливало взаємне відкриття багатьма пакетами законодавств, які спочатку передбачали економічне відділення мережі та підприємств, потім вимогу доступу іноземних залізничних підприємств в ешелонованій формі для вантажообігу на

певних трасах, потім у загальній мережі; спочатку транскордонне, пізніше також і в формі каботажу; тільки вантажообіг, потім пасажирське сполучення. Ця диференціація буде цілком задовольняти ще багато років.

У зоні суб'єктивних умов доступу до ринку (допуск до роботи за спеціальністю; передумови щодо освіти; право контролю; визнання документів про професії) право Співтовариства характеризується встановленими раніше перевагами, конкретизація яких надається праву кожної держави-учасниці. Тут це відбувається дещо повільно. Останніми є залізниці через їхні відмінності в технічних системах. Дотепер бригада потягу біля кордону змінюється повністю; потяги мають очікувати вільні траси.

Оптимізація конкуренції на відкритих національних, однак вузьких, ринках для транспортних служб. Лібералізація має на увазі принципове відкриття національних транспортних ринків для іноземних транспортних підприємств. Її здійснення не має доказів доступності мереж доріг та інфраструктури на національних ринках для всіх конкурентів у кожному окремо взятому випадку. У разі прогресивного відкриття шляхів сполучення їхня межа потужності в повітряному просторі, аеропортах, портах і на рейкових шляхах буде очевидною та більш виразною. Тому питання про відповідну оптимізацію конкуренції на принципово ліберальних національних транспортних ринках розглядається з трьох точок зору:

- необхідна конкуренція за доступ до транспортної інфраструктури;
- після наданого доступу необхідна конкуренція транспортних інфраструктур;
- необхідна конкуренція між різними транспортними інфраструктурами.

Конкуренція за доступ до інфраструктури. Пов'язані з цим проблеми добре відомі, зокрема, у *повітряному сполученні*, де розподіл часу злету та часу посадки – т. зв. ніш часу, або «слотів», – повинні здійснювати аеропорти Співтовариства. Для цього випадку в європейському праві є інструкції, які регулюють розподіл транспортних

інфраструктур серед транспортних підприємств, що змагаються. Механізми регулювання конфліктів необхідні у випадках, коли потужність наявної мережі не може задовольнити запит у певних часових рамках. Мають вирішуватися проблеми пріоритету й розподілу. Для перевантаженого аеропорту відповідна держава-учасник прикріплює фізичну або юридичну особу зі спеціальними знаннями у сфері координації розкладу польотів на підприємствах авіаперевезень до координатора аеропорту, який бере на себе розподіл ніш часу і спостерігає за їх використанням.

Однією серед основних проблем у сучасній системі розподілу ніш часу є справедливе зважування інтересів уже заснованих підприємств авіаперевезень у контексті інтересів підприємств, котрі тільки виходять на ринок у перевантажених аеропортах. Очевидно, утворюється поле напруги між вимогами власників старих прав (заснованих вже авіакомпаній) і наданням ринкових можливостей доступу для новачків («Newcomer»). Нові підприємства авіаперевезень повинні, навпаки, мати можливість функціонувати, їхні більш дрібні послуги повинні мати можливість розширюватися. Тому право ЄС передбачає створення пулу, що містить по-новому створені, невикористані ніші часу, а також ті, які здало підприємство авіаперевезень або які з'явилися в розпорядженні іншим способом. Не використані ніші часу стягуються та приносяться у відповідний *пул ніш часу*, крім випадків, коли відмова від використання обґрунтовується заборонаю старту для типу літального апарату або блокуванням аеропорту, повітряного простору чи іншими виключними обставинами. Ніші часу, внесені в пул, розподіляються за клопотанням підприємств авіаперевезень. 50 % цих ніш часу в пулі знаходяться в розпорядженні нових претендентів, крім випадків, коли одночасно вводиться захисний механізм, щоб уникати спотворень змагання між підприємствами авіаперевезень, якщо пропозиції нових претендентів становлять менше 50 %. Ніші часу можуть вільно обмінюватися між підприємствами авіаперевезень, проте торгівля ними (слотами) заборонена через ринкову могутність вже заснованих товариств. Для розвитку конкуренції мають вводитися орієнтовані

на ринок принципи – заплановані моделі аукціону та лотереї з торгівлею або без супутньої торгівлі слотами. Проблематика слотів повертає в ліберальне *залізничне сполучення*. Спеціально створене Федеральне агентство мереж спостерігає за вільним від дискримінації розподілом слотів товариством мереж у Німеччині та розв’язує суперечки. Залагодження суперечки має перевагу. Нерозв’язні конфлікти щодо рівнозначних трас вирішує спеціально уповноважений орган. Незважаючи на запроваджену залізничну лібералізацію в державах – учасниках ЄС, в однаковій мірі вільний від дискримінації доступ сформовано ще не у всіх державах. Наприклад, німецька сторона скаржитися, на доступ до французької мережі.

Змагання у відповідній інфраструктурі. Нарешті, ліквідація внутрішніх кордонів тільки тоді може привести до вільного транспортного простору, коли національні рамкові умови, у яких можуть діяти види транспорту, зрівнюються або, щонайменше, відчутно зближуються. Різне право викликає порушення правил конкурентної боротьби. Тому ЄС в існуючих галузях транспорту прагне, зокрема, до узгодження визначень безпеки, охорони навколишнього середовища, соціального захисту та захисту споживачів. Ціноутворення вже звільнено в секторі перевезень вантажів. До прав спільноти ще додаються переваги гармонізації в податковому та митному праві.

Важливою є здатність до взаємодії систем, наприклад у повітряному сполученні, щодо питань радіолокації. Зіткнення пасажирського літака Bashkirian Airlines з німецьким вантажним літаком над німецькою державною територією 01.07.2002 р. чітко вказує на потребу уніфікованого й регульованого повітряного контролю. Зрештою, Німеччина не змогла обґрунтувати в суді те, що відповідальність за ефективний повітряний контроль над власною територією згідно з міжнародним правом належить швейцарському товариству, і була змушена протягом короткого терміну відшкодувати збитки.

Незвично національнорозколотою в Європі є радіолокація. Ще у 2004 р. було опубліковано пакет законів ЄС про запровадження рамових умов створення уніфікованого європейського повітряного простору (single sky). Було також заплановано підвищення безпеки та змі-

ну структури повітряного простору поза національними кордонами й відповідно до обсягів сполучення. Безперешкодне сполучення в європейському уніфікованому повітряному просторі без внутрішніх кордонів за максимальної безпеки польотів дозволяє створити уніфіковану область Європейської інформації польотів (Europäischen Fluginformationsgebiets – EUIR EUIR)¹ для верхнього повітряного простору – від 8700 м. Це сполучення використовується зокрема для перельотів. Простір має змінити структуру в транскордонному функціональному секторі служби безпеки польотів, що дозволить більш ефективно використовувати як повітряний простір і системи, так і персонал. Запровадження таких функціональних блоків повітряного простору досягається насамперед зменшенням процесів передачі польоту до різних районних контролюючих пунктів і когерентність між структурами верхнього та нижнього повітряного простору. Поділ нижнього повітряного простору, використовуваного для прильоту в аеропорти, за допомогою сухопутних і морських кордонів має зберігатися.

Водночас необхідно продовжити створення європейських рамкових умов для витоків конкуренції між приватизованими надавачами аеронавігаційних послуг. Так має бути досягнута оптимізація європейського повітряного простору, що позитивно відіб'ється на проблемі запізень і зростанні повітряного сполучення. Наступний припис про порядок використання повітряного простору в уніфікованому європейському повітряному просторі спрямований на підвищення потужності служб безпеки польотів, підвищення надійності, ліквідацію роз'єднаності служби безпеки польотів і пов'язаної з цим нестійкості, поліпшення інтеграції військової сфери в організацію

¹ Управління повітряним рухом: організація і використання повітряного простору в Єдиному європейському небі. (Flugverkehrsmanagement: Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum).

Während die Grenzen zu Lande verschwunden sind, bestehen die Grenzen im Luftraum fort. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission am 10. Oktober 2001 ein Maßnahmenpaket zum Flugverkehrsmanagement beschlossen, um bis zum Ende des Jahres 2004 den einheitlichen europäischen Luftraum zu verwirklichen. Ziel ist es, die Fragmentierung des Luftraums der Europäischen Union (EU) zu beenden und einen leistungsfähigen, effizienten und sicheren Luftraum ohne Grenzen zu schaffen. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124046>.

служби безпеки польотів і сприяння впровадженню нових технологій. Здатність до взаємодії різних систем менеджменту повітряного сполучення повинна бути досягнута шляхом уніфікації технічних специфікацій і сертифікації компонентів та систем.

Також кульгає й залізниця. Відмінності в ширині колії, системах електрозабезпечення та сигнальних систем вимагають сьогодні в транскордонному сполученні технічно дорогих транспортних засобів і матеріалів, у високошвидкісному сполученні – і обладнаних трас, і сигнальних систем. Вимог щодо змін наземної залізничної мережі більше.

Правові переваги Європейського Союзу в гармонізації соціального, екологічного та податкового права могли б бути сьогодні виділені пункт за пунктом ще в багатьох інших областях. Дотепер встановлено тільки правові норми з питань зовсім низьких, мінімальних, ставок оподаткування мінерального палива й автомобілів через висхідну шкалу, проте на транспорті відчутне вирівнювання прав – усе обмежується конкурентними податковими умовами. Незначний ефект гармонізації норм знову ставить під сумнів надання можливості державам-учасникам додаткового звільнення від виняткового регулювання. Демонтаж нерівномірності конкурентних умов залежить також від зміни права переваг спільноти на рівні країн-учасниць. Часто пропонуються тільки пункт за пунктом лише мінімальні стандарти європейських переваг, які надають значний діапазон для дій, для різних національних політично важливих подій та досягнення інтересів. Наприклад, можна виявити слабкі місця європейської нормативної бази щодо особливо актуальних питань здійснення плати за транспортну інфраструктуру в її власних рамках, питання про гармонізацію якої по всій Європі поки не вирішене задовільним чином, незважаючи на велику кількість різних систем реалізації плати, що знижує ефективність європейської транспортної системи в цілому. Таким чином, наприклад, в області дорожнього вантажообігу Європи існує роздробленість митних зборів, за якої користувачі повинні оплачувати поїздки по автобанах з обов'язковими митницями. У «Європі євровіньеток» потрібно платити за вантажний автомобіль на загальній

дорожній мережі, як правило, за весь рік, і є частина Європи, де взагалі не потрібно платити ніяких мит.

Існують також дев'ять різних систем відшкодування. Наприклад, рівень покриття витрат за використання європейської залізничної інфраструктури варіюється між 0 і 100%.

Зрештою, потрібно враховувати, що конкурентні умови необхідно погоджувати знову і знову у зв'язку з мінливістю даних, наприклад, розвитком техніки або появою нових даних в області навколишнього середовища. Це обумовлює необхідність постійного нагляду за національними перетвореннями й дотриманням європейських переваг гармонізації.

Змагання за інфраструктуру. Іноді існує змагання за всі транспортні ринки: держава може передати здійснення регіонального сполучення приватній особі, котра платить державі кошти як винагороду. Це існує в регіональному залізничному сполученні між містами. Однак багато регіональних сполучень, пов'язаних із дорожнім рухом у містах (автобус, трамвай), навпаки, дефіцитні. Для нерентабельної частини послуг ці кошти є немов дотаціями.

Сполучення можуть здійснюватися продумано й раціонально, однак тільки одним підприємством. Це стосується регіонального пасажирського залізничного сполучення й дорожнього пасажирського сполучення. Але оскільки ці сполучення оплачуються державним замовником, навколо них існує змагання. Розподіл мережевих інфраструктур між претендентами тепер доходить до конфлікту між вільним змаганням з одного боку та збереженням достатнього – такого, що покриває попит транспортного асортименту, – з іншого боку. Розпорядником транспортного завдання є держава.

Відкритим залишається питання, чи може держава надавати завдання на виконання транспортних послуг вільно (з цього отримувати вигоду, як правило, з корінних місцевих підприємств) або ж його (транспортне завдання) необхідно розподіляти в рамках Європи. А якщо мова йде про збиткове сполучення, то його компенсація державними дотаціями може бути навіть у вигляді заборонених виплат. Комісія ЄС у своїх проєктах розпоряджень довго відслідковувала

обов'язок тотального оголошення конкурсів, адже тут мова про дуже велику кількість грошей. Це викликало значне занепокоєння в містах та комунах, які самі займалися міськими сполученнями та побічно фінансувалися доходами з енергетики. Вони боялися прийняття завдання з обслуговування іноземними підприємствами.

Після численних судових дискусій та жорстких перемовин у Раді Міністрів ЄС у цих областях тепер складається така картина: безпосереднє надання регіональних залізничних послуг без тендеру можливе, якщо частина надаваного сполучення «перекладається» на кілька років до конкурсного змагання. І регіональні послуги дорожнього руху зовсім не повинні оголошуватися нижче певних обсягів завдання. Дотації допустимі, якщо вони від самого початку прозорі, доступні й відповідні, а також не слугують для додаткового покриття збитку. Суворі європейські правила передачі замовлень фірмам пов'язані тут із великими секторальними граничними величинами, термінами переходу, міркуваннями захисту станів і вказують на можливу зміну парадигм для контрольованої конкуренції. З тих пір в дискусії настало затишшя.

Змагання між інфраструктурами (проблематика завантаження). Все ще залишається без відповіді питання про потенціал оптимізації конкуренції між видами транспорту. Багато відмінностей діє спотворююче. На противагу дорогам і рейкам *внутрішнє судноплавство* вільне від податків. Впровадження відшкодування шляхам сполучення у внутрішньому суднопластві було б знову проблематичним, оскільки звільнення від податків, гарантоване Мангеймськими актами, неможливо усунути правом ЄС, адже держава-учасник Швейцарія не є членом ЄС. Введення уніфікованих принципів сплати платежів за користування шляхами, хоча й заплановане в масштабах ЄС, проте не узгоджується з Мангеймськими актами.

До цього додається й те, що не відрегульовано також збільшення платежів за користування, які застосовуються до однакових інфраструктур. Перевізники, що сплачують мито, у будь-якому разі виступають проти фінансування інфраструктурних заходів у сфері конку-

руючих видів транспорту – залізниці та внутрішнього судноплавства (заперечення про недопустимість непрямої субсидії).

Інші спотворення конкуренції між видами транспорту виникають в області навколишнього середовища, соціального захисту та захисту споживачів. Зокрема тут привертає увагу дуже різне оформлення прав споживачів. Тоді як підприємства авіап перевезень у разі недоставки авіапасажирів підпадають під компенсаційні зобов'язання та зобов'язання щодо обслуговування, спроби посилення яких, крім того, були вже зроблені, обговорення про впровадження прав пасажирів у трансграничному європейському залізничному сполученні ще продовжується. Нарешті, все ще існують відмінності в податковому праві, а також у державних дотаціях. Наприклад, заперечується звільнення від податку на польотний бензин. Нещодавно Німецька залізниця подала позов Комісії ЄС за податкові пільги повітряному сполученню, щоб домогтися розслідування правового сприяння звільненню від сплати податків на польотний бензин у Німеччині. Вона програла в Європейському суді¹.

Європейська вимога регулювання дорожнього руху. Безліч директив і розпоряджень, великих правотворчих програм Європейське Співтовариство тим часом пов'язує із далекосяжними вимогами щодо своєї компетенції на створення і запровадження правових норм та вирішення питань підсудності.

Рішення Європейського суду «про відкрите небо» («open Skiens» – *Utreil des EuGH*). Право держав-учасників ЄС на укладення двосторонніх угод про повітряне сполучення зі США стало все більше піддаватися сумніву. Воно уповноважує Сполучені Штати відкликати, вводити або обмежувати транспортні права підприємств авіап перевезень зазначених держав-підписантів. Після цього літаки європейських авіаліній могли підлітати до США тільки зі своєї батьківщини (застереження про національність).

Згідно рішення Європейського суду від 5.11.2002 р. про так зване «Відкрите небо» – право висловлювання з істотних питань про виняткову міжнародно-правову договірну компетенцію належить Спів-

¹ Financial Times Deutschland vom 21.12.2002, S. 3.

товариству. Виняткова компетенція Співтовариства на укладення правових договорів впливає вже із самого договору про створення ЄС. Укладення Європейським Співтовариством міжнародно-правової угоди має на меті досягнення цілі, якої не можливо досягти запровадженням автономних правил. Передумовою для виняткової зовнішньої компетенції Співтовариства є необхідність ситуації, у якій ЄС, зважаючи на норми про його створення та поточні внутрішні повноваження щодо транспортних питань, могло б ефективно виконувати функції тільки одночасно з відповідною зовнішньою компетенцією.

Крім того, виняткова компетенція Співтовариства на укладення міжнародно-правових договорів обґрунтовується тим, що їх ухвалювало Співтовариство, оскільки воно зайняло сферу політики шляхом видання секундарного права, щоб одночасно здобути виняткову зовнішню компетенцію, яка забороняє державам-учасникам цієї сфери нові міжнародно-правові обов'язки. Із виданням вторинного права Співтовариства настає велике блокування компетенції, після якого держави-учасники більше не уповноважені на такі міжнародно-правові зобов'язання, які мають ознаки паралельності із правом Співтовариства та виражені ознаки співпадіння з відповідним правом Співтовариства.

Таким чином, двосторонні договори ЄС має узгоджувати самостійно або, якщо це не відбувається, то держави-учасниці мають робити це в розумінні, прийнятному для ЄС.



На фото: І. Коллер
«Транспортне право».
Коментар,
5-те та 6-те видання
(бібліотека проф. К. Отте
у м. Одеса)

Право внутрішнього судноплавства. Подібні суперечки про підвідомчість могли б відбуватися у праві внутрішнього судноплавства. Оскільки Німеччина уклала чисельні двосторонні міжнародно-правові договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах з Австрією, Угорщиною, Чеською Республікою, Словаччиною, Польщею, Болгарією, Румунією, а також з Україною та Грузією, які не є державами-кандидатами. За структурою міжнародно-правові угоди Федеративної Республіки Німеччина з названими державами дуже схожі, вони частково збігаються текстами навіть дослівно. Ці угоди стосуються спочатку відносин з державами, які не є членами ЄС. Якщо після набуття відповідною державою членства в ЄС вони суперечать праву ЄС, то договори не застосовуються. Чинними залишаються тільки угоди, пов'язані з технікою та безпекою. Однак до розірвання угод із німецької сторони досі не дійшло.

У рішенні від 14.07.2005 р. – С – 433/03 Європейським судом було встановлено, що індивідуальне узгодження, висновок, ратифікація та введення в дію двосторонніх угод Німеччини з Румунією, Польщею та Україною порушують статтю 10 ЄЕС і приписи (ЄС) номер 3921/91 і 1335/96 / ЄС. Оскільки Німеччина проігнорувала необхідність співпраці або погоджень із комісією Європейських Співтовариств. За пів року до вступу Польщі в ЄС заявленим позовом комісія хотіла підкреслити, очевидно, своє право на компетенцію. Хоч договір Співтовариства категорично не розповсюджує зовнішню компетенцію на сферу її внутрішнього судноплавства, але перший абзац статей 71 і 80 ЄС передбачають право дій Співтовариства в цій галузі. Уже в 1971 р. Європейський суд постановив (рішення AETR – Rz. 16, 18, 22), що компетенція Співтовариства на укладання міжнародно-правових угод впливає не тільки з договорів, але й з інших договірних положень та може виходити також і з оголошеного раніше типу юридичних документів спільних органів.

Складніші справи з річковим режимом на Рейні й Дунаї. Мангеймська конвенція, до якої приєдналися держави-учасники Німеччина, Бельгія, Франція, Нідерланди та Швейцарія (остання не належить до Європейського Співтовариства), називає запровадження уніфіковано-

го режиму судноплавства на Рейні найважливішим, основним принципом свободи й рівності судноплавства, включно із заборороною зборів, на якій ґрунтується судноплавство (Beschiffung).

Додатковий протокол № 2 до переглянутого Акта про судноплавство на Рейні поширює умови, якими користуються на Рейні судна договірних держав, і на такі судна, які уповноважені ходити під прапором інших держав – учасниць Європейського Співтовариства. Таким чином, державам – учасникам Європейського Співтовариства надаються транспортні права, рівні правам держав-учасників Центральної рейнської комісії. Іншими принципами Мангеймських актів є:

- рівність капітанів і флотів;
- спрощене митне очищення;
- обов’язок суміжних держав технічно обслуговувати Рейн;
- уніфікація правил про безпеку суден і правил судноплавства;
- уніфікація судочинства у судноплавних справах і заснування судів з Рейнського судноплавства;
- заснування комісії для контролю цих принципів.

Будь-яких обмежень судноплавства необхідно уникати або, за можливості, їх зменшувати. Йдеться про природні, адміністративні, податкові, митні, економічні, а також юридичні або розпорядчі обмеження режиму єдності та рівності судноплавства на Рейні. Основними цілями є, зокрема, вдосконалення включених у європейську транспортну систему узгоджених правових норм, лібералізація ринків, сприяння безпеці суден, що задовольняє екологічні вимоги в якості співпраці з іншими міжнародними установами в питаннях внутрішнього судноплавства.

Центральная комісія судноплавства по Рейну (ЦКСР) з місцезнаходженням у місті Страсбург спостерігає за дотриманням принципів Мангеймських актів і за вдосконаленням режиму судноплавства на Рейні. Вона має повноваження на видання правових норм поліцейського нагляду з транспортно-правових і технічних питань, що належать до численних регулюючих механізмів. Приписи ухвалюються в Центральній комісії одноголосно. Потім держави-учасники ухвалюють рішення про внесення їх за встановлений строк у національне

право. ЄС «підтягує» більшість правових актів до відповідного змісту. Компетенції ЄС щодо Центральної рейнської комісії і щодо Дунайської комісії в контексті міжнародного права досі повністю не з'ясовані. Незважаючи на загальне визнання кооперації між ЄС і ЦКР з 2002 р., ЄС нещодавно здійснив переговори про вступ ЄС в ЦКР зі Швейцарією, яка спірно впливає на голосування держав Мангеймської конвенції.

Пропозиції про створення єдиного уніфікованого Європейського режиму внутрішнього судноплавства (EBIN) комісією, яка протегує створенню Агентства внутрішнього судноплавства ЄС, досі майже повністю відхилялися.



На фото: Електронне зібрання випусків журналу «Транспортне право» (бібліотека проф. К. Отте у м. Одеса)

Наступні парадигми. Транспортна політика ЄС реагувала на проблеми, викликані зростанням транспорту (перевантаження вулиць, погіршення навколишнього середовища і ненадійність сполучення починаючи з середини дев'яностих років), нечітким за змістом принципом наполегливої послідовності, який сформувався на рівні Організації Об'єднаних Націй та окремих держав. Водночас мова була не тільки про виробничо-економічне досягнення оптимальних результатів шляхом мінімального споживання ресурсів. Наполеглива транспортна політика ЄС мала б відтепер спрямовуватися на те, щоб усі транспортні системи відповідали економічним і екологічним вимогам

суспільства, за можливості дотримуючись соціальної справедливості для причетних до цієї політики людей. Так само здійснюються захист навколишнього середовища, гарантії безпеки енергопостачання, сприяння мінімальним нормам, зайнятим у секторі, а також захист пасажирів і громадян як партнерів за договором в аспекті договірної справедливості, безпеки і віднедавна запобігання загрозам безпеці. Для цього політика ЄС сприяє розвитку і впровадженню орієнтованих на майбутнє інноваційних рішень, які відрізняються енергетичною ефективністю або застосуванням альтернативних джерел енергії. Вона підтримує великі зрілі проекти в галузі спеціального комфортного транспорту (наприклад, GALILEO). Участь в міжнародних організаціях і сприянням власній індустрії ЄС прагне до глобальної провідної ролі під час ухвалення рішень щодо стабільного сполучення, сфери послуг тощо. До правил безпеки слід віднести наприклад, запровадження обмежень, що стосуються часу водіння та відпочинку, видачі посвідчень водія, примус до використання пасків безпеки, тахометра, встановлення граничних значень вихлопних газів і шуму. Також передбачене податкове полегшення та фінансове сприяння інвестиціям у транспортні носії, що відповідають екологічним вимогам. До цього додається відшліфоване туристичне право клієнтів на перебронювання або запізнення (рейс, потяг). Економічні, соціальні та екологічні питання повинні розв'язуватись одночасно. Це добре звучить, однак видається квадратурою кола. Попередньо названі заходи, з огляду на важливість завдань, діють швидше пункт за пунктом і окремо.

Стає зрозумілим, що в Європі поступово настав реалізм. Готовим розв'язанням проблеми подолання зростаючої транспортної завантаженості довго вважали перенесення потоків транспорту з дорожніх на залізничні та водні шляхи. Однак частка ринку різних видів транспорту в перевезенні вантажів і пасажирів переконує за допомогою недавніх цифр в тому, що цю перевагу не потрібно ігнорувати. Тому у доповіді Комісії ЄС повідомляється про зміну курсу: лібералізація триває, наполегливість триває. Нове: для оптимізації сумлінної конкурентної ефективності та наполегливості необхідно створення цільного сполучення та дієвих перевезень, потрібно вичерпати резерви ефективності мультимодальних перевезень.

У центрі транспортної політики знаходиться сприяння мульти-модальним ідеям логістики, доданим до всіх маршрутів перевезень. ЄС використовує низку технічних, організаційних і правових заходів та оцінок, які покликані посилювати створення транснаціональних транспортних подій.

Цьому має сприяти система заходів забезпечення стійкої рухливості громадян:

- надійне і впевнене сполучення;
- зайнятість і умови праці;
- забезпечення прав пасажирів;
- безпека транспорту й перевезень;
- запобігання небезпекам.

Урівноважений баланс руху та споживання енергії. Оптимізація транспортної інфраструктури таким шляхом:

- виявлення всіх джерел фінансування для розширення і збереження транспортної інфраструктури;
- впровадження збалансованої структури фінансування;
- впровадження розвинених (Intelligenter) систем відшкодування;
- розвиток логічної мережевої мобільності і транспортної логістики з використанням нових інформаційних технік і розвинених транспортних систем.

«Європейський план дій для логістики»¹ зобов'язує політику й економіку направляти шляхи сполучення і транспортний процес на потреби сучасної логістики, щоб вона оптимізувала наявне сполучення. ЄС, очевидно, пов'язує збільшення ефективності сумлінної конкуренції, з одного боку, з різноманітною інформацією про транспортні потужності й маршрути перевезення та прозорим фінансуванням, що відповідає інтересам користувача, з іншого. Необхідно, щоб використання шляхів сполучення здійснювалося за цінами, які відображають реальні економічні, соціальні та екологічні затрати товарів і послуг. З одного боку, для цього повинні зменшуватися зовнішні витрати шля-

¹ Aktionsplan Güterverkehrslogistik. Kommission der europäischen gemeinschaften. Brüssel, den 18.10.2007 KOM(2007) 607. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0607&from=DE>.

хом технічної та організаційної оптимізації, проте з іншого боку, і використання шляхів має дорожчати до переходу громадян та підприємств на альтернативні, більш дешеві, шляхи сполучення.

Перспектива. Висновки з описаного розвитку транспортного права та права внутрішнього судноплавства вражають: вимога свободи ринків помітно перетворюється на стан контрольованої свободи. Доступ до ринків, конкуренція на ринках і конкуренція за ринки необхідні й можливі. У питаннях захисту від ризиків вільної конкуренції, та забезпечення рівності умов діяльності, а також у питаннях захисту стабільності європейський законодавець обмежується тісним корсетом норм. Стійкість як сукупносуспільна мета досягається, і це очевидно, зміною ставлення до свободи. Таким чином, намічається процес, у ході якого політика Співтовариства поступово просувається вперед від односторонньої орієнтації до лібералізації й узгоджених конкурентних умов, до сильнішого обліку та управління транспортними запитами і зрештою до контрольованої конкуренції. Тому мириються з відстрочкою колишнього формування транспортної системи з метою оптимізації конкуренції. З тієї ж причини потрібно сприяти комбінованому вантажообігу, хоч, здається, цей принцип конкуренції між видами транспорту можна легко узгоджувати.

Тому боротьба за існування між вільною приватною й державною економіками ні в якому разі ще не закінчена. Приватні види транспорту не завжди готові або не завжди можуть сплачувати витрати на інфраструктуру й безпеку та здійснювати інші зовнішні витрати. Навпаки, держава побічно фінансує податками й вуалює збитковий стан справ. Кожне перекидання державою податкового фінансування на приватні транспортні установи частково могло б привести до значного подорожчання вантажообігу та, відповідно, до обмеження використання інфраструктури чи вантажообігу (мінімізації мереж). Однак заплановане Комісією ЄС поступове впровадження споживчого фінансування на всіх транспортних ринках за умови строгого включення до нього зовнішніх витрат, викликаних користувачами, також призведе до цього зростання витрат і підтримає державу в її «аутсорсингу». В обох випадках кінцевого споживача буде обтяжено.

Дилема стає очевидною: фінансування користувачів концентрує навантаження на реального користувача та причину витрат конкретного використовуваного транспортного маршруту. Модель полегшує ліквідацію прогалів і вузьких місць за рахунок приватного фінансування, приватного будівництва та приватної експлуатації. Отриманих таким чином коштів, безумовно, недостатньо для обслуговування всієї мережі. Там, де трафіку мало, доходи від призначеного для користувача фінансування дорожньої інфраструктури є невеликими. Їх недостатньо для покриття витрат на утримання. Не в інтересах конкретних користувачів обтяжувати їх витратами на обслуговування всієї мережі: мало хто тоді буде платити податки за всіх потенційних користувачів. Там, де прибуток не генерується, приватний підприємець зникає. Він не керується парадигмою послуг, що становлять спільний інтерес. Мережа буде зменшена в розмірах.

Тому приватне спонсорство, фінансування великих транспортних інфраструктур користувачами (автодоріг, залізниць) без будь-якої державної підтримки видається сумнівним. Зараз немає ніяких ознак того, що Комісія ЄС приділяє належну увагу парадигмі державних послуг, що становлять спільний інтерес, у тих сферах економіки або суспільства, які в принципі не є прибутковими, і як альтернативу конкретизує моделі приватного й державного змішаного фінансування. Під час ухвалення законодавства Співтовариства (*acquis communautaire*), а також у разі кожної правової поправки слід брати до уваги обговорення, наприклад, у Німеччині або у Франції, а також «небажані події, такі як британська приватизація залізниць у 90-х роках».

Необхідно взяти до уваги також середньострокову доповідь ЄС: парадигма ефективності на основі мультимодальності сформульована нечітко. У середньостроковому звіті ЄС не міститься ніяких чітких заяв про ефективність і підвищення дієвості цих заходів (наприклад, про вплив альтернативного використання маршруту або про витрати на перевалку у разі зміни способу пересування). Як це часто буває, шлях, намічений ЄС, є програмним і потребує виваженої оцінки.

Судновласник

До самостійних суб'єктів права внутрішнього судноплавства (ПВС) належать судновласник і вантажовідправник, котрі своїми власними діями здатні спричиняти виникнення, зміну чи припинення прав і обов'язків. Інші особи здатні позитивно чи негативно впливати на внутрішнє судноплавство, однак власними діями не можуть спричинити його виникнення чи припинення.

Питання правового статусу судновласника пов'язані з декількома блоками прав та обов'язків у сфері національного, іноземного й міжнародного публічного та приватного права. Вони є переважно зобов'язальними відносинами, у яких беруть участь також капітан та команда судна. До відносин, у які вступає судновласник, належать також трудові, страхові та суміжні з ними відносини, зокрема щодо об'єкта права власності – судна.

Переважна більшість німецьких авторів аналізує правовий статус судновласника та інших суб'єктів ПВС, опираючись на норми Закону про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (BinSchG)¹ (у подальшому – *Закон* у відповідному відмінку). Ця обставина обґрунтовує детальний розгляд положень Закону, котрі визначають статус судновласника як одного з визначальних суб'єктів відносин внутрішнього судноплавства.

Згідно з § 1 Закону судновласником є власник судна, яке використовується ним на річках або інших внутрішніх водах для цілей судноплавства. У відносинах із третіми особами до судновласника при-

¹ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (скоп.: Binnenschifffahrtsgesetz; BinSchG).

рівнюються також особи, які використовують неналежне їм судно для судноплавства на внутрішніх водних шляхах і керують ним самостійно або довіряють капітану.

Закон передбачає, що судновласник не має права перешкоджати особі, яка заявила вимогу як судовий кредитор (§ 102–115) у здійсненні вимоги, якщо він не доведе, що використання судна було для нього незаконним, а кредитор – що недобросовісним.

У Законі наводиться перелік обов'язків судновласника. Зокрема, він несе відповідальність за шкоду, заподіяну екіпажу судна або діючому на борту лоцману, чи третій особі під час виконання нею службових обов'язків. До екіпажу судна належать капітан, команда судна (§ 21 Закону) і всі інші особи, що виконують на судні службові обов'язки. Відсутність у проєкті Закону України про ВВТ переліку обов'язків судновласника виправдує розгляд їх у Законі (BinSchG).

Судновласник, згідно з § 4 Закону (BinSchG) може обмежити власну відповідальність за вимогами, що впливають із завдання шкоди особистості або майну, яка виникла на борту або в безпосередньому зв'язку з використанням судна чи під час рятування, включно з усуненням пошкодження (крім випадків, коли судно використовувалось для спорту чи відпочинку). Вимоги про відповідальність підлягають обмеженню незалежно від того, чим вони обґрунтовуються, а також незалежно від того, є вони приватноправової чи публічноправової природи і чи виникають вони на підставі договору або як-небудь інакше: зі зворотної вимоги або вимоги компенсації. Проте вимоги з усунення пошкодження, а також вимоги відповідно до абзацу 3 рядка 2 § 4 Закону не підлягають обмеженню відповідальності, якщо вони згідно з договором спрямовані на обумовлене відшкодування.

До вимог із заподіяння шкоди особі належать ті, що виникають у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням. Вимоги, що виникають із заподіяння майнової шкоди, – це втрати або пошкодження майна, зокрема портових споруд, басейнів порту, водних шляхів, шлюзів, дамб, мостів та навігаційних засобів; витрати через запіз-

нення доставки вантажу, пасажирів або їхнього багажу, а також інші випадки майнової шкоди через порушення позадоговірних зобов'язань.

До вимог про відшкодування збитків належать також вимоги особи, котра не є боржником, про вжиття заходів щодо запобігання чи зменшення наслідків тілесних ушкоджень або шкоди майну, щодо яких боржник може обмежити свою відповідальність (відповідно до пунктів 1, 2 і 3 § 4 Закону).

У зв'язку з вилученням затонулого судна можуть виникати вимоги про відшкодування витрат на підйом, видалення, знищення або знешкодження затонулого, пошкодженого судна чи того, що застрягло або яке покинули разом зі всім, що знаходиться або знаходилося на борту, а також на видалення, знищення або знешкодження вантажу судна. До вимог, що виникають через демонтаж затонулих суден, належать вимоги особи, яка не є боржником, щодо заходів із запобігання або скорочення витрат, для яких боржник може обмежити свою відповідальність. У контексті цього положення малі плавзасоби розглядаються як звичайні судна.

Німецьке право внутрішнього судноплавства містить перелік випадків, які не підпадають під обмеження та запобігають уникненню чи послабленню відповідальності. Зокрема § 4 Закону забороняє судновласнику обмежувати його відповідальність щодо:

– вимог із рятування, включно з тими, що передбачені § 578 Німецького торговельного уложення, коли рятувальник здійснив рятувальні заходи щодо судна, яке через його вантаж становило небезпеку для навколишнього середовища; у подібному випадку рятувальник може вимагати від власника судна виплату спеціальної компенсації в обсязі, що перевищує звичайну оплату рятівника; при цьому право на спеціальну компенсацію існує також тоді, коли судно, що рятували, і судно, із якого були проведені рятувальні операції, належать одному й тому ж власнику; не підлягають обмеженню також вимоги про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;



На фото: Мюнхенський коментар до Німецького торговельного уложення (бібліотека проф. К. Отте у м.Одеса)

– вимог до того, хто несе відповідальність згідно з міжнародною угодою або згідно з атомним законом про ядерну шкоду; під наведений пункт закону підпадає, наприклад, заборона обмеження відшкодування збитків згідно з Конвенцією про додаткову компенсацію за ядерну шкоду¹;

– вимог працівника судновласника, обов'язки якого пов'язані з використанням судна або з рятувальними роботами, або роботами щодо усунення наслідків аварії, а також вимоги їхніх спадкоємців або інших осіб, які мають право на здійснення таких вимог, якщо трудовий договір підпорядковується німецькому праву або якщо він підпадає під іноземне право, згідно з яким відповідальність за ці вимоги не може обмежуватися повністю;

– вимог (відповідно до § 22 Закону) про регулювання водного режиму;

– вимог про відшкодування витрат на юридичне переслідування за порушення закону.

Майже співпадає з наведеним переліком диспозиція ст. 351 КТМ України, котра також запроваджує виняток із правил про обмеження

¹ Конвенція про додаткову компенсацію за ядерну шкоду. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951_010#Text.

відповідальності. У праві внутрішнього судноплавства України відсутня аналогічна чи подібна норма.

У випадку, коли судновласник має до кредитора зустрічну вимогу, наведену в § 4 Закону (BinSchG), що виникла з тієї ж події, – то він може обмежити свою відповідальність тільки на суму спрямованої проти нього вимоги. У морському праві (ст. 354 КТМ України) регулювання зустрічної вимоги здійснюється аналогічно: якщо судновласник, відповідальність якого обмежується на підставі ст. 349 КТМ України, має право на зустрічну вимогу, що впливає з тієї ж самої події, обмеження відповідальності застосовується щодо різниці, яка виникає в результаті зарахування сум взаємних вимог.

Однак судновласник не має права обмежувати свою відповідальність, коли заподіяння шкоди обумовлено дією або невиконанням обов'язку, які малися на увазі ним самим із наміром спричинити таку шкоду, яка легковажно або усвідомлено з великою ймовірністю настала б.

У випадку, коли судновласник є юридичною особою або товариством, він не має права обмежувати свою відповідальність, якщо шкода зумовлена дією або бездіяльністю уповноваженого представника або акціонера, котрий наділений повноваженнями його представляти.

Німецьке право надає *статус судновласника* в разі застосування положень щодо обмеження його відповідальності наступним особам:

- власнику, фрахтувальнику та особі, що оснащує судно;
- особі, котра виконує роботу, пов'язану з рятуванням або усуненням пошкодження, що стосується внутрішнього судноплавства або вантажу судна, і котра не належить до виключної діяльності ні на цьому судні, ні у внутрішньому судноплаванні чи на морському судні (рятувальник);
- кожній особі, за дію, бездіяльність або за провину якої несе відповідальність судновласник.

Якщо боржником є торговельне товариство, то кожен акціонер також може обмежити його особисту відповідальність за вимогами, згідно з якими товариство має право обмежувати свою відповідальність.

Страховик, який страхує відповідальність щодо вимог, які підлягають обмеженню згідно з цими правилами, може посилатися щодо третьої особи на обмеження відповідальності в тому ж обсязі, що й застрахований.

Відповідальність судновласника може обмежуватися зазначеними у § 5e–5k Закону максимальними сумами відповідальності.

Обмеження відповідальності за німецьким правом може здійснюватися шляхом утворенню фонду після судноплавного розподілу або завдяки заснуванню фонду в іншій договірній державі згідно зі Страсбурзькою конвенцією про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні¹. До зазначеної конвенції Україна не приєдналася, її застосування на території держави є можливим, однак не обов'язковим.

Обмеження відповідальності може здійснюватися також без заснування фонду шляхом заперечення вимог проти того, хто їх висуває. У цьому випадку німецький законодавець вимагає застосування § 15, 23 (абз. 1, 3, пункти 1, 3 і 4) Закону в поєднанні з § 46 (абз. 1 і 2, пункти 1 і 2), § 26 (абз. 4–6) Закону. Процесуальні питання мають бути розв'язані згідно з Цивільно-процесуальним кодексом Німеччини.

Максимальна сума, якою може обмежуватися відповідальність за сукупністю виниклих з однієї й тієї ж події вимог за шкоду, розраховується таким чином (коли не йдеться про вимоги в сенсі § 5h і 5k Закону): для пасажирського чи іншого судна, яке не призначене для перевезень вантажу, застосовується 400 розрахункових одиниць на один кубометр водотоннажності при максимально допустимій осадці судна, якщо інше не передбачено в пунктах 3 і 4 Закону. У випадку суден із власною силовою установкою, застосовується відповідальність 1400 розрахункових одиниць на кіловат потужності силових машин.

До суден, які призначені для перевезення вантажів, застосовується 200 розрахункових одиниць за тонну водотоннажності; для суден із власною силовою установкою – 700 розрахункових одиниць за кіловат потужності приводних двигунів. До буксира або штовхача за-

¹ Straßburger Übereinkommens vom 27. September 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) (BGBl. 2016 II S. 738, 739).

стосовується 700 розрахункових одиниць за кіловат потужності приводних двигунів. До земснаряда, крана, ліфта, плавучої чи рухомої установки або обладнання аналогічного типу слід брати до уваги те значення, якому відповідає установка або обладнання на момент настання події, що призвела до відповідальності.

До штовхача, який на момент виникнення відповідальності був нерухомо прив'язаним до однієї або декількох барж, що штовхають, сформованих у поїзд, сума, що підлягає визначенню для штовхача відповідно до Закону, повинна бути збільшена на 200 розрахункових одиниць на тонну вантажопідйомності барж, які штовхають, крім випадків, коли штовхач забезпечував аварійно-рятувальне обслуговування однієї або декількох із цих барж. Якщо максимальний розмір відповідальності для штовхача згідно із Законом збільшується, то максимальний розмір відповідальності повинен бути зменшений на однакову суму для кожної баржі, жорстко пов'язаної зі штовхачем, відповідно до вимог, що впливають із однієї й тієї ж події. Однак зазначене положення не розповсюджується на вимоги до боржника, згідно з якими він несе відповідальність за штовхання судна, та до боржника, який несе відповідальність за штовхання баржі, жорстко пов'язаної зі штовхачем.

Обмеження відповідальності щодо судна з власною рушійною установкою, котре в момент виникнення відповідальності було міцно пов'язане з одним або декількома суднами, які не є установками, або обладнанням за змістом підпункту 1 § 4 Закону, однак, за умови, що сума, яка підлягає оцінці відповідно до підпункту 1, повинна бути збільшена на 200 розрахункових одиниць на кубічний метр водотоннажності або на тонну вантажопідйомності інших суден.

У будь-якому разі максимальна сума відповідальності повинна становити не менше 400 000 розрахункових одиниць, за винятком ліхтерів, які використовуються виключно для перевантаження в портах.

Максимальна сума, якою може обмежуватися відповідальність за сукупністю вимог, що виникли з однієї й тієї ж події через матеріальну шкоду, становить, оскільки мова не йде про вимоги згідно з § 5h Закону, половину передбачених у § 5e максимальних сум відповідальності.

У разі задоволення вимог із передбаченої в пункті 1 § 5f Закону максимальної суми відповідальності, пріоритет надається вимогам про відшкодування збитків, заподіяних портовим спорудам, акваторії порту, водним шляхам, шлюзам, дамбам, мостам та засобам навігації.

Якщо максимальної суми відповідальності, що застосовується згідно з § 5e Закону за вимогами про відшкодування шкоди, недостатньо для їх повного задоволення, то сума, розрахована відповідно до § 5f абз. 1 Закону, повинна бути надана для задоволення інших вимог, які не були задоволені згідно з § 5e. Інші вимоги про відшкодування збитків мають той же пріоритет, що й вимоги про відшкодування збитків майну.

Окрема максимальна сума відповідальності застосовується до сукупності вимог, що випливають з однієї й тієї ж події, за шкоду, прямо або побічно викликану небезпечним характером вантажу, що перевозиться на борту судна, за винятком вимог, відповідних до ст. 89 Федерального закону про регулювання водного балансу¹. Максимальна сума відповідальності застосовується виключно для задоволення вимог, згаданих у реченні 1-му § 5h Закону. Небезпечними вантажами є всі вантажі за змістом глави 3.2 Правил, що додаються до Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26.05.2000 р.² з останніми поправками, внесеними рішенням Адміністративного комітету ВОПНВ в редакції, що застосовується Федеративною Республікою Німеччина.

Максимальна сума відповідальності, яка застосовується згідно з пунктом 1 § 5h Закону, повинна становити подвійну максимальну суму, яка застосовується відповідно до § 5e Закону, але не меншу 10 мільйонів розрахункових одиниць, за всіма вимогами про компенсацію шкоди здоров'ю, заподіяної в результаті однієї й тієї ж події. До всіх вимог про відшкодування збитків, заподіяних майну в результаті однієї й тієї ж події, котра в два рази перевищує максимальну суму відповідальності, застосовується відповідальність згідно з § 5f Закону, але не менша 10 млн розрахункових одиниць. У разі задоволен-

¹ Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/whg_2009/.

² BGBl. 2007 II. S. 1906, 1908. Anlageband, 2010 II. S. 122, 123, 1183, 1184.

ня вимог з максимальної суми відповідальності пріоритет мають вимоги про компенсацію шкоди, заподіяної портовим спорудам, акваторії портів, водним шляхам, шлюзам, дамбам, мостам та засобам навігації. Коли максимальний розмір відповідальності за вимогами про відшкодування збитків відповідно до пункту 2 № 1 Правил, що додаються до Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26.05.2000 р., недостатній для повного задоволення вимог, то застосовується сума, розрахована відповідно до пункту 2 № 2 Правил, для задоволення інших вимог, які не були виконані відповідно до пункту 2 № 1. У цьому випадку пункт 3 Правил не застосовується.

Незважаючи на положення розділів 5e, 5f і 5h Закону, рятувальник або лоцман, який працює на борту, може обмежити свою відповідальність за всіма претензіями, пов'язаними з травмами, що виникли внаслідок одного й того ж інциденту, максимум до 400 000 розрахункових одиниць, а за претензіями, пов'язаними з пошкодженням майна, максимум до 200 000 розрахункових одиниць. Абзац 2 § 5f і § 5g Закону застосовуються відповідно.

Щодо всієї сукупності вимог, що виникають із демонтажу затонулого судна і є наслідком однієї й тієї ж події, застосовується окрема максимальна межа відповідальності. Вона становить половину максимальної суми зобов'язань, розрахованої відповідно до § 5e Закону. Максимальний розмір відповідальності передбачений виключно для задоволення вимог, котрі виникають через ліквідацію наслідків аварії.

Окрема максимальна сума зобов'язань застосовується щодо всієї сукупності вимог, що випливають із однієї і тієї ж події у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями особи, яка перевозилась на судні на підставі договору перевезення пасажирів або за згодою перевізника, живої тварини в супроводі на транспортному засобі, що перевозилась судном за договором перевезення вантажу. Вона застосовується виключно для задоволення вимог пасажирів. Максимальна сума відповідальності за вимогами про відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, повинна складати 100 000 розрахункових одиниць, помножених на число пасажирів, яких судно має

право перевозити. Якщо кількість пасажирів, яких судно має право перевозити, не вказана, то максимальна сума відповідальності визначається кількістю пасажирів, яких судно має право перевозити на момент події, яка спричинила відповідальність. Однак максимальна сума зобов'язань повинна становити не менше 2 млн розрахункових одиниць.

У разі відхилення від пункту 2, максимальний розмір відповідальності рятувальника, як визначено у § 5с, пункт 1 № 2, Закону або лоцмана, який працює на борту, повинен становити 2 млн розрахункових одиниць.

Розрахунковою одиницею, що використовується для визначення відповідальності судовласника, є спеціальне право запозичення Міжнародного валютного фонду. Максимальна сума відповідальності, що застосовується згідно з § 5e–5k Закону, конвертується в євро відповідно до вартості євро щодо спеціального права запозичення на момент заснування Фонду відповідальності або на момент надання забезпечення, затвердженого судом. Якщо обмеження відповідальності виражено у формі заяви про визнання провини відповідно до § 5d, абз. 3, Закону, щодо датою для перерахунку є дата винесення судового рішення. Вартість євро щодо спеціального права запозичення визначається відповідно до методу розрахунку, що застосовується Міжнародним валютним фондом для своїх операцій та угод у відповідний день. Федеральне міністерство юстиції та захисту прав споживачів Німеччини уповноважене змінювати суми, зазначені в § 5e–5k Закону, відповідно до змін, які вважаються відповідно до ст. 20 Страсбурзької конвенції про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні від 27.09.2012 р. (CLNI 2012).

§ 4–5l Закону застосовуються незалежно від законодавства у сфері міжнародного приватного права, якщо в момент настання події, що спричинила виникнення відповідальності, судно, відповідальність за яке підлягає обмеженню, знаходилося у водах Німеччини або в будь-яких інших водах, що підпадають під дію Страсбурзької конвенції про обмеження відповідальності у внутрішньому

судноплавстві від 27.09.2012 р. (CLNI 2012), або рятувальні операції проводилися стосовно судна внутрішнього судноплавства чи океанського судна, що знаходиться під загрозою в районі таких вод, або вантажу такого судна внутрішнього судноплавства або океанського судна. Міжнародне приватне право не застосовується також щодо судна, котре затонуло, пошкоджене, застрягло або залишене в районі таких вод, або вантаж такого судна був піднятий, видалений, знищений чи знешкоджений. Застосовуються тільки розділи 4–5 Закону з поправками, внесеними у Другу поправку до Закону про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплавстві від 05.07.2016 р.¹, якщо подія, що стала підставою для пред'явлення претензій, відбулася після вступу в силу цього Закону. Обмеження відповідальності за претензіями, що виникають у зв'язку з інцидентом, який стався, до набуття чинності Другої поправки до Закону, що змінює обмеження відповідальності у внутрішньому судноплавстві, визначається відповідно до положень, що діяли на момент виникнення цього інциденту. Суд місця, звідки експлуатується судно (місце приписки), згідно ч. 1 § 3 Закону про судочинство у справах внутрішнього судноплавства від 27.09.1952 р. має юрисдикцію щодо всіх позовів, що заявляються до власника судна як такого, незалежно від того, несе він відповідальність особисту чи судом. Згідно з правовими умовами обмеження відповідальності судновласника, місцем його приписки вважається місцезнаходження комерційного підприємства, а в разі кількох філій – місце, де судновласник має своє основне комерційне підприємство, або, в разі відсутності комерційного підприємства, – свої *доміцилії*. Якщо місце проживання не може бути визначено, то ним вважається місце, де судновласник сплачує податок із торгівлі або прибутковий податок.

Викладена позиція про обмеження відповідальності судновласника, передбачена Законом про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (BinSchG), знайшла відображення в науковій літературі з більш широкої теми – відповідальності у сфері переве-

¹ BGBl. I p. 1578.

зень. Результат її аналізу доводить думку, що відповідальність у внутрішньому судноплавстві має спільні риси з відповідальністю в інших видах транспорту¹ і уніфікується в рамках ЄС².

В Україні Регістрова книга суден визначає судновласником (Shipowner) фізичну або юридичну особу, що експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником, чи використовує його на іншій законній підставі³. Згідно з проектом Закону «Про внутрішній водний транспорт» (скорочено – Закон про ВВТ) судновласником є суб'єкт господарювання або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах. Окремі статті, котрі б визначали правовий статус судновласника, у проекті Закону про ВВТ відсутні. Проте достатньо розгорнуто наводиться перелік окремих обов'язків судновласника, зокрема тих, які стосуються безпеки. Так, ст. 60 проекту Закону передбачає, що забезпечення безпеки плавання суден на внутрішніх водних шляхах покладається на капітанів та судновласників. Серед іншого, судновласник має забезпечити комплектування судна кваліфікованим екіпажем у необхідному складі, що підтверджується судовими документами та кваліфікаційними документами членів екіпажу; забезпечити належний і безпечний стан судна та безпечні умови й режим праці. Судновласник має дбати про охорону здоров'я членів екіпажу на борту судна, про обладнання судна всіма необхідними для цього засобами й устаткуванням, забезпечити постачання продовольства й води в достатній кількості та належної якості.

Судновласник забезпечує й контролює виконання капітаном судна покладених на нього функцій із забезпечення безпеки плавання судна, дотримання вимог законодавства та міжнародних договорів України.

¹ Haftungsvorschriften für die Binnenschifffahrt (Fassung Juni 2008).

² Trunk A. Vereinheitlichung europäischen Vertragsrechts – aktueller Stand der Debatte mit besonderem Blick auf die culpa in contrahendo, in: Korean Association of Comparative Private Law (ed.), *Global Economy and Modernization of Private Law* (2011) (Typoscript); Harmonization of International Commercial Law within the CIS, in: Fogt (ed.), *Unification and Harmonization of International Commercial Law: Interaction or Deharmonization?* (2012), S.223 ff.

³ Регістрова книга суден 2018. Register of ships. Київ, 2019. URL: http://shipregister.ua/pdf/reg_ships.pdf (дата звернення: 14.07.2019).

Згідно з проектом Закону про ВВТ судновласники пасажирських суден і самохідних суден, валовою місткістю більше 500 одиниць, які не здійснюють міжнародних рейсів, повинні розробити в зручній для них формі, впровадити й підтримувати (в компанії й на судах) системи управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню. Для здійснення контролю за безпекою судноплавства на судах, забезпечення їх достатніми ресурсами й допомогою з берега такі судновласники повинні призначити уповноважену особу з безпеки судноплавства. Учасники перевезення небезпечних вантажів зобов'язані вживати усіх належних заходів безпеки, передбачених законодавством та міжнародними договорами України.

Проект Закону про ВВТ запроваджує не тільки єдине поняття судновласника, а також єдині обов'язки судновласників у внутрішньому водному та морському судноплавстві. Заплановані в проекті Закону про ВВТ зміни до ст. 57 КТМ України майже дослівно відтворюють зміст ст. 60 проекту Закону про ВВТ. Зазначені в проекті зміни відображають процес уніфікації норм, що регулюють відносини морського і внутрішнього судноплавства, який відносно тривалий час спостерігаємо в держав Євросоюзу, та відтепер знаходимо докази його існування також і в Україні.

На судновласника покладено відповідальність, передбачену розділом 11 проекту Закону за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт. Перелік порушень законодавства, за які судновласник притягується до адміністративно-господарської відповідальності, містить ст. 74 проекту Закону¹. На час підготовки цих

¹ За порушення законодавства про внутрішній водний транспорт на судновласників накладаються адміністративно-господарські штрафи за: 1) завантаження судна внутрішнього плавання понад вантажну марку або з порушенням правил перевезення небезпечних вантажів – у розмірі 3 тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 2) вихід у рейс судна внутрішнього плавання, яке не має суднових документів або стан корпусу чи суднові механізми та обладнання якого не відповідають встановленим вимогам щодо безпеки судноплавства, – у розмірі 3 тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 3) вихід у рейс судна внутрішнього плавання, не зареєстрованого у встановленому порядку або з відключеним чи несправним обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, або з внесеними до такого обладнання недостовірними даними, – у розмірі 5 тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 4) вихід у рейс судна внутрішнього плавання без надання інфор-

рядків (серпень 2020 р.) у морському судноплавстві існували межі відповідальності судновласника, передбачені главою 1 розділу Х КТМ України. Судновласник, згідно зі ст. 348 КТМ України, відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке відповідно до чинного законодавства України може бути звернено стягнення.

Якщо шкода заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судновласник, відповідальний за дії й упущення цієї особи, може обмежити свою відповідальність, якщо вони (дія або упущення) були пов'язані із судноводінням або управлінням судном, із завантаженням, перевезенням чи вивантаженням вантажу, багажу або ручної кладі чи з посадкою або висадкою пасажирів. Ст. 352 КТМ України подібним чином визначено межі відповідальності судновласника¹.

Порівняння правового статусу судновласника в Німеччині та в Україні виявило їхні значні відмінності, причини яких закладені в правовій природі регулювання. У Німеччині статус судновласника визначається приватноправовими нормами, в Україні – публічно-правовими. Відсутність вітчизняного спеціального приватноправового

має відповідно до частини першої статті 66 цього Закону або з наданням недостовірної інформації центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, – у розмірі 3 тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 5) перевезення судном вантажу без оформлення транспортного документа, якщо таке оформлення передбачено законом або міжнародним договором України, – у розмірі 1 тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 7) заходження судна в річковий порт (термінал), не внесений до Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, – у розмірі 1 тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

¹ Межі, якими може обмежуватися відповідальність осіб, зазначених у статтях 348 і 355 цього Кодексу, є: а) щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я: для судна місткістю не більше 500 одиниць – 333000 розрахункових одиниць; для судна, місткість якого перевищує 500 одиниць, до зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю: від 501 до 3000 одиниць – 500 розрахункових одиниць; від 3001 до 30000 одиниць – 333 розрахункові одиниці; від 30001 до 70000 одиниць – 250 розрахункових одиниць; понад 70000 одиниць – 167 розрахункових одиниць; б) щодо будь-яких інших вимог: для судна місткістю не більше 500 одиниць – 167000 розрахункових одиниць. До зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю: від 501 до 30000 одиниць – 167 розрахункових одиниць; від 30001 до 70000 одиниць – 125 розрахункових одиниць; понад 70000 одиниць – 83 розрахункові одиниці.

регулювання внутрішнього судноплавства є однією з правових проблем, але одночасно й резервом його вдосконалення.

Крім судновласника, у праві внутрішнього судноплавства важливу роль відіграють також інші особи, правове положення яких розглядається в наступних розділах. У цьому питанні важливо підкреслити, що правовий статус судновласника змінюється під впливом участі у вдосконаленні законодавства, розробці наукових концепцій та ідей різних організацій. Національні та міжнародні організації¹, якими підготовлена низка спеціальних угод (конвенцій), створено рамкові умови та правила діяльності, своїми діями безпосередньо не спричиняють виникнення відносин судноплавства. Однак участь організацій у відносинах внутрішнього судноплавства владного (публічного) і невідного (приватного) характеру сприяє як розв'язанню теоретичних і практичних проблем, так і розвитку права. У сенсі сприяння судноплавству ці організації допустимо вважати його суб'єктами.

Це глобальні, регіональні та національні організації, які, хоч і не належать до самостійних суб'єктів права внутрішнього судноплавства, відіграють важливу сервісну роль шляхом супроводу реалізації права. Йдеться зокрема про Міжнародну палату судноплавства (англ. International Chamber of Shipping, ICS), що належить до торгових організацій судновласників і операторів торгових суден і представляє їхні інтереси у всьому світі. У Європі функціонують Європейська економічна комісія ООН, Центральна Рейнська комісія та Дунайська комісія, які належать до регіональних організацій. Регістр судноплавства України, Укрводшлях – приклади національних організацій. До німецьких національних організацій належить Генеральна дирекція з водних шляхів та судноплавства² та деякі інші.

Загальноєвропейські неурядові організації, що займаються питаннями внутрішньої навігації, можуть набути статусу неурядової асоціації, визнаної *Європейським комітетом з розвитку стандартів*

¹ Чевичалова Ж. В. Міжнародні організації як суб'єкти міжнародного приватного права. URL: tlaw.nlu.edu.ua.

² Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. URL: https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service-navi/impressum/impressum_node.html.

у внутрішньому суднопластві («CESNI»), відповідно до внутрішніх правил про статус визнаних неурядових асоціацій. Визнані асоціації можуть брати активну участь у роботі комітету та в робочих групах, мати доступ до робочих документів CESNI. Визнаним асоціаціям надається право подавати до комітету через секретаріат інформацію та пропозиції, які вони вважають корисними. CESNI станом на червень 2020 р. визнав наступні міжнародні організації, котрі мають істотний вплив на внутрішнє судноплавство¹: AQUAPOL: Міжнародна поліцейська співпраця на воді; EADINS: Європейська асоціація розробників програмного забезпечення для внутрішнього судноплавства; ЕБА: Європейська асоціація спортивних суден; EBU UENF: Європейський союз внутрішнього судноплавства; EDINNA: Освіта у внутрішньому суднопластві; EMH: Європейське морське спадкування; ESO OEB: Європейська організація судноводіїв; ETF: Європейська федерація працівників транспорту; GERC: Група визнаних європейських класифікаційних товариств у внутрішньому суднопластві; IVR: Міжнародна асоціація захисту загальних інтересів внутрішнього судноплавства і страхування та управління реєстром внутрішнього судноплавства в Європі; VBW – Асоціація європейського внутрішнього судноплавства та водних шляхів.

Інституції, до компетенції яких належить використання правових норм у сфері використання водних шляхів, портових операцій, організації й управління рухом суден, нагляду за технічним станом суден та водних шляхів окремих країн ЄС, зокрема ФРН, Австрії, Румунії, вносять вузькоспеціалізований вклад у розвиток права внутрішнього судноплавства. Йдеться про Асоціацію портів внутрішнього судноплавства, Асоціації та союзи судноплавства, внутрішніх водних шляхів, операторів інфраструктури, суден ініціюють дослідження та розробляють рекомендації з питань внутрішнього судноплавства, які визначають основи життя цієї галузі транспорту. У 2001 р. у «Білій книзі» під назвою Європейська транспортна політика на період до 2010 р. розглянуто можливі шляхи вдосконалення існуючих інституційних рамок внутрішнього судноплавства. Аналіз літературних

¹ URL: <http://www.cesni.eu/de/ueber-cesni/anerkannteverbaendecesni/>.

джерел показав, що серед варіантів удосконалення інституціональної структури річкового судноплавства в Європі найбільш вірогідними є запровадження членства Європейського співтовариства в Рейнській та Дунайській комісіях, активізація всеосяжного співробітництва Дунайської та Рейнської річкових комісій; створення агентства спільноти, котре могло б забезпечити річкове судноплавство оперативним адміністративним ресурсом.

У «Білій книзі» 2001 р. докладно, з посиланнями на використані джерела, вперше розглянуто питання, що стосуються вдосконалення існуючих інституціональних рамок, а також запровадження Європейської організації по внутрішньому судноплавству. Експерти виходять з того, що організація не має бути визначена раз і назавжди, а повинна динамічно розвиватися. Пропозиції побудовані на «модульному» принципі: різні їхні складові, хоча і є взаємодоповнюючими, можуть існувати незалежно одна від іншої та втілюватися поетапно. Наприклад, Європейське бюро з внутрішнього судноплавства має стати рушійною силою для подальшого розвитку внутрішнього судноплавства.

Актуальним та таким, що має практичне значення, є питання вдосконалення координації та злагодження діяльності інституцій, що створюють правила для внутрішнього судноплавства. Річкові комісії, регіональні та національні суб'єкти розширюють використання досвіду робочої групи ЄЕК ООН з питань приписів, що стосуються права внутрішнього судноплавства. ЄЕК ООН має значні напрацювання з питань гармонізації та уніфікації приписів щодо внутрішнього судноплавства, вона може очолити вдосконалення діяльності суб'єктів права внутрішнього судноплавства.

Комітет із внутрішнього транспорту й Робоча група з внутрішнього водного транспорту Європейської економічної комісії назвали найбільш помітні зацікавлені у внутрішньому судноплавстві європейські організації¹. Наведення їх повного переліку обумовлено необхідністю забезпечення широти розгляду правових проблем. Найбільш помітними європейськими організаціями є:

¹ Нормативно-правовая основа, изменения и проблемы в области внутреннего водного транспорта. Записка секретариата. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ECE-TRANS-SC.3-2019-02r.pdf>.

- Європейський союз річкового судноплавства (ЕСРС), що представляє інтереси судноплавних компаній і операторів барж;
- Міжнародна асоціація, що представляє інтереси в галузі внутрішнього плавання та страхування, а також ведення реєстру національних суден в Європі (ІВР);
- Асоціація внутрішнього судноплавства та водних шляхів Європи (АВСВІПЕ), яка сприяє розвитку мультимодальної транспортної системи «водні шляхи / судна / порти», виступаючи з міждисциплінарною позицією в обговоренні та опрацюванні наукових, технічних, правових і практичних питань, пов'язаних із будівництвом, експлуатацією та використанням внутрішніх водних шляхів і портів;
- Європейський союз річкового і прибережного транспорту (ЕСРПТ), що представляє інтереси сектора річкового і прибережного транспорту;
- Європейська федерація портів внутрішнього судноплавства (ЕФПВС), яка пропагує роль європейських внутрішніх портів як інтермодальних вузлів у транспортно-логістичному ланцюжку;
- Мережа для обмінів у межах освітніх програм у сфері внутрішнього водного транспорту, яка об'єднує навчальні заклади, що беруть участь у навчанні та професійній підготовці членів екіпажів суден внутрішнього плавання;
- Європейська асоціація внутрішнього судноплавства (ЕАВС), що представляє інтереси адміністрацій водних шляхів;
- Конференція директорів дунайських пароплавств – учасників Братиславських угод (КДДП), що сприяє налагодженню співпраці між судноплавними компаніями, які здійснюють міжнародне судноплавство по Дунаю;
- Європейська асоціації човнового спорту (ЕАІС), яка сприяє розвитку прогулянкового плавання по всій Європі.

На жаль, у переліку міжнародних організацій, учасником яких є Україна¹, відсутні ті, що опікуються внутрішнім водним транспортом.

¹ Єдиний державний реєстр міжнародних організацій, членом яких є Україна.
URL: <https://data.gov.ua/dataset/89ea21a9-e0bf-4cac-a05e-c3da6e63d360/resource/eced8762-2184-4fb3-8e73-6a491528d03d>.

Капітан і команда судна

Міжнародно-правовий статус капітана та команди морського судна був предметом досліджень у працях Л. М. Давиденка¹. Н. Г. Орлова аналізувала проблему з точки зору трудового права², Ю. Єфіменко – з позицій екологічного права³. Розгляд правового статусу капітана здійснювався в контексті інших проблем морського права, у внутрішньому судноплаванні він досі залишається мало дослідженим.

Тлумачний словник української мови містить терміни «моряк», «матрос» і відносить зазначених осіб до флоту, без конкретизації: морського, внутрішнього водного чи річкового. Моряк – це той, хто служить у флоті⁴, матрос – це моряк, що не належить до командного складу судна; у військовому флоті – рядовий⁵. Використання у праві внутрішнього судноплавства зазначених термінів – моряк, матрос – є обґрунтованим.

Європейська економічна комісія ООН доклала чимало зусиль до розробки єдиних для Європи кваліфікаційних вимог до судново-

¹ Давиденко Л. М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплаванні. URL: <http://apdp.in.ua/v60/61.pdf>.

² Орлова Н. Г. До питання про правовий статус капітана судна. URL: http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/12255/1/Orlova_209-215.pdf; Її ж. Особливості правового регулювання трудових відносин працівників водного транспорту. URL: http://nauka.nlu.edu.ua/download/diss/Orlova/d_Orlova.pdf.

³ Єфіменко Ю. Повноваження та статус капітана морського торговельного судна в питанні охорони навколишнього морського середовища. URL: <http://jurnaluljuristic.in.ua/archive/2019/5/36.pdf>.

⁴ Словник української мови: в 11 т. Т. 4, 1973. С. 807.

⁵ Там само. С. 653.

дій, зокрема «Стандартів компетентності для плавання внутрішніми водними шляхами з морським режимом судноплавства»¹.

Закон Німеччини «Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства» включає положення, котрі визначають основу правового статусу капітана та команди судна. § 7 Закону містить вказівку на те, що капітан зобов'язаний під час виконання усіх службових обов'язків, особливо під час виконання покладених на нього договорів, проявляти ретельність належного капітана. Він несе відповідальність за кожне нехтування цією ретельністю, що спричинило завдання шкоди не тільки судновласнику, але й відправнику та отримувачу вантажу, особам, що перевозяться, та екіпажу судна, крім випадків, коли він здійснював торгівлю згідно з командою судновласника. Капітан несе відповідальність, якщо він не надав необхідних роз'яснень судновласнику про стан справ, або якщо винна дія обтяжує його. Зі свого боку судновласник зобов'язаний надати команду, якщо капітан повідомив його про стан справи.

Капітан зобов'язаний перед початком рейсу оглянути, чи знаходиться судно в стані, придатному для рейсу, чи належним чином обладнане, а також чи присутні на борту необхідні документи на судно й на вантаж. Він зобов'язаний піклуватися про здатність апаратури до завантаження та вивантаження, до належного накопичення вантажу, а також про те, щоб судно не навантажувалося більше його вантажопідйомності та понад відповідних реальних умов рівня води.

Якщо капітан за кордоном не дотримується чинних там правил, зокрема поліцейського, податкового та митного законодавства, то він несе відповідальність за відшкодування збитку, спричиненого внаслідок цього. Капітану заборонено необґрунтовано затримувати початок або продовження рейсу, коли керувати судном перешкоджає

¹ Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту Рабочая группа по внутреннему водному транспорту. Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях Пятнадцатая сессия. (г. Женева, 12–14 февр. 2020 г.). Пункт 10 предварительной повестки дня. Взаимное признание удостоверений судоводителей и согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве. Пересмотр резолюции № 31: Стандарты компетентности для плавания по внутренним водным путям с морским режимом судоходства, плавание с использованием радиолокационной установки, экспертов в области пассажирского судоходства и экспертов по сжиженному природному газу. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2020-11r.pdf>.

хвороба або інші причини; навпаки, він зобов'язаний, на скільки дозволяють час і обставини, отримати розпорядження судновласника і здійснити відповідні розпорядження. У протилежному випадку здійснюється заміна на іншого капітана. За цього свого заступника капітан несе відповідальність тільки в тому випадку, якщо при обранні того це ставилося йому у відповідальність.

Капітан зобов'язаний доводити до відома судновласника про пошкодження судна або вантажу, про здійснені угоди, а також про призначення іншого капітана (§ 9). Він зобов'язаний у всіх значних випадках, особливо коли вимушений припинити рейс або змінювати його, отримати інструкції судновласника, наскільки це дозволяють обставини. В інтересах учасників перевезення вантажу капітан під час рейсу зобов'язаний, по можливості, найкраще дбати про вантаж.

Якщо для запобігання або зменшення збитку потрібні особливі заходи, то він може, якщо доцільно, отримати вказівки учасників перевезення вантажу; в іншому випадку – здійснити необхідне самостійно й піклуватися про те, щоб учасників перевезення вантажу негайно поставили до відома про інцидент і заходи, що виникли внаслідок нього.



На фото: Свеня Баде (Svenja Bade), 20 років,
капітан судна внутрішнього плавання¹

¹ URL: <https://www.hna.de/lokales/hann-muenden/wasser-hause-20-jaehrige-svenja-bade-wird-binnenschifferin-4925323.html>.

Якщо судно або вантаж потрапили в аварію, то капітан правомочний і зобов'язаний на вимогу судновласника або учасника перевезення вантажу перед дільничним судом місця, в якому закінчується рейс, або якщо судно має залишатися в іншому місці більш тривалий час, клопотати перед дільничним судом цього місця про судове слідство. Метою є дослідження на судовому засіданні доказів про фактичний хід подій, а також про обсяг виниклої шкоди і про застосовані заходи, використані для запобігання шкоді або її зменшенню. Капітан зобов'язаний сам пропонувати свої послуги для встановлення обставин справи, як і представляти докази, придатні для використання в суді. Якщо судове слідство за заявою капітана не здійснювалось, то він правомочний і зобов'язаний на вимогу судновласника або співвласника вантажу клопотати про судове слідство перед компетентним місцевим судом у справах внутрішнього судноплавства, в районі якого трапилася аварія.

Суд визначає, за можливості, найближчу дату запису доказів, на яку необхідно викликати капітана й зазначених свідків. Судновласник і учасники перевезення вантажу мають бути поінформовані про термін засідання, якщо це може бути зроблено без непропорційної затримки судового процесу. Повідомлення може здійснюватися шляхом публічного оголошення.

Запис доказів відбувається згідно з нормами Цивільно-процесуального кодексу ФРН. Якщо відповідно до нього приведення під присягу капітана не виключено, суд вирішує питання про це на свій вільний розсуд. Причетні до судна й вантажу особи, а також, наприклад, інші зацікавлені у зв'язку з аварією особи, мають право бути присутніми на слуханні справи особисто або через представника, мають право клопотати про поширення судового слідства на подальші докази.

Суд уповноважений поширити судове слідство також на відомство, якщо це виявиться необхідним для встановлення обставин справи. Якщо процес порушується на вимогу вантажовідправника або вантажоодержувача, то вони зобов'язані відшкодовувати виниклі витрати, якщо не мають права на відшкодування збитків, що виникли у зв'язку з аварією. Зобов'язок судновласника відшкодовувати капітану оплачені витрати залишається непорушним.

Якщо судно не знаходиться ні в порту приписки, ні в місці, у якому судновласник має ділову філію, то капітан згідно зі своєю посадою має право уповноважити третіх осіб на передачу боргових зобов'язань щодо вантажу, а також на здійснення для судновласника всіх справ і правових дій, які необхідні для виконання рейсу. Приймати зобов'язання за векселем, відчужувати або здійснювати заставу судна, укладати договори перевезення вантажів капітан правомочний лише на підставі доручення, виданого судновласником.

Правочини, які здійснив капітан у період, коли судно перебувало в одному з місць, позначених в § 15 абз. 1 Закону, тільки тоді є обов'язковими для судновласника, якщо капітан торгував на підставі довіреності або якщо на те була інша особлива причина. Капітан незалежно від місця уповноважений на видачу коносаментів.

Судновласник, який обмежив законні права капітана, може заперечувати проти недотримання третьою особою цих обмежень тільки тоді, коли він доведе, що останні були відомі третій особі. Щодо повноважень капітана судновласник також керується положеннями § 15 і 16 Закону, за умови, якщо він не обмежив зазначені права.

Згідно з правовою угодою, яку капітан уклав у межах своєї компетенції, з відома або без відома власника судна, правову відповідальність щодо третьої сторони несе власник судна. Сам судновласник не зобов'язаний третій особі за правовою угодою, хіба тільки якщо він гарантував її виконання або перевищив свої повноваження.

Капітан підпорядковується приписам, які стосуються технічних працівників згідно із Законом про промисел (Промисловий статут), якщо інше не визначено законом або договором.

Капітан, приступивши до рейсу, зобов'язаний залишатися на судні аж до його закінчення й покинути службу, тільки якщо це виправдовується наявними підставами. Якщо службові відносини перед прибуттям судна в місце призначення під час поїздки припиняються, то капітан має право вимагати компенсацію витрат на зворотний шлях до місця, у якому він надійшов на службу. Це положення не застосовується, якщо капітан здійснив винну дію, яка здатна виправдати його негайне звільнення.

У випадку, коли причина, що виправдовує негайне звільнення, відсутня, то капітан хоча і може звільнитися у будь-який час його служби, проте без права вимоги про компенсацію за період (час) до кінця договірної строку службових відносин або до закінчення строку попередження.

В Україні капітаном, згідно з проєктом Закону про внутрішній водний транспорт (далі – ВВТ) є особа, яка здійснює командування, керує судном або складом суден. Законодавець вживає також альтернативний термін «судноводій», тобто правові статуси капітана й судноводія збігаються. Під час плавання капітан перебуває на борту судна.

Законопроектом передбачено, що капітани суден внутрішнього плавання зобов'язані мати відповідний спеціальний дозвіл на керування великими складами суден або суднами, на яких зріджений природний газ використовується як паливо, або коли здійснюють плавання в умовах обмеженої видимості за допомогою радіолокатора та в деяких інших випадках.

Автори проєкту Закону про ВВТ здійснили низку кроків по уніфікації норм права морського та внутрішнього судноплавства, що знайшло відображення в правовому статусі капітана. Перелік обов'язків морського капітана, передбачений ч. 2 ст. 58 КТМ України, перенесено дослівно в ч. 2 ст. 60 проєкту Закону, яка стосується капітана у внутрішньому водному транспорті: «...за своїм службовим становищем капітан визнається представником судновласника та вантажовласника щодо дій, зумовлених потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника».

Український законодавець покладає на капітана судна обов'язок керування судном, зокрема судноводіння, уживання всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання й охорони судна, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, підтримання порядку на судні, запобігання заподіяння будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому. Він зобов'язаний забезпечити внесення даних про час плавання членів екіпажу судна до судового журналу та послужних книжок членів екіпажу судна.

Проект закону розмежовує повноваження річкового лоцмана й капітана судна. Так, згідно зі ст. 50 проекту Закону, присутність на судні річкового лоцмана не звільняє капітана судна від відповідальності за керування судном. Капітан судна може уповноважити річкового лоцмана давати розпорядження щодо керування судном вахтовому помічнику капітана, що не звільняє капітана від відповідальності за наслідки, спричинені діями річкового лоцмана. У разі необхідності річковий лоцман має право вимагати припинення руху судна до усунення обставин, що перешкоджають безпечному плаванню, про що робиться запис у вахтовому журналі.

Законодавство Німеччини й України визначає правовий статус команди судна. Згідно з § 21 Закону (BinSchG) до команди судна належать (за винятком капітана) службовці судна, зокрема, особи, що забезпечують його функціонування: рульові, боцмани, матроси, суднові слуги, юнги, машиністи й кочегари. Команда судна підпорядковується Закону про промисел та Промисловому статуту.

Обов'язки члена команди судна виникають з моменту укладення трудового договору, якщо не передбачено інше. Якщо член команди не приступає до служби протягом 24 годин, то він не повинен братися. Обов'язок відшкодування збитків у цьому разі на власника судна не покладено.

Член команди судна зобов'язаний у будь-який час (мається на увазі службу на судні) виконувати розпорядження капітана та всі доручені йому роботи, що стосуються судна й вантажу. Він не може залишати судно без дозволу капітана. У разі, коли судно потерпає в результаті аварії, член команди судна зобов'язаний щосили піклуватися про порятунок пасажирів і їхнього багажу, а також про збереження апаратури судна й вантажу відповідно до розпоряджень капітана. Якщо про час виплати зарплати не обумовлено інше, то член команди судна може вимагати виплату заробітної плати в кінці кожного другого тижня.

Після початку рейсу член команди судна зобов'язаний залишатися до його закінчення та припиняти службу на судні, хіба тільки за наявності причини, котра це виправдовує. Коли службові відносини

припиняються під час рейсу до прибуття судна в місце призначення, то член команди судна має право на відшкодування витрат на зворотній шлях до місця, у якому він приступив до служби. Це положення не застосовується, якщо член команди судна здійснив винні дії, які виправдовують його негайне звільнення.

Коли причина, що виправдує негайне звільнення, відсутня, то службовець судна може звільнитися у будь-який час, проте без права вимоги про компенсацію за час до кінця обумовленого договором строку службових відносин або до закінчення строку попередження.

В Україні до екіпажу належить капітан та інші особи, зайняті на борту судна виконанням обов'язків, пов'язаних із його експлуатацією чи обслуговуванням, які зазначені в *судновій ролі* цього судна. Німецький Закон (BinSchG) не містить вимог щодо компетентності членів команди судна. Тоді як ст. 30 проєкту Закону про ВВТ передбачає, що до посад членів екіпажу судна внутрішнього плавання допускаються особи, які мають відповідну професійну компетентність для безпечної експлуатації судна внутрішнього плавання. Кваліфікації членів екіпажу підтверджуються відповідними посвідченням члена палубної команди судна внутрішнього плавання; послужною книжкою, посвідченням судового радіооператора (для капітанів, судноводіїв та стернових). Про час плавання членів екіпажу судна вносяться відомості до судового журналу та послужних книжок членів екіпажу судна. Кваліфікаційне посвідчення члена палубної команди судна внутрішнього плавання, спеціальний дозвіл капітана (судноводія) можуть бути скасовані центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, у разі невідповідності особи, якій видано відповідний документ, вимогам, встановленим законодавством.

Документи членів екіпажів суден внутрішнього плавання, видані компетентними органами держав – членів ЄС, визнаються такими, що підтверджують кваліфікацію. Реєстр кваліфікаційних посвідчень членів палубної команди та послужних книжок, інших кваліфікаційних документів членів екіпажів українських суден внутрішнього плавання, а також спеціальних дозволів капітанів (судноводіїв) ве-

деться центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту.

Окремі риси правового статусу членів команди судна містить Довідник кваліфікаційних характеристик працівників водного транспорту в розділі «Річковий транспорт». Довідник розроблено акціонерною судноплавною компанією «Укррічфлот» та затверджено наказом від 15.07.1998 р. № 99, погоджено з Міністерством праці та соціальної політики України¹. Перелік зазначених кваліфікаційних характеристик наводиться в дод. 2 до монографії.

Робочий час та час відпочинку плаваючого складу річкового транспорту України регулюється трудовим законодавством, зокрема Положенням про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського й річкового транспорту України².

¹ URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/FIN56351?an=100>.

² Наказ Міністерства інфраструктури України № 135 від 29.02.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0445-12#Text>.

Водні шляхи у праві внутрішнього судноплавства

Із новітніх зарубіжних досліджень випливає, що внутрішній водний шлях є важливим компонентом розвитку водного транспорту та права внутрішнього судноплавства. Науково обґрунтоване формулювання поняття водного шляху має теоретичне й практичне значення, оскільки впливає на результати законотворчої роботи, науки і практики, зокрема на віднесення перевезень до внутрішніх водних чи морських, переробки вантажів, у портах на внутрішніх водних чи на морських шляхах. Надання постановою КМ України № 640 від 12.06.1996 р. українській частині р. Дунай (від м. Рені до м. Вилкове, а також каналу Дунай-Чорне море) статусу морського шляху пов'язано з існуванням на річці Дунай у містах Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково та Усть-Дунайськ не річкових, а морських портів. Морський порт у м. Херсон розташовано на р. Дніпро за 95 км від моря. Надання порту, розміщеному на внутрішньому водному шляху, статусу морського спостерігається також у інших країнах. Зокрема морський порт Гамбург знаходиться на р. Ельбі приблизно за 100 км від Північного моря. Дотепер здійснюється тлумачення поняття внутрішнього водного шляху з відхиленням від правових та змістових основ, що утворює правову теоретичну й практичну проблеми, які не досліджувалися за матеріалами України, Румунії та Німеччини та до яких не розроблено підходів розв'язання.

Дослідження показують, що термін «внутрішній водний шлях» використовувався у працях дореволюційного вченого П. Є. Казан-

ського¹, у роботах сучасників А. В. Кулько², А. П. Єфименко³, Г. В. Самойленко⁴, Є. А. Самойленко⁵, у автора цих рядків⁶ та інших науковців. Проте дослідження поняття внутрішнього водного шляху та його зв'язку з теорією права, законотворчою діяльністю, з правозастосуванням у сучасній вітчизняній юридичній літературі відсутні. У літературі англійською, німецькою, румунською мовами також не публікувалися результати дослідження зазначеної проблеми як такої, зокрема за матеріалами придунайських країн – Румунії, Молдови, Німеччини, – і, відповідно, не зверталася увага на зв'язок між змістом поняття та співвідношенням перевезень, здійснюваних внутрішнім водним та морським транспортом.

Порівняльне дослідження проблематики водного шляху в праві внутрішнього судноплавства за матеріалами України та окремих придунайських країн має на меті поглибити її розуміння, визначити правомірність та змістову коректність перенесення на діяльність на внутрішніх водних шляхах морської термінології. Вивчення законодавства та практики використання поняття «внутрішній водний шлях» на фоні економічної ситуації на внутрішньому водному транспорті за малові-

¹ Казанский П. Договорные реки: Очерки истории и теории международного речного права. Т. 1–2. Казань : Типо-лит. Имп. ун-та : Тип. Губ. правл., 1895. 872 с.

² Кулько А. В. Інституційні та договірні механізми регламентації міжнародного співробітництва з використання ресурсів ріки Дунай: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ, 2009. 19 с.; Його ж. Міжнародно-правове регулювання використання та охорони транскордонних прісних вод автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2018. URL: http://idpnan.org.ua/files/kulko-a.v.-mijnarodno-pravove-regulyuvannya-vikoristannya-ta-ohoroni-transkordonnih-prisnih-vod-_a_.pdf (дата звернення: 18.06.2019 р).

³ Єфименко А. П. Міжнародно-правовий режим Дунаю: аспекти судноплавства та охорони навколишнього середовища: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 1998. 20 с.

⁴ Самойленко Г. В. Договір вантажів у внутрішньому водному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2003.

⁵ Самойленко Є. А. Міжнародно-правове регулювання навігаційного використання міжнародних рік: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 46 с.; Його ж. Міжнародно-правове регулювання судноплавного використання міжнародних рік: монографія. Київ : Ліра-К, 2017.

⁶ Мошак Г. Г. Правовой контроль использования реки Дунай. Одесса : Юридична література, 2005. 48 с.

домими в Україні матеріалами (значна частина яких відсутня в інтернеті й вітчизняних публічних бібліотеках), аналіз яких проведено вперше в Україні, дозволяє викласти раніше не відоме бачення правової суті цього поняття та пропозиції щодо шляхів його вдосконалення¹.

За наявною в Україні практикою порт на річці отримує назву морського, якщо спроможний приймати морські судна. Наслідком є некоректне, без достатніх юридичних підстав розповсюдження морського права на транспортні операції та їхні результати на внутрішніх водних шляхах і портах на них. На зазначені обсяги зменшується доля перевезень вантажів та пасажирів на внутрішніх водних шляхах і розташованих на них портах. Оскільки доля перевезень тим чи іншим видом транспорту впливає на розподіл ресурсів між ними й на обсяг підтримки, що надається державою, то внутрішнє судноплавство та відповідне йому право не отримують належного їм державного забезпечення. У той же час декларація Європейської федерації внутрішніх портів щодо розвитку сектору транспорту та портів *на внутрішніх водних шляхах* до 2030 року вважає законодавство важливим інструментом зеленого, розумного транспорту та логістики без перевантажень.

Загальновизнано, що розвиток окремих інститутів права внутрішнього судноплавства обумовлюється рівнем розвитку зазначеної галузі транспорту та понятійного апарату, які створюють основу існування права. Розробка поняття «внутрішній водний шлях» та правове регулювання використання інфраструктури належать до ключових умов існування внутрішнього водного транспорту, вони утворюють середовище його функціонування.

З боку судноплавства, головною функцією водних шляхів є рух, тобто перевезення вантажів і пасажирів. Європейський Союз бачить внутрішнє судноплавство як «найбільш екологічно чистий і безпечний вид транспорту з особливо вигідною енергоефективністю та значним потенціалом зростання». Завдяки водним шляхам здійснюються також інші функції: водовідведення, питне водопостачання, іригація та дренаж, енергозабезпечення (гідроелектростанціями й функцією

¹ Мошак Г. Г. Щодо поняття водного шляху у праві внутрішнього судноплавства придунайських країн. *Право України* : юрид. журн. Вип. 2/2020. С. 260–273.

оохолодження для звичайних теплових електростанцій), а також рекреація та продовольча безпека.

Широкий спектр функцій, які забезпечуються завдяки внутрішнім водним шляхам, дає підстави для їхньої класифікації. Згідно з європейською конвенцією, ухваленою в середині 1970-х років, внутрішні водні шляхи *класифікуються* на сім груп. Класи позначені римськими номерами від «I» до «VII», залежно від розміру деяких типів суден. Головним показником класифікації є розміри, довжина та ширина судна – вони мають вирішальне значення. Допустимі глибини, висота над ватерлінією та інформація про тоннажі, як правило, змінюються (наприклад, залежать від рівня води), але вони наводяться як додатковий орієнтир. Загальноєвропейська класифікація сприяє створенню єдиної мережі внутрішніх водних шляхів та її розвитку. Ухвалена в ЄС класифікація ґрунтується на просторових вимірах узгоджених типів суден – горизонтальних параметрах довжини і ширини. Ця система класифікації була ухвалена ЄЕК ООН у листопаді 1992 р. і затверджена Європейською конференцією міністрів транспорту. Система враховує соціальні зміни в Центральній та Східній Європі. У ФРН нова класифікація внутрішніх водних шляхів була введена в березні 1993 р. Згідно з нею до Федеральних водних шляхів належать Ельба (з притоками), довжиною 730 км, Рейн (695 км), Везер (430 км) та інші. Некласифіковані водні шляхи, на яких, однак, здійснюється транспортне сполучення (наприклад, екскурсійні катери або спортивні човни), належать до класу «0».

Віднесення федерального внутрішнього водного транспорту до класів водних шляхів щорічно оновлюється внаслідок змін, зокрема в результаті розвитку водних шляхів. Ці зміни значною мірою знаходяться в межах середньострокових цілей розвитку. Як європейська система класифікації, так і розподіл федеральних водних шляхів визначаються примітками, які, як правило, стосуються обмежень.

Дослідження проблеми внутрішнього водного шляху лише за матеріалами України було б неповним з огляду на те, що досвід країн, які займають лідерські позиції в перевезеннях зазначеним видом транспорту, міг би залишитися поза увагою. Спільні проблеми права

дунайського судноплавства зумовлюють необхідність співробітництва України з придунайськими країнами: Румунією, Молдовою, Австрією й Німеччиною – у розробці статусу внутрішніх водних шляхів. Доля перевезень внутрішніми водними шляхами у структурі перевезень всіма видами транспорту в Україні складає близько 1 %, тоді як у Євросоюзі – 7 %, зокрема в Німеччині – 12 %, у Румунії – 22 %. Суттєво більші, ніж в Україні, показники придунайських країн не є межею можливого, у непридунайських Нідерландах зазначені перевезення сягнули в 2017 р. 44,7 %.

Аналіз показує, що на ринку перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом у 2018 р. Румунія займала за обсягом 3-тє місце в ЄС (поступаючись лише Німеччині та Нідерландам). Румунська частка складає 9 % обсягу перевезень ЄС¹. Одним із координаторів Дунайської стратегії ЄС для Дунайського регіону є також Румунія.

Зменшення перевезень внутрішніми водними шляхами Румунії з 8,7 млн т у 1998 р. до 2,9 млн т у 2009 р., скорочення їх в Україні, Молдові та інших придунайських країнах, починаючи з 90-х років минулого століття, зрештою призвело до існування низки нерозв'язаних економічних і правових проблем. На підставі розрахунків стверджується, що через погану інфраструктуру румунським інвесторам вигідніше імпортувати вантажі у м. Тімішоара через нідерландський порт Роттердам, хоч відстань до нього на 1000 км більша, ніж до румунського порту Констанца². Зменшення обсягу перевезень внутрішніми водними шляхами в Німеччині було порівняно незначним та не призвело до їхнього скорочення: збереглися та продовжують ефективно використовуватися 7300 км судноплавних внутрішньоводних шляхів. Найбільше скорочення експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів загального користування – з 4910 км у 1980 р. до 1569,4 км у 2016 р. – відбулося в Україні. Обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні з 67 млн т на рік у 1990 р.

¹ Jahresbericht 2018 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung. URL: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om18_II_de.pdf (дата звернення: 18.06.2019).

² Paradoxul cu care se confruntă România. Investitorii preferă să importe prin portul olandez Rotterdam. URL: <https://www.digi24.ro/stiri/economie/transporturi/de-ce-investitorii-din-vestul-tarii-prefera-sa-importe-prin-portul-olandez-rotterdam-875078> (дата звернення: 18.06.2019).

скоротився до 8 млн т¹. Проте величезний потенціал внутрішніх водних шляхів України зберігається² й вимагає однозначності термінів у законодавстві й праві внутрішнього судноплавства.

Право внутрішнього судноплавства ФРН займає лідерські позиції в Європі. Закони зі столітньою історією та розлогими коментарями, місткі змістовні монографії та статті, написані за результатами аналізу судових справ, відображають бурхливий розвиток німецького права внутрішнього судноплавства та чіткість його понятійного апарату. Згідно зі ст. 89 Основного закону, Федеративна Республіка Німеччина є власником федеральної мережі водних шляхів, якими управляє через власні органи влади, зокрема Управління федеральних водних шляхів та адміністрацію судноплавства³. Адміністрування федерального водного шляху також може бути делеговане федеральній землі (так звані «маршрути делегування», наприклад, Ельба вище Tinsdal в Oortkaten, порт Гамбург і Ганзейське місто Гамбург) і навпаки.

Федеральні водні шляхи поділяються на внутрішні та морські відповідно до § 1 Федерального закону про водні шляхи (WaStrG). Мережа федеральних водних шляхів Німеччини включає приблизно 7 300 кілометрів внутрішніх водних шляхів і до 23 000 квадратних кілометрів морських водних шляхів. Німецькі внутрішні водні шляхи здебільшого належать федеральному уряду, на цій підставі їх зовуть федеральними. Окремі Землі ФРН мають власні водні шляхи. Правові статуси водних шляхів на Рейні, Мозелі, Дунаї та інших річках узгоджені на міжнародному рівні та відображені в численних нормативних актах. За відповідних технічних умов судна внутрішнього плавання можуть також працювати на морських шляхах, а морські судна – на внутрішніх водних шляхах.

¹ Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення: 18.06.2019).

² Інформація про водний транспорт України. Україна має 3 судноплавні річки, дві з яких входять до 5 найбільших річок Європи, 16 річкових портів та терміналів; 60 млн тонн пропускної здатності на рік. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> (дата звернення: 04.10.2019).

³ URL: https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/Klassifizierung/Klassifizierung_node.html.

Водні шляхи є незамінним видом транспорту ФРН, зокрема для перевезення сипучих вантажів, контейнерних перевезень та для перевезення небезпечних вантажів. Федеральні водні шляхи служать також для водопостачання, обслуговування прийнятої води від стоку опадів, для запобігання небезпеці повеней та льодоходів. Окрім економічних факторів, федеральні водні шляхи відіграють роль зростаючого рекреаційного чинника для населення. Водний туризм та спорт на воді (наприклад, водні види спорту з вітрильними та моторними човнами, каное, веслування, серфінг, катання на водних лижах, риболовля тощо) набувають все більшої популярності. Федеральне управління водних шляхів і судноплавства має завдання гармонізувати різні функції руху та перевезення водними шляхами.

Перелік внутрішніх водних шляхів, що обслуговують перевезення загального користування, вичерпно перелічені в дод. 1 до Федерального закону про водні шляхи (BWaStrG). Крім того, так звані інші внутрішні водні шляхи федерального уряду з конституційно-історичних причин залишаються власністю Федерації, але не обслуговують перевезень загального користування.

Хоч відносини внутрішнього судноплавства регулює більше десятка спеціальних законів¹, основу утворює закон «Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства» (Binnenschiffahrtsgesetz²), що функціонує понад 100 років – з 01.01.1896 р., який аналізується в більшості вагомих німецькомовних публікацій. Важливість Закону засвідчує те, що він утворює основу низки коментарів: О. Фортіша й О. Щуке до «Закону про внутрішнє судноплавство і рафтинг: пояснювальний текст», вперше виданого в 1938 р., перевиданого в 1953 і 2016 рр.³; 4-го видання «Коментаря до права внутрішнього судно-

¹ Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/cgi-bin/htsearch> (дата звернення: 07.10.2019).

² BinSchG – Binnenschiffahrtsgesetz. Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/> (дата звернення: 07.10.2019).

³ Vortisch O., Zschucke O. Binnenschiffahrts- und Flößereirecht : Erläuterungswerk. Verlag Berlin : de Gruyter, Erscheinungsdatum, 1938, Umfang/Format XIX, 922 S. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord¤tResultId=%22Binnenschiffahrts-%22and+%22und%22and+%22Fl%C3%B6%C3%9Fereirecht%3A%22and+%22Erl%C3%A4uterungswerk%22%26any¤tPosition=1> (дата звернення: 07.10.2019).

плавства» О. Фортіша та В. Бемма¹, що було опубліковане в 1999 р.; 5-го видання «Коментаря до права внутрішнього судноплавства» Т. Вальдштейна та Г. Голланда² 2007 р.

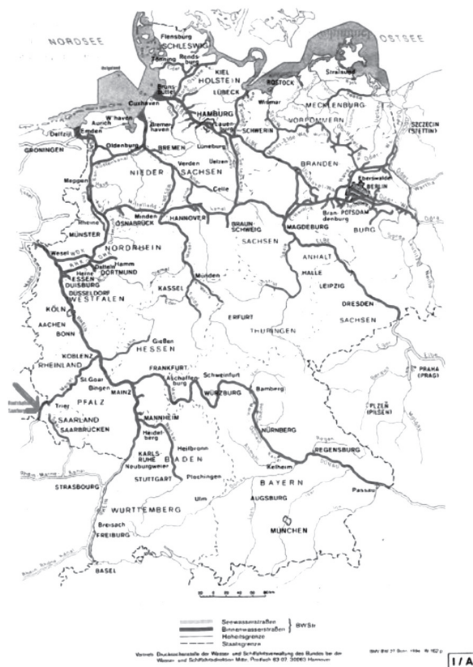


Фото карти: Федеральні водні шляхи
(Федеральні водні шляхи Німеччини зображені жирною лінією)³

Порівняльний аналіз проблематики внутрішнього водного шляху в праві України, Молдови, Румунії та Німеччини показав існування

¹ Vortisch O., Bemm W. Binnenschiffahrtsrecht : Kommentar. Ausgabe 4, völlig neu bearb. Aufl. Verlag Berlin ; New York : de Gruyter, Erscheinungsdatum; 1991. 819 S. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?query=Otto+Vortisch%2C+Wilfrid+Bemm&method=simpleSearch> (дата звернення: 07.10.2019).

² Waldstein T., Holland H. Binnenschiffahrtsrecht : Kommentar. Ausgabe 5, völlig neu bearb. Aufl. Verlag Berlin : de Gruyter Recht, Erscheinungsdatum, 2007. 1104 S. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord¤tResultId=Thor+and+v.+and+Waldstein%26any¤tPosition=7> (дата звернення: 07.10.2019).

³ URL: www.wassersportclub-saarburg.de.

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

Звернення до Британської енциклопедії показує, що вона в понятті внутрішнього водного шляху на першому місці бачить канали, на другому – всі інші природні або штучні водні шляхи, які використовуються для судноплавства, зрошення сільськогосподарських культур, водопостачання або дренажу. Водночас зазначається, що в повітряному та наземному транспорті внутрішні водні шляхи, як і раніше, відіграють життєву роль і в багатьох районах мають істотно зростати¹. Авторитетний німецький енциклопедичний словник «Дуден» (Duden) під поняттям внутрішнього водного шляху розуміє шлях, що належить до суші та з усіх боків оточений нею, наприклад, *річка, канал* тощо. Дещо іншим є трактування терміна «внутрішній водний шлях» у Законі ФРН «Про Федеральні водні шляхи»², де акцент робиться не на розмежуванні внутрішнього водного й морського шляхів, а на належності до федеральних чи інших водних шляхів. У § 1 Закону дається визначення *федеральних* внутрішніх водних шляхів як таких, що призначені для загального користування, а Перелік внутрішніх водних шляхів у дод. 1 до Закону відносить до них, наприклад, річки Ельба, Дунай. Подібним чином перераховуються внутрішні водні шляхи у § 15 Федерального закону Австрії 1997 р. (станом на 19.10.2019 р.) «Про внутрішнє судноплавство»³. Внутрішніми водни-

¹ Canals and inland waterways. *Encyclopaedia Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway> (дата звернення: 18.06.2019).

² Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/WaStrG.pdf/> (дата звернення: 07.10.2019).

³ Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG) StF: BGBl. I Nr. 62/1997 (NR: GP XX RV 564 AB 618 S. 67. BR: 5400 AB 5420 S. 624). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703> (дата звернення: 18.06.2019).

ми шляхами названо річки Дунай (включно з Віденським Дунайським каналом), Марх, Еннс та Траун зі всіма їхніми притоками, бічними каналами, гаванями та розгалуженнями (окрім частин водотоків, перелічених у дод. 2). Всього в нормативному акті названо 130 водних шляхів. В Австрії вимоги до судноплавних водних шляхів (§ 2 Закону), зокрема розміри фарватеру, визначаються регламентом із врахуванням міжурядових угод.

Під поняттям внутрішнього водного шляху німецькі автори 5-го видання Коментаря права внутрішнього судноплавства Т. Вальдштейн і Г. Голланд розуміють розміщені на внутрішніх водах усі внутрішні водні шляхи, тобто природні струмки, річки, водотоки й ділянки моря, а також штучні водні шляхи й канали. Автори, розвиваючи думку про правову природу внутрішніх водних шляхів, слушно використовують норми морського права і стверджують, що в Німеччині з 1998 р. запроваджена однакова загальна відповідальність на водному транспорті. Як наслідок, у морському праві, у праві внутрішнього судноплавства важлива *відмінність*, що раніше існувала між ними, *втратила своє значення*. Вирішальним фактором є те, призначений транспортний засіб для використання на внутрішніх водних чи на морських шляхах¹. Наскільки наведене стосується української дійсності, є темою окремого дослідження, однак тепер очевидно, що правова відповідальність за перевезення внутрішнім водним і морським транспортом поступово приводиться до стандартів Євросоюзу в процесі інтеграції держави в його правовий простір.

В електронній версії «Великої української енциклопедії» відсутні терміни «водний шлях» та «внутрішній водний шлях». У Постанові КМ України № 640² наводиться лише перелік судноплавних **внутрішніх** водних шляхів, що поділяються на морські та річкові без будь-якої

¹ Waldstein T., Holland H. Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar. Berlin : de Gruyter Recht, 2007. S. 9–10. URL: https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (дата звернення: 18.06.2019).

² Постанова КМ України від 12.06.1996 р. № 640 «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF> (дата звернення: 07.10.2019).

аргументації. Відсутність вітчизняного законодавчого визначення поняття внутрішнього водного шляху стимулює його пошук у праві іноземних держав.

У Румунії, яка володіє великою мережею внутрішніх водних шляхів¹, затверджено їх номінальний (невичерпний – Г. М.) список², що передбачає можливість його зміни у випадку новобудов чи інших подій. Законодавчо закріпивши зазначений список, уряд Румунії дещо звузив його, якщо порівняти з правом України, не включивши до нього всі морські внутрішні водні шляхи. Визначення поняття «внутрішнього водного шляху» в Румунії здійснено за допомогою понять «національні судноплавні води» та «внутрішні судноплавні води». Внутрішні водні шляхи Румунії не розміщуються на її внутрішніх морських водах. Із ордонансу №42 від 28.08.1997 р., опублікованого на офіційному сайті Адміністрації судноплавства Румунії, випливає, що національні судноплавні води в Румунії складаються з територіального моря, внутрішніх водних шляхів, каналів і акваторії портів, а також із басейнів суднобудівних верф. До *внутрішніх судноплавних вод* належать судноплавні частини річки Дунай, річок, каналів і озер, розташованих на території Румунії, та внутрішні морські води. Таким чином, із ордонансу випливає, що *внутрішніми водними шляхами* є судноплавні частини річки Дунай, водотоків, каналів і озер, розташованих у межах території Румунії, а також прикордонні судноплавні води від румунського берега до кордону³. Наслідком інтенсивного використання Румунією внутрішніх водних шляхів став швидший та якісніший, ніж в Україні, розвиток законодавчої бази внутрішнього судноплавства. Законодавство Румунії докорінно змінилося на краще під впливом її десятирічного членства в ЄС. Декілька десятиліть

¹ Lege 203/2003. Rețeaua de căi navigabile interioare și porturi. URL: <https://lege5.ro/Gratuit/gq2tonjr/rețeaua-de-cai-navigabile-interioare-si-porturi-lege-203-2003?dp=gi3dcojzgq2tk> (дата звернення: 07.10.2019).

² Hotărâre nr. 665 din 24 iunie 2008 pentru stabilirea nominală și pe porțiuni a căilor navigabile interioare ale României. URL: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/95271> (дата звернення: 07.10.2019).

³ Ordonanță nr. 42 din 28 august 1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare. URL: <https://portal.rna.ro/SiteAssets/Pagini/Legisla%C8%9Bie/ORDONANTA%2042.pdf> (дата звернення: 07.10.2019).

у Румунії діє комплексний акт, що містить не лише перелік внутрішніх водних шляхів, а також правила їхнього використання. Це ордонанс № 22/1999 Уряду Румунії від 29.01.1999 р., котрим регулюється управління водними шляхами, використання судноплавної публічної транспортної інфраструктури, а також здійснення судноплавної транспортної діяльності в портах та на внутрішніх водних шляхах. Згідно з вимогами часу ордонанс вдосконалено законом № 235 від 29.11.2017 р. «Про внесення змін та доповнень до Урядового ордонансу № 22/1999¹. Вітчизняний проєкт закону, який міг би стати першим в історії незалежної держави законом, котрим регулювалися б відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, на час підготовки цих рядків (серпень 2020 р.) все ще перебував на розгляді Верховної Ради України. За цілого ряду причин досвід Румунії ближчий Україні, ніж досвід ФРН. Україна знаходиться на шляху здійснення роботи, яку Румунія лише зовсім недавно виконала в схожих з Україною умовах.

Згідно з *молдавською* точкою зору, внутрішнім водним шляхом є шлях сполучення, природний або штучно створений, позначений навігаційними знаками або іншим способом, що використовується в цілях судноплавства². Із ст. 2 Закону «Про внутрішній водний транспорт» Республіки Молдова (право якої цікаве з точки зору швидкості його змін під зростаючим впливом права Румунії та ЄС) випливає, що поняття внутрішнього водного шляху утворюється шляхом перерахування його можливих видів без використання переліку географічних найменувань. У такий спосіб поняття внутрішнього водного шляху набуло достатньо високого рівня узагальнення, стало змістовно насиченим. Однак воно не опирається на норми Конвенції Орга-

¹ Lege nr. 235 din 29 noiembrie 2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare. URL: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/195515> (дата звернення: 07.10.2019).

² Ст. 2 Закону РМ «О внутреннем водном транспорте Республики Молдова». URL: <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=349950&lang=2> (дата звернення: 07.10.2019).

нізації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р., у якій наводиться міжнародно визнане поняття внутрішніх вод¹.



На фото: Національні судноплавні шляхи на р. Дунай²

Загальновідомо, що соціально-економічна та матеріально-технічна бази внутрішнього судноплавства та права Молдови суттєво менші, ніж в Україні. Дійсно, у 2018 р. Молдова володіла лише сімома діючими самохідними вантажними суднами³ і двома самохідними пасажирськими суднами⁴. Однак у 2017 р. під «зручним» прапором Молдови перебувало 168 морських суден загальною місткістю

¹ Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, яку станом на червень 2016 р. підписали й ратифікували 168 країн і Європейський союз; Україна ратифікувала 03.06.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 18.06.2019).

² URL: http://www.nemiga.info/europe/karta_dunaya.htm.

³ Banca de date statistice Moldova. URL: http://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica_19%20TRA TRA020/TRA020400.px/table/tableViewLayout1/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802 (дата звернення: 30.09.2019).

⁴ Banca de date statistice Moldova. Nave fluviale in inventar, la sfirsitul anului, pe tipuri de nave, 2000–2018 pe Tipuri de nave si Ani 2018 Nave de pasageri cu autopropulsie. Там само (дата звернення: 30.09.2019).

703 000 т з тимчасовою чи постійною реєстрацією в її дунайському морському порту Джурджулешти. По тоннажу флот Молдови становить 10% від російського торгового флоту¹, однак тільки на папері Молдова виглядає справжньою морською державою². Довжина її судноплавних внутрішніх водних шляхів у 2018 р. становила (залежно від методики підрахунку) від 410 км³ до 635 км⁴. У попередні роки, хоч вона була істотно більшою⁵, однак Молдова втратила свою частку власності в торговельному флоті СРСР, загальним тоннажем 258 000 т⁶, що призвело до скорочення перевезень та занепаду права внутрішнього судноплавства.

Деградація української річкової інфраструктури суттєво вплинула на обсяги перевезень вантажів. Із 60 млн т у 1990 р. вони скоротилися до 12 млн т у 2006 р. У 2016 р. перевезення дещо збільшились і склали 6,5 млн т. Проте потенціал перевезень в Україні є значним. Лише річкою Дніпро, за умови модернізації шлюзів, перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом може досягти 45 млн т на рік (30 млн т – експорт, 15 млн т – імпорт). Українські річки мають 60 млн т пропускної здатності на рік⁷.

¹ Правила регистрации судов в Молдове меняются. ПортНьюс. URL: <http://portnews.ru/digest/20781/> (дата звернення: 30.09.2019).

² Еще один молдавский корабль попал под запреты: стала известна причина. URL: http://bloknot-moldova.md/news/eshche-odin-moldavskiy-korabl-popal-pod-zaprety-s-1092650?sphrase_id=955777 (дата звернення: 30.09.2019).

³ Ministerul Transporturilor. Raport de activitate pentru anul 2018. Iunie 2019. Cai fluviale navigabile de folosinta generala. Lungimea cailor de comunicatie, la sfirsitul anului, 2000–2018 pe Indicatori si Ani 2018. URL: <http://www.mt.gov.ro/web14/documente/interes-public/rapoarte/Raport%20activitate%20MT%202018.pdf> (дата звернення: 30.09.2019).

⁴ Об утверждении Концепции развития водного транспорта в Республике Молдова: постановление Правительства РМ №. 453 от 24.03.2008. *Monitorul Oficial*. 2008. №. 66–68. Ст. 433.

⁵ Карта европейских внутренних водных путей. URL: <http://mapinmap.ru/archives/9552> (дата звернення: 07.10.2019).

⁶ Лабунец А. В. Экономика Молдовы: проблемы водного транспорта. URL: <https://ava.md/2010/07/15/ekonomika-moldovy-problemy-vodnogo-transporta/> (дата звернення: 30.09.2019).

⁷ Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

В Україні, за нашими розрахунками, здійсненими на основі даних Єдиного державного реєстру судових рішень, кількість судових рішень у цивільних справах, де предметом розгляду було річкове судно, з 2014 р. по 2018 р. різко збільшилася – у 10,1 разів (з 52 до 528 рішень); у випадку з морським судном збільшення спостерігалось лише у 2,9 разу – з 180 рішень у 2014 р. до 826 у 2018 р. Збільшення кількості цивільних справ може свідчити також про інтенсифікацію торгівлі й, відповідно, перевезень внутрішніми водними шляхами. Із табл. 2 вбачається випереджаюче збільшення кількості рішень у цивільних справах щодо сфери внутрішнього судноплавства, порівнюючи з морським, та менша частка вироків у кримінальних справах. Зазначена тенденція може свідчити про загострення цивільно-правової ситуації у праві внутрішнього судноплавства та вимагати посилення до неї уваги науковців для сприяння її розв’язанню цивільно-правовими інструментами.

Таблиця 2

**Кількість судових рішень та вироків за останні 5 років
згідно з Єдиним державним реєстром судових рішень
на контекстні слова «морське судно», «річкове судно»**

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

Відсутність єдності в розумінні поняття «внутрішній водний шлях» може сприяти збільшенню кількості судових спорів щодо використання шляхів і суден. У 2018 р. було зареєстровано 901 судно сумарною валовою місткістю 503 188 реєстрових тонн¹, а також

¹ Реєстрова книга суден. Київ, 2018. Register of ships, 2019. Kyiv. URL: <http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf> (дата звернення: 01.10.2019).

97 суден змішаного плавання (самохідних і несамохідних суден валовою місткістю менше 100 реєстрових тонн) сумарною валовою місткістю – 5 261 реєстрова тонна.

З точки зору авторів цих рядків, *надання судноплавному шляху*, що проходить внутрішніми водами, межі яких визначені Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права, статусу морського внутрішнього водного шляху є правомірним та виправданим. Український урядовий перелік внутрішніх водних шляхів (включно з каналами, внутрішніми озерами) є кращим, якщо порівняти з розглянутими формулюваннями. Однак він не повною мірою відповідає вимогам *Європейської угоди* про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ), яка визначає узгоджену мережу внутрішніх водних шляхів міжнародного значення як *погоджений план її розвитку й розбудови*. Порти належать до складових частин зазначеної мережі, тому природньо, назва порту має підпорядковуватися назві шляху його розміщення. Нумерація портів згідно з *Європейською угодою* про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (у назві порту) включає європейський номер шляху, на якому він знаходиться. Існування на українській частині р. Дунай морського шляху та морських портів суперечить нормам зазначеної угоди, а також правилам, що вимагають назву речі підпорядковувати її сутності. Надання порту статусу морського лише на підставі того, що він має можливість приймати морські судна, не є достатнім аргументом. Українські назви водного шляху на р. Дунай та назви портів на ньому мають бути наведені відповідно до вимог *Європейської угоди* про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Надія на виправлення недоліку пов'язана з положеннями угоди, які передбачають спорудження українських портів внутрішнього плавання міжнародного значення в містах Рені, Ізмаїл, Кілія, Усть-Дунайськ. У суперечці про те, за якою ознакою варто відносити водний шлях до морського чи річкового (за особливістю судна чи шляху), за основу слід взяти особливості шляху. Річковий водний шлях може бути придатним для одночасного руху океанських, морських і річкових суден та човнів. Судно обмежене здебільшого лише

однією – судноплавною – функцією, яка не здатна витіснити всі інші функції водного шляху і стати основою для визначення його статусу.

Перспектива застосування єдиного підходу і критеріїв для розробки уніфікованого поняття внутрішнього водного шляху та його правового статусу Україною, Молдовою й Румунією пов'язані з їхньою співпрацею в низці багатосторонніх і двосторонніх міжнародних конвенцій, договорів, програм. Йдеться про співробітництво з проблем права внутрішнього судноплавства в Дунайській комісії в межах проєктів «ТРАСЕКА»¹, євро регіонів «Дністер» і «Нижній Дунай», а також у реалізації стратегії ЄС для Дунайського регіону (СЕСДР)². Програма «Східне партнерство» також надає можливості для реалізації спільних правових ініціатив у питаннях транспортного співробітництва з ЄС. Програми розбудови Європейським Співтовариством внутрішніх водних шляхів і портів на них як елементів мережі ТЕС-Т³ є сприятливим фактором для України.

Розробка статусу внутрішнього водного шляху можлива в межах підготовки рекомендацій щодо вдосконалення роботи підприємств внутрішнього водного транспорту з питань залучення до перевезення вантажів (шляхом усунення вузьких місць у застосуванні права внутрішнього судноплавства) чи спільної підготовки кадрів у галузі внутрішнього судноплавства, у підготовці навчально-наукових та науково-практичних розробок і рекомендацій. Одним із альтернативних орієнтирів у розробці статусу внутрішнього водного шляху могло б бути законодавство Нідерландів. Там відносини внутрішнього судноплавства переважно врегульовані кодифікованими нормами 309 статей Цивіль-

¹ Логистические процессы и морские магистрали II. Проект мастер-плана «LOGMOS». Приложение 9.1. Обзор страны. Молдова. Октябрь 2013 г. URL: http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1MDRU.pdf. – (дата звернення: 07.10.2019).

² Стратегією передбачено зокрема розвиток внутрішнього судноплавства (координатори – Австрія і Румунія). Див.: Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону (The EU Strategy for the Danube Region (EUSDR). URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=529fde16-08e8-45f8-ba31-6c9d36c01254> (дата звернення: 07.10.2019).

³ Узкие места и внутренние порты в коридорах базовой сети ТЕС-Т. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2017-03r.pdf>.

ного кодексу *Нідерландів* (книга 8, ст. 770–1079). Йдеться про судно внутрішнього судноплавства та речі на його борту (ст. 770–859); екіпаж судна внутрішнього судноплавства (ст. 860–879); комерційні операції (ст. 880–999); аварії (ст. 1000–1059) та обмеження відповідальності власника судна внутрішнього судноплавства (ст. 1060–1079).

У ФРН, Австрії, Румунії та інших країнах поняття й статус внутрішнього водного шляху базується на нормах публічного та приватного права. Дефіцит в Україні базового законодавства, що регулює внутрішнє судноплавство, є одним із факторів зростання напруженості. Під час розробки проблематики внутрішнього водного шляху необхідно враховувати, що не вид судна визначає суть і назву шляху чи порту, а навпаки. Саме поняттю внутрішнього водного шляху та його характеристикам мають підпорядковуватися параметри суден і портів.

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

У юридичній науці поняття «правовий контроль» використовується як один із засобів запобігання правопорушенням. Необхідність удосконалення правового контролю використання внутрішніх водних шляхів обумовлена посиленням екологічних та безпекових вимог до судноплавства. Особливо це стосується судноплавних каналів на території України, більшість яких технічно застаріла. Посилення контролю використання каналів обумовлюється як підвищеною складністю їхньої експлуатації, порівняно з іншими водними шляхами, так і існуванням прогалин та незавершеності врегулювання статусу й правового режиму функціонування, потребою в реалізації на українській частині Дунаю європейських стандартів безпеки. У вітчизняній юридичній літературі про дослідження цієї проблеми не згадувалося.

На першому етапі дослідження здійснено порівняльний аналіз нормативних актів України і ФРН, якими врегульовано порядок експлуатації каналів. На другому етапі здійснено виокремлення різних аспектів правового контролю використання каналів, що реалізується шляхом видачі спеціальних дозволів, втручання в поточну діяльність,

видання правил, приписів, використання реєстрів покладенням обов'язку повідомляти встановлені законом відомості та за допомогою інших юридичних інструментів.

Використання каналів в Україні врегульовано переважно нормами Міністерства транспорту. Спеціальні акти Верховної Ради та Кабінету Міністрів України відсутні. Результати дослідження чинних нормативних актів показують, що реалізація правового контролю використання каналів забезпечується досить обмеженою кількістю правил, що регулюють судноплавство й використання гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах України. У затверджених Міністерством транспорту Правилах технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд № 251 від 29.03.2004 р. регулюються питання порядку експлуатації, підтримки в робочому стані та ремонту тільки підхідних каналів портів. Поширюються ці правила й на дунайські підхідні канали, регулюючи контрольні та спеціальні огляди, візуальні та інструментальні спостереження портових гідротехнічних споруд, спрямовані на оцінку технічного стану та придатності споруд до подальшої експлуатації. Виконання вимог Правил щодо використання підхідних каналів портів сприяє запобіганню виникнення аварій. Зокрема, пп. № 10.3, 10.4, 10.6 передбачають безаварійне використання замерзаючих каналів. До недоліків Правил слід віднести відсутність у них норм, які б визначали специфіку використання річкових каналів. Водночас ігнорування наявних наведених норм пов'язане з небезпекою заподіяння шкоди як майну, так і особистості.

Виконання Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах Мінтрансу України від 16.02.2004 р. здійснюється шляхом запровадження обов'язку надання інформації про судно, вантаж, маршрут, порт завантаження й вивантаження при перевезенні небезпечних вантажів до входу в шлюзи (розділ 8). Правилами встановлюються обмеження на швидкість руху на каналах в умовах поганої видимості (розділ 6, п. 28.4). Ряд норм контролю містить Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському й річковому транспорті № 904 від 20.11.2003 р. Положення передбачає мету, принципи, умови, етапи, шляхи здійснення, види й наслідки контролю та нагляду за безпечним функціонуванням морського та річкового транспорту (п. 10), а також

зобов'язує щодня надавати Мінтрансу в період з 16 грудня по 15 лютого оперативну інформацію про стан безпеки судноплавства (п. 6) на водних шляхах на Дунаї, Бузько-Дніпровсько-лиманському, Херсонському та Керч-Снікельському каналах, підхідних каналах портів. Зазначені водні шляхи в зимовий період експлуатуються з обмеженнями або закриті через екстремальні погодні умови. У Правилах пропуску суден через судноплавні шлюзи № 809 від 20.10.2003 р. регулюються питання використання тільки підхідних каналів шлюзів, але відсутні норми щодо інших каналів. В існуючих нормативних актах, що регулюють різні аспекти використання внутрішніх водних шляхів, специфіка каналів не виділяється. Наведені та інші інструктивні матеріали, оскільки вони походять від Міністерства інфраструктури України, поступаються за силою актам, ухваленим у придунайських країнах їхніми парламентами та урядами.

Правовий статус і режим використання судноплавних каналів на р. Дунай визначається міжнародними й національними нормативними актами, включно з тими, які запроваджують міжнародно-правовий статус і режим використання р. Дунай. Ключові положення статусу й режиму річки сформульовані в Белградській конвенції 1948 р. (ратифікована Україною), а деталізуючі положення містять акти національного законодавства, двосторонні й багатосторонні договори придунайських держав.

У «Білій книзі» 2001 р. опубліковано опис 60-ти практичних заходів, спрямованих на суттєве збільшення ефективності та якості транспортної справи¹, а також вдосконалення внутрішнього водного судноплавства². Відповідно до «Політики ЄС щодо Дунайського коридору», проектом № 2 Євросоюзу щодо усунення вузьких місць на водному шляху «Рейн-Майн-Дунай»³, передбачається інтенсивний

¹ Das Weißbuch 2001 «Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. Herausgeber: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr B-1049 Brüssel. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_de.pdf.

² Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft. URL: <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+XML+V0//DE>.

³ Politik der EU im Donaukorridor. Die europäische Dimension der Wasserstraße Donau Mag. Manfred Seitz Wien, 23.04.2004. URL: www.via-donau.org.

розвиток водного шляху на Дунаї. Зіставлення правового регулювання використання внутрішніх водних шляхів ФРН¹ з різними аспектами статусу й правового режиму експлуатації каналів дозволило знайти та вивчити специфіку використання каналу Майн-Дунай. Детальне правове регулювання використання каналу Майн-Дунай обумовлено, крім іншого, складністю його експлуатації та дорожнечою споруди². Відповідно до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення від 19.01.1996 р. Дунай від Кельгейма до Суліни, а також канал Майн-Дунай є внутрішніми водними шляхами міжнародного значення. Відповідно до Закону від 29.11.1967 р. «Про правовий статус Великого водного шляху Рейн-Майн-Дунай між Майном і Нюрнбергом і пов'язаних з ним правовідносинах»³, канал Майн-Дунай віднесений до Федеральних водних шляхів Німеччини.

Приватноправові аспекти статусу та режиму використання каналів відображаються в законі ФРН «Про приватноправові відносини у сфері внутрішнього водного транспорту»⁴ в § 66, 107 і 118, якими врегульовано питання збору коштів, пов'язаних із проходженням суден каналами. Цивільно-правові договори з окремими користувачами каналу Майн-Дунай є необхідним елементом правового поля, у якому він функціонує. Зокрема цивільно-правовий договір користування земельною, водною ділянкою на каналі Майн-Дунай укладається, якщо виникає необхідність використання площ або водних поверхонь для спортивних якірних стоянок човнів, промислового або сільськогосподарського використання, або під площі екологічного призна-

¹ Зіставлення правового регулювання використання внутрішніх водних шляхів ФРН. URL: www.Transportrecht.de.

² Gesetz über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 29. November 1967. BGBl. II S. 2521 I. URL: www.Transportrecht.de.

³ Bekanntmachung zu dem Gesetz über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/rheinmain-donschstrgbek/BJNR007090972.html>.

⁴ Закон ФРН «Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства» («BinSchG»). URL: www.elwis.de.

чення. Після звернення з проханням охочий отримує з міста Нюрнберг від Водного й Судноплавного управління типовий договір користування у двох примірниках. Договором регулюється порядок і строк користування ділянкою, перелік розташованих на ній пристроїв (згідно з додатком), розмір плати за користування й умови здійснення непередбачених витрат, спосіб платежу, відшкодування додаткових витрат, заходи щодо захисту ділянки, ландшафту, охорони водойм і землі, зобов'язання користувача щодо необхідності терпіти природні та інші впливи. Договором передбачена також відповідальність користувача, порядок відвідування корисної площі ревізором, порядок повідомлення про розірвання договору та повернення площі, а також умови різних відшкодувань, додаткові умови угоди, питання підсудності та прикінцеві положення.

У законі «Про федеральні водні шляхи» (WaStrG) від 04.11.1998 р.¹ наводиться опис 64 Федеральних водних шляхів Німеччини, включно з каналом Майн-Дунай. Відповідно до § 24 згаданого Закону, Федеральним органам надається право здійснення моніторингу водних течій із метою забезпечення умов виконання поліцейських заходів. Для здійснення контролю уповноважені особи мають право входу на земельні ділянки та установи, а також на плавзасоби. Конституційне право на недоторканність житла, передбачене абз. 1 ст. 13 Основного закону (Конституції) ФРН з цього погляду обмежується. Відповідно до § 27 аналізованого Закону, Федеральне міністерство шляхів сполучення, будівельної та житлової справ уповноважене видавати *приписи*, що забезпечують безпеку на водних шляхах (іменовані поліцейськими приписами) або доручати їх видання Водному чи Судноплавному управлінням. Той же Закон містить ряд спеціальних правил, що зобов'язують Водне й Судноплавне управління сприяти проведенню перевірок. Водночас, якщо перевіряється виконання умов та податків, передбачених дозволом, виданим Судноплавним управлінням, власник зобов'язаний надати можливість входу на земельну ділянку, відкрити доступ до пристроїв і споруд, виділяти працівників, надавати довідки й документи, необхідні інструменти, проявляти терпіння до

¹ Bundeswasserstraßengesetz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/>.

з'ясування технічних деталей і до перевірки в цілому. Якщо потрібно здійснити спеціальні контрольні заходи, насамперед технічні дослідження, то витрати можуть бути покладені або на власника дозволу, або здійснюватися контролюючою службою її коштами.

Нормами § 383 Цивільного процесуального кодексу Німеччини¹ передбачено право відмови свідка від показань з особистих мотивів. У контексті зазначеного права особа, зобов'язана надати довідку або інформацію щодо питань, відповідь на які могла б служити підставою судового переслідування або процесу відповідно до закону про порушення порядку, може відмовити в довідці (інформації). § 31 Закону «Про федеральні водні шляхи» (WaStrG) від 04.11.1998 р. визначає перелік видів використання Федеральних шляхів, на які необхідне отримання поліцейського дозволу. Так, дозвіл необхідно мати для здійснення будівельних робіт або ремонту на каналах, причалах, берегових сходах, понтонах, під'їзних платформах, інших причальних спорудах, у разі зміни берега та берегових стін, на будівництво пристані, верфі, підхідних споруд для суден і спортивних човнів, на суднові якірні стоянки тощо. Окремими нормами регулюються питання контролю використання плаваючих причалів. Норми загального характеру, що регулюють використання каналів, містяться в першій частині Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах (BinSchStrO) від 08.10.1998 р. (зі змінами). У другій частині Правил главами № 10–27 регулюються питання специфіки судноплавства на окремих внутрішніх водних шляхах.

У розділі 12 Правил запроваджуються особливі правила використання каналу Майн-Дунай. Зокрема визначаються територіальні межі застосування Правил, габарити транспортних засобів та їхніх з'єднань, глибина фарватерів, швидкість руху. Виділяються особливості руху в бік гір, у разі зустрічі суден, обгону, повороту, стоянки на якорі, плаванні під час повені та біля льодоходу, застереження до нічного плавання, встановлюється обов'язок інформування, а також порядок використання шлюзів. У § 12.04 Правил визначається допустима максимальна швидкість щодо берега. На ділянці від порту Бамберг до гирла

¹ Zivilprozeßordnung. 12 September 1950. Fundstelle: BGBl 1950, 455, 512, 533.

Дунаю для транспортних засобів з осадкою до 1,3 м вона не може перевищувати швидкість 13 км на годину, а для суден з осадкою понад 1,3 м встановлена швидкість до 11 км на годину. Ідентифікаційні аспекти суден реалізуються шляхом поєднання букв країни походження або місця реєстрації судна та його розпізнавального реєстраційного номера (§ 2.01 дод. 1 до Правил).

Одним із аспектів регулювання руху суден на каналах є покладення обов'язку на судноводіїв повідомляти певні дані: про судно, вантаж, пункт відправлення, прибуття та інші. Наведений обов'язок поширюється й на канал Майн-Дунай. Результати дослідження приводять до висновку, що здійснена ретельна розробка питань використання внутрішніх водних шляхів у наведених нормах ФРН може служити орієнтиром у правотворчій діяльності українського законодавця. Подальше розширення правового регулювання функціонування каналів забезпечить вдосконалення ефективності запобігання правопорушенням на водних шляхах.

Судно внутрішнього плавання

Правовий статус судна внутрішнього плавання в західній науковій літературі знайшов досить детальне відображення. На європейському рівні розроблено, зокрема, Перелік технічних вимог до судна¹, однак в Україні зазначена проблема все ще залишається малодослідженою. За матеріалами ФРН, Нідерландів чи Румунії й України вона не вивчалася, однак достатньо широко висвітлено правовий статус морського судна², включно із затонулим³.

Термін «судно» є багатозначним, він застосовується до багатьох видів плавучих засобів. На сайті Верховної Ради України наводиться 24 значення терміна «судно», який вживається в нормативних актах. Там же наводиться поділ суден на ті, що належать до внутрішнього чи морського плавання⁴. У проекті Закону України «Про внутрішній водний транспорт» термін «судно» визначається як самохідний чи несамохідний плавучий засіб, що використовується для визначених цілей, зокрема для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, для рибного чи іншого водного промислу, розвідки й видобування

¹ Европейский стандарт, устанавливающий технические требования для судов внутреннего плавания (ЕС-ТТСПИ). URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2018-inf_16r.pdf.

² Бокань Г. Судно як предмет цивільно-правових відносин. *Мала енциклопедія нотаріуса*. 2012. № 3. С. 99–108.

³ Ключова С. М., Жанталай-Євтушенко М. Ю. Особливості визначення правового статусу затонувих суден, їхніх уламків і вантажу. URL: http://www.visnyk-juris.uzhnu.uz.ua/file/No.52/part_2/33.pdf.

⁴ Директива (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту і Ради від 12.12.2017 про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та про скасування директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС Європейський Союз. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/29304>.

корисних копалин, пошуку та рятування людей і суден, що зазнали лиха на воді, буксирування та ін. Недоліком наведеного поняття є спосіб визначення ознак шляхом перерахування значної кількості цілей використання судна, які в майбутньому можуть змінюватися, що потягне необхідність зміни нормативного акту.

Судном внутрішнього плавання у проекті Закону названо річкове судно або судно змішаного плавання довжиною 20 метрів і більше або судно, добуток довжини, ширини та осадки якого становить 100 кубічних метрів і більше, а також буксири та штовхачі, призначені для ведення складу таких суден чи плавучого обладнання, пасажирські судна й плавуче обладнання. Законодавці наведене визначення мали б «прив'язати» до водних шляхів, для яких судно призначене, однак цього не сталося. Багатозначність поняття та недостатнє його дослідження в Україні зумовлюють звернення до іноземної літератури для вивчення факторів, котрі впливають на правовий статус судна та/чи його визначають.

Хоч у німецькому законодавстві відсутнє поняття «судно», судова практика та правова наука визначають, виходячи з концепції руху, що судно – це плавуче порожнє тіло несуттєвих розмірів, яке здатне переміщатися на воді або під водою, а значить, перевозити людей чи речі.

Як об'єкт цивільно-правових відносин, судно знаходиться в обороті та завжди має той чи інший правовий статус. У Німеччині, Австрії, Румунії, Швейцарії, Україні судно належить до рухомих речей, однак наділене статусом нерухомої речі. Окремі риси правового статусу судна розкриваються при класифікації та державній реєстрації суден, що відображено в судових документах. Щодо судна можуть виникати також кримінально-правові та адміністративні відносини за умови порушення відповідних заборон. Якщо порушення не буде вчинене чи йому не надаватиметься правова оцінка, зазначені відносини не матимуть офіційної кваліфікації.

Певний набір правових характеристик, що визначають статус судна, містить *Німецький реєстр суден*. Згідно з тлумачним словником Дуден (нім. Duden), реєстр є офіційним списком суден, що належать до певного регіону, який містить інформацію про правовідносини

щодо них. Реєстр служить *речовій* ієрархії суден у зв'язку з тим, що німецьке реєстраційне право судноплавства за своєю природою подібне до права земельного реєстру. Отже, до них правила щодо рухомого майна (Fahrnis) не застосовуються або застосовуються лише частково. Реєстрація суден у ФРН здійснюється у судовому порядку спеціально уповноваженими судами згідно з Правилами реєстрації суден (нім. Schiffsregisterordnung)¹ та відповідно до Приписів щодо ведення реєстру суден (нім. Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV))².

Правовий статус реєстру судна, подібно до статусу німецького земельного реєстру³, визначається нормами матеріального та процесуального права. Матеріальне право застосовується до зареєстрованих суден і суднобудівних робіт, наприклад, придбання і втрати майна, іпотеки судна чи користування ним, прав на судно, що будується, тощо. Процесуальне право визначає порядок адміністрування реєстру суден, тобто визначення типу реєстрів суден, органів реєстрації, вимог до об'єктів і процедур реєстрації, порядку перевірки реєстру суден тощо. Участь у забезпеченні права власності на судна внутрішнього судноплавства є однією з функцій Реєстру судноплавства у ФРН.

Достатньо детальну характеристику реєстрації суден у ФРН знаходимо на інтернет-сторінках місцевого суду Дуйсбург-Рурорт, який веде *судноплавні реєстри*. Подібно до автотранспортних засобів, які заносяться до певних списків із наданням номерних знаків, судна також заносяться в окремий реєстр. Судна, які фактично є рухомим (юридично – нерухомим) майном і від яких може походити небезпека, мають

¹ Schiffsregisterordnung (SchRegO) Ausfertigungsdatum: 19.12.1940. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/schrego/BJNR015910940.html>.

² Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/schregdv/BJNR021690980.html>.

³ В Україні Державний реєстр земель – це складова частина державного земельного кадастру, який складається з книги записів реєстрації державних актів на право власності на землю та на право постійного користування землею, договорів оренди землі із зазначенням кадастрових номерів земельних ділянок та Поземельної книги, яка містить відомості про земельну ділянку і формується за допомогою АС ДЗК. (див.: «Про затвердження Тимчасового порядку ведення державного реєстру земель Держкомзем України»: наказ від 02.07.2003 № 174). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/6474>.

бути ідентифікованими та зареєстрованими. Серед усіх реєстрів транспортних засобів найбільше значення має реєстр суден, оскільки він надає важливу інформацію про фактичні та правові відносини.

Правові статуси *морського судна*, судна внутрішнього плавання та суднобудування мають особливості. Юридичні відмінності між суднами внутрішнього й морського плавання та суднобудуванням полягають у тому, що морське судно використовується для плавання за межами територіальних вод країни. Відповідно до міжнародних норм, йому надається право перебування під прапором. Морське судно, зареєстроване в німецькому реєстрі морських суден, підпадає під дію німецького законодавства. Право прапора для фізичних осіб як власників належить від їхньої належності до німецького громадянства. Господарські товариства – торгові, командитні – та інші юридичні особи можуть отримати право прапора, якщо більшість осіб їхнього управлінського складу є громадянами Німеччини. Спеціальні правила застосовуються до громадян країн-членів Європейського Союзу.

Статус судна *внутрішнього судноплавства* характеризується призначенням для плавання внутрішніми водними шляхами, судно не має права прапора у строгому розумінні. Статус суднобудування розповсюджується на ті судна, котрі перебувають на стадії будівництва. Вони можуть бути внесені до реєстру суднобудування (за певного стану будівництва) з метою іпотеки, тобто обтяження судовою заставою.

Ще з часів Пруссії ведення судноплавного реєстру покладалося на суд, відповідальний за ведення комерційного *реєстру*, тобто місцевий суд певного району. До 31.12.2014 р. у федеральній землі Північна Рейн-Вестфалія для внутрішніх суден та суднобудівних підприємств існувало чотири уповноважених місцевих суди: у містах Мінден, Дортмунд, Кельн та Дуйсбург-Рурорт. Після зміни юрисдикції місцевих судів щодо ведення реєстру внутрішнього судноплавства, котра набрала чинності з 01.01.2015 р., у Північній Рейн-Вестфалії залишилося лише два уповноважених місцевих суди з питань внутрішнього судноплавства та суднобудування – у містах Мінден та Дуйсбург-Рурорт.

Районний суд міста Мінден у Північній Рейн-Вестфалії здійснює ведення судового та суднобудівного реєстрів. Він несе відповідальність за судна внутрішнього судноплавства згідно з їхнім місцем приписки та місцем суднобудування (судна, що будуються) з дільницями в районах Арнсберг, Білефельд, Бохум, Детмольд, Дортмунд, Хаген, Мюнстер, Падерборн і Зіген та низці інших¹. У державний *судновий* та *суднобудівний* реєстри заносяться всі судна внутрішнього плавання та судна, що будуються в межах відповідальності зазначеного суду. Запис включає точний опис, структуру власності та наявні збори за судно.

Реєстри користуються довірою суспільства. Переглядати судовий реєстр може кожен, однак доступ до реєстру суднобудування дозволено лише за умови виявлення законного інтересу. Власник і той, хто внесений до реєстру, завжди мають законний інтерес. Усі інші зобов'язані пояснити адміністратору реєстру законність інтересу до передбачуваної перевірки реєстру.

Суд реєстру діє лише за заявою, тобто всі записи робляться лише у випадку, якщо подано заяву в правильній формі. Деякі заяви потрібно нотаріально посвідчувати. Записи залишаються в реєстрі доти, доки не буде запропоновано їх видалити.

Процесуальні аспекти статусу судна відображають цивільне, адміністративне та кримінальне *провадження* у справах внутрішнього судноплавства. Це, з одного боку, цивільні судові спори у сфері внутрішнього судноплавства та рафтингу, зокрема через ушкодження, нанесені суднами, а з іншого боку – справи щодо порушень поліцейських норм судноплавства. Розгляд справ у сфері внутрішнього судноплавства здійснюють суди міст Дуйсбург-Рурортен та Дортмунд, а також районний суд міста Мінден.

Розгляд правового статусу судна вимагає ясності щодо кількості суден внутрішнього плавання у ФРН і в Україні. У *судновий реєстр* суду Дуйсбург-Рурорт станом на 29.12.2019 р. було внесено 1168 суден внутрішнього плавання та 763 морські судна. Для порівняння: у Державному судовому реєстрі України, що є Державною базою

¹ URL: <https://www.ag-minden.nrw.de/aufgaben/abteilungen/Binnenschiffsregister/index.php>.

даних, до якої вносяться відомості про українські судна, технічний нагляд за якими здійснюють *класифікаційні* товариства, станом на 26.04.2020 р. міститься 21 619 записів щодо суден¹. У Судновій книзі України – державній базі даних, до якої вносяться відомості про українські судна, технічний нагляд за якими не здійснюють класифікаційні товариства, станом на 26.04.2020 р. було здійснено 122 366 записів про судна². Отримані дані класифікаційного товариства показують, що в Україні у 2018 р. на обліку перебувало 901 самохідне й несамохідне судно внутрішнього плавання (незалежно від валової місткості) сумарною валовою місткістю 503 188 реєстрових тон³, а також 97 суден змішаного плавання (самохідних і несамохідних, валовою місткістю менше 100 реєстрових тонн) сумарною валовою місткістю 5 261 реєстрових тонн. Зіставлення даних по ФРН і Україні показує, що судом у Дуйсбург-Рурорт зареєстровано більше суден внутрішнього плавання, ніж в Україні. З точки зору вимог до співставної кількості порівнюваних одиниць, наведена інформація про реєстраційну діяльність зазначеного суду ФРН є достатньо репрезентативною для цілей нашого дослідження.

Компетенція суду прив'язана до місця приписки (нім. vom Heimort des Binnenschiffs) судна внутрішнього плавання, тобто місця, з якого здійснюється управління судноплавством, або до місця будівництва судна. До компетенції суду Дуйсбург-Рурорт як суду реєстра судноплавства та суднобудівного реєстру належать справи, що підпадають під юрисдикцію місцевих судів Дюссельдорфа, Кельна та Ессена. Реєстр морських суден, які приписані в межах земель Північного Рейн-Вестфалію, зберігається також в місцевому суді Дуйсбург-Рурорт.

¹ Єдиний державний вебпортал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/d3aee671-a29b-494e-877f-29f78a3e4581/resource/99f84a43-f4a2-488f-907f-f9435dd9471a>.

² Єдиний державний вебпортал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/1962ea6a-90b5-4624-9735-440136a85d97/resource/3efc4277-7949-433f-8ac8-022686d1980f>.

³ Перістрова книга суден. Київ, 2018. Register of ships, 2019 Kyiv. URL: <http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf> (дата звернення: 01.10.2019).

До основних нормативних актів, що регулюють правовий статус судна, внесеного в реєстр¹, є Закон про права на зареєстровані судна та судна, що будуються (Schiffsrechtegesetz), від 28.08.1969 р.; Положення про ведення суднового реєстру (Schiffsregisterordnung від 19.12.1940 р. в редакції від 26.05.1994 р.); Закон про право прапора (Flaggenrechtsgesetz) в редакції від 04.07.1990 р.)².

У ФРН внесення до реєстру суден *внутрішнього плавання* здійснюється за такими *принципами*: судна внутрішнього плавання *можуть бути* зареєстровані як вантажні, коли мають вантажопідйомність 10 т і більше, і як пасажирські, водотоннажністю 5 кубічних метрів і більше. *Обов'язок реєстрації* суден внутрішнього плавання розповсюджується на вантажні судна вантажопідйомністю 20 т і більше та на пасажирські судна водотоннажністю 10 кубічних метрів і більше. Буксири, судна-танкери та штовхачі підлягають реєстрації завжди.

Регулювання *переходу права власності* у ФРН має особливості, що стосуються морських суден і суден внутрішнього плавання. Право власності на *судно внутрішнього плавання*, зареєстроване у судновому реєстрі, переходить за згодою власника й покупця та при *внесенні передачі права власності до реєстру* суден внутрішнього плавання. Інший принцип застосовується до морського судна, зареєстрованого в судновому реєстрі. Право власності передається через просту угоду між власником та покупцем про те, що право власності має бути переданим. *Угода здійснюється без врахування запису в реєстрі морських суден*. Зазначеним регламентом законодавець значно

¹ Rechtsvorschriften für das Schiffsregister. Die für das Schiffsregister einschlägigen Vorschriften sind: Schiffsrechtegesetz, das sogenannte Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt I Seite 1513 vom 28. August 1969; Schiffsregisterordnung, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt I Seite 1133 vom 26. Mai 1994; Flaggenrechtsgesetz, das sogenannte Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt I Seite 3140 vom 26. Oktober 1994; Schiffsregisterverordnung, die sogenannte Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt I Seite 3631 vom 30. November 1994. URL: <https://www.ag-duisburg-ruhrort.nrw.de/aufgaben/abteilungen/Schiffsregister/index.php>.

² Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/flaggrg>.

полегшив передачу права власності на морські судна, зареєстровані в судноплавному реєстрі. Це означає, що право власності на морське судно можна передати безпосередньо, особливо за кордон.

Правила реєстрації морських суден мають певні особливості, які розширюють уявлення про статус суден внутрішнього судноплавства. Усі торгові та інші судна, призначені для морського плавання, що мають дозвіл плавати під прапором ФРН відповідно до пп. 1 та 2 Закону про право на прапор, мають *право* на реєстрацію, а не *обов'язок*. Підлягають *обов'язковій реєстрації* морські судна з довжиною корпусу понад 15 метрів. Німецьке право надає можливість отримати *тимчасове* право прапора, що особливо важливо для морських суден. У цьому випадку Федеральне морське та гідрографічне агентство у м. Гамбург як орган прапора надає власнику судна дозвіл на право використання іноземного прапора терміном на два роки з можливістю продовження, наприклад, під прапором Антигуа, Барбуди чи Кіпру. У цих випадках правові положення держави, прапор якої використовується, застосовують до судна протягом обмеженого періоду часу. Результатом цього є те, що, наприклад, екіпаж може бути працевлаштований на комерційних морських судах на більш вигідних умовах. Численні судна з тимчасовим відміткою вже занесені в реєстр морських суден при місцевому суді Дуйсбург-Рурорта.

Отже, Німецький реєстр суден включає зареєстровані судна внутрішнього плавання та морські судна, які мають право чи зобов'язані ходити під німецьким національним прапором. Реєстри морських суден та суден внутрішнього плавання ведуться окремо. Місцевий суд наділено юрисдикцією реєстру (згідно з правилами SchRegO) суден, розташованих у районі порту приписки або в їх рідному місті. За відсутності порту приписки або якщо судноплавство має здійснюватися з іноземного місця, вибір реєстру суден не є обов'язковим. Реєстр суден є публічним і надає інформацію про власність та правові умови щодо зареєстрованих суден.

Правовий статус суден має зв'язок з їхньою класифікацією: незалежно від того, використовуються вони для внутрішнього чи морського судноплавства; чи належать до того або іншого класу. Класифікація суден залежить від придатності для плавання (річкового чи/та мор-

ського), від величини судна та деяких інших особливостей. Німецьке право вважає судном внутрішнього водного транспорту те, яке призначене для пересування внутрішніми водами та внутрішніми водними шляхами. На відміну від морського судна, до нього існують менш жорсткі вимоги стосовно стабільності на воді, навігаційних приладів і рятувального обладнання, та застосовуються заходи щодо обмеження висоти містків (постів керування) або нижньої щогли. Це необхідно для проходу під мостами. Існують різні критерії класифікації суден, зокрема поділ їх на промислові та транспортні. Однією з простих класифікацій є мета використання: вантажне, пасажирське чи промислове судно¹, спортивний човен тощо.

Певний вклад у правовий статусу судна внутрішнього судноплавства вносить *регістр судноплавства*, котрий пов'язують із діяльністю того чи іншого кваліфікаційного товариства. Lloyd's Register (LR) – одне з найбільших у світі товариств. Lloyd's Register (LR) класифікує судна та є незалежною організацією з управління ризиками, надає послуги із *сертифікації* та оцінки ризиків у всьому світі через сертифікат Lloyd's Register Quality Assurance Ltd. під торговою маркою LRQA. На початку існування організація діяла лише у сфері судноплавства (Lloyd's Register of Shipping), однак наприкінці XX століття поширила свою діяльність на інші сектори, зокрема, на залізничну промисловість.

У Німеччині всі вантажні та пасажирські судна згідно з Положенням про безпеку суден (SchSV)² мають відповідати класифікаційним вимогам одного з класифікаційних товариств, котре визнано Професійною асоціацією транспортної галузі, поштової логістики та зв'язку (BG)³. Зазначена Професійна асоціація, зокрема з питань

¹ Промислове судно – тип судна, метою якого є насамперед робота на воді або з води. Тому вони не першочергово стосуються транспортування. Промисловими суднами можуть бути, наприклад, плавучі крани, земснаряди, баггери (екскаватори), лоцманські катери, судна забезпечення (тендери), дослідні судна, бурові судна, укладачі кабелів, трубоукладачі, криголами або обстежувальне судно.

² Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) SchSV Ausfertigungsdatum: 18.09.1998. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/schsv_1998/BJNR302300998.html.

³ Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation. URL: <https://www.bg-verkehr.de/redaktion/medien-und-downloads/informationen/die-bg-verkehr/satzung-bgverkehr-2018.pdf>.

побудови нових суден під німецьким прапором, визнає такі класифікаційні товариства: Американське бюро судноплавства (American Bureau of Shipping); Бюро Верітас (Bureau Veritas); DNV GL (Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd); Корейський реєстр (Korean Register); Реєстр судноплавства Ллойда (Lloyds Register of Shipping), Японське морське товариство (Nippon Kaiji Kyokai); Російський морський реєстр судноплавства (Russian Maritime Register of Shipping); класифікаційне товариство «Рина» (Rina)¹. Реєстр судноплавства України, щорічні результати діяльності² якого не зовсім співставні з німецькими даними, у зазначеному списку відсутній.

Правові та технічні норми, які містять класифікаційні вимоги до суден, опубліковані на спеціалізованому порталі під назвою «Німецький прапор»³. Це центральний інтернет-портал державної адміністрації прапора Німеччини, який спільно управляється Федеральним міністерством транспорту та цифрової інфраструктури, Федеральним морським і гідрографічним агентством, а також Відділом безпеки суден Професійної асоціації транспортної галузі, поштової логістики та зв'язку (BG). Крім іншого, зазначений сайт повідомляє, що німецький прапор користується високою міжнародною репутацією, регулярно займає перші позиції в рейтингу держави прапора⁴. Наприклад, це впливає з «Таблиці ефективності держави прапора» Міжнародної

¹ Allgemeine Informationen zu Neubauten unter deutscher Flagge. URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-dienststelle/liste-standardschreiben-neubauten-1.pdf>.

² Реєстрова книга суден. Київ, 2018. Register of ships. Kyiv, 2019. URL: <http://en.shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>.

³ URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/impressum>.

⁴ Держава прапора – держава, що здійснює нормативний контроль над комерційними морськими суднами, які офіційно зареєстровані й ходять під його прапором. Контроль містить у собі інспекційні перевірки суден, їхню сертифікацію, забезпечення безпеки й захисту довкілля при їх експлуатації. Часто великі компанії як державу прапора вибирають держави з нерозвиненим морським законодавством. Три найбільші держави з відкритими корабельними реєстрами – Багамські острови, Ліберія та Панама. По-англійськи ця практика називається flag of convenience (прапор зручності). Дві держави зі «зручними» прапорами – Монголія та Болівія – взагалі не мають виходу до моря (з укр. Вікіпедії).

палати судноплавства (ICS)¹, що стосується державного контролю порту в Європі, Росії та Канаді. На зазначеній Таблиці Німеччина на 15-му, Україна – 67-му місці².

На правовий статус судна впливає сфера діяльності, у якій воно використовується. Згідно з точкою зору Германського Ллойда³ (тепер – DNV GL Group. – Г. М.) судна внутрішнього судноплавства поділяються за сферою діяльності на *три групи*:

1) судна, що не підпадають під обов'язкову класифікацію, але які можуть бути класифіковані на добровільній основі: це суховантажні судна, якими не перевозяться небезпечні вантажі, пасажирські судна й пороми для використання за межами прибережних районів та всі інші внутрішні транспортні засоби;

2) судна, що мають сертифікат класифікаційного товариства, – це суховантажні судна для перевезень небезпечних вантажів; суховантажні судна для перевезень на р. Рейн більше 110 м; пасажирські судна та пороми для плавання в прибережних районах;

3) судна, що підлягають обов'язковій класифікації: танкери для перевезення небезпечних вантажів, швидкісні пасажирські судна внутрішнього судноплавства, що розвивають більше 40 км/год⁴.

Доказом відповідності судна посиленням вимогам до нього з точки зору безпеки є сертифікат класифікаційного товариства. Приписи

¹ Міжнародна палата судноплавства (англ. International Chamber of Shipping, ICS) – головна міжнародна асоціація судноплавної галузі, яка представляє інтереси судновласників та операторів по всьому світу.

² URL: <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-sonstige/white-grey-black-list.pdf>.

³ Класифікаційне товариство «Germanischer Lloyd SE» було підприємством технічного сервісу з місцезнаходженням у Гамбурзі. 12.09.2013 р. два попередні конкуренти – Det Norske Veritas (DNV) і Germanischer Lloyd (GL) – об'єдналися й увійшли в нову групу DNV GL Group з річним оборотом близько 2,5 млрд євро. Інше класифікаційне товариство – Lloyd Register of Shipping – є зареєстрованою у м. Лондон асоціацією судновласників, суднобудівних фірм, виготовлювачів суднових механізмів; утворена з метою проведення огляду й класифікації суден різних країн та поширення інформації про цю діяльність (див.: Регістр судноплавства Ллойда. *Юридична енциклопедія* : у 6 т. / редкол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.]. Київ : Укр. енцикл. ім. М. П. Бажана, 2003. Т. 5 : П–С. 736 с.).

⁴ Dosdahl T. Klassifikation von Binnenschiffen. Flusskaskotagung vom 10. bis 12. April 2002 in Duisburg. Lloyd Hamburg. URL: https://www.tis-gdv.de/wp-content/uploads/tis/tagungen/kasko/fluss_2002/03_dosdahl.pdf.

Німецького Ллойда, що стосуються суден внутрішнього плавання¹, суттєво впливають на правовий статус судна.

Важливі риси правового статусу судна внутрішнього плавання в Нідерландах визначаються не окремими нормативними актами, а згідно зі ст. 784–799 книги 8 Цивільного кодексу Нідерландів, котрі передбачають реєстрацію суден. Принагідно зазначимо, що на день написання цього тексту (19.01.2020 р.) ст. 799 книги 8 ЦК Нідерландів тексту не містила, оскільки була зарезервована для майбутнього законодавства.

Вимоги до сертифікації суден внутрішнього плавання в Нідерландах погоджені з Європейською директивою 2006/87 / ЄС, яка набула чинності 30.12.2008 р. Метою її положень є створення узгоджених умов, за яких свідоцтва про технічний стан судна внутрішнього плавання можуть видаватися у всіх державах-членах. Положення Європейської директиви були перенесені в законодавство Нідерландів 01.07.2009 р., замінивши Закон про внутрішні водні шляхи. Вони передбачають, що судна на внутрішніх водних шляхах зобов'язані отримати дійсне свідоцтво та можуть експлуатуватися тільки відповідно до способу, зазначеного в ньому. З набранням чинності цих приписів свідоцтва є обов'язковими для таких суден:

- довжиною 20 м і більше;
- довжина, ширина й осадка яких становлять понад 100 м³ (тобто також судна довжиною менше 20 м);
- буксири та штовхачі, незалежно від їхньої довжини;
- пасажирські судна (для перевезення більше 12 пасажирів);
- плавучі пристрої².

Слід зазначити, що різні класифікації та сертифікації суден посилюють бачення того чи іншого аспекту правового статусу. Зокрема

¹ Klassifikations- und Bauvorschriften I Schiffstechnik 2 Binnenschiffe 1 Klassifikation und Besichtigungen Geändert 2016–01: Abschnitt 3 dieser Vorschriften gilt nicht für Binnenschiffe, die in das gemeinsame DNV GL Produktionssystem transferiert wurden, ab dem Datum des Transfers. Für solche Binnenschiffe, siehe DNV GL rules for classification of inland navigation vessels, Pt.7. URL: http://rules.dnvgl.com/docs/pdf/gl/maritimerrules2016Jan/gl_i-2-1_d.pdf.

² Niederländischer zertifizierungsprozess für binnenschiffe. URL: https://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2016/Anhaenge/Untersuchungs-zwischenbericht_370_14_Anhang.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

класифікація вантажних суден відповідно до СЕМТ надає уточнене уявлення про класи водних шляхів, на яких вони можуть використовуватися.

У ст. 181 Цивільного кодексу України зазначається, що на судна внутрішнього плавання законом *може бути* поширено режим нерухомої речі. Як відомо, права на нерухомі речі підлягають державній реєстрації. Дія закону «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень» на судна внутрішнього плавання не поширюється. Однак закон України «Про іпотеку» регулює заставу суден за правилами, котрі стосуються нерухомого майна. Порядок ведення Державного реєстру обтяжень рухомого майна (затверджений однойменною постановою Кабінету Міністрів України від 05.07.2004 р. № 830) передбачає, що державна реєстрація обтяжень рухомого майна проводиться з метою забезпечення виконання зобов'язань і захисту прав юридичних і фізичних осіб стосовно рухомого майна та надання в інтересах цих осіб інформації про наявність чи відсутність його обтяжень. Державна реєстрація застави суден внутрішнього плавання проводиться відповідно саме до цього Порядку¹.

Реєстрація суден здійснюється в Державному судовому реєстрі України або в Судновій книзі України відповідно до постанови КМ України від 26.09.1997 р. № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України». Реєстрація полягає у внесенні відомостей про судно та отримання судном свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України. За Державний судовий реєстр України й Суднову книгу України відповідає Державна служба морського та річкового транспорту України.

Підлягають реєстрації в *Державному судовому реєстрі України* пасажирські, наливні судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, а також буксири незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості; самохідні судна, зокрема риболовні з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше; судна, валовою місткіс-

¹ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/830-2004-%D0%BF> \1 «n12» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/830-2004-%D0%BF#n12>.

тю 75 одиниць і більше¹. Реєстрація, здійснена в Державному судновому реєстрі України, має наслідком видачу свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент) та свідоцтва про право власності на судно². Реєстрація в Україні й Німеччині має деякі спільні риси. Так, в обох країнах вона відбувається на підставі письмової заяви судновласника. В Україні реєстрація має бути погоджена з Державною службою морського та річкового транспорту України, а реєстрація риболовних суден – за погодженням з Держрибагентством та зазначеною Державною службою. Державна реєстрація річкових суден та суден, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, здійснюється Державною службою морського та річкового транспорту України.

Законодавство України покладає відповідальність за повноту й точність реєстраційних даних про судно, а також за наслідки, які можуть виникнути через неподання або подання недостовірних відомостей про судно, на власника судна чи на особу, яка використовує судно на законних підставах (судновласник, фрахтувальник). Слід зазначити, що існують правові перешкоди здійсненню багаторазової реєстрації. Судно може бути зареєстроване в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України тільки одним органом державної реєстрації.

У *Судновій книзі України* підлягають реєстрації судна потужністю головних двигунів до 55 кВт (до 75 к.с.), валовою місткістю до 80 одиниць. Державна служба України з безпеки на транспорті здійснює реєстрацію торговельних суден у Судновій книзі України (СКУ)³ у таких випадках: для первинної реєстрації судна (якщо судно в Україні реєструється вперше); для реєстрації судна, якщо судно було зареєстровано в Україні попереднім власником; для тимчасової реєстра-

¹ Державна служба морського та річкового транспорту України. URL: <https://marad.gov.ua/ua>.

² Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України: Документ 1069–97-п.: ред. від 08.09.2018, підстава – 719–2018-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069–97-п> (дата звернення: 15.05.2019).

³ URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/rejestraciya-torgovelnih-suden-u-sudnoviy-knyzi-ukrayiny-sku> (дата звернення: 31.12.2019).

ції судна (по договору фрахтування (бербоут-чартер); для внесення змін (у разі зміни двигуна) та деяких інших випадках¹. На підставі письмової заяви судовласника реєстрацію торговельних суден у Судновій книзі України здійснюють капітани морських портів і Державна служба морського та річкового транспорту України (скорочено – Морська адміністрація), а рибуловних суден – Держрибагентство й капітани морських рибних портів.

Порівняння показує, що реєстраційна робота в Україні містить дещо більше ускладнюючих елементів, ніж у Німеччині. Вона здійснюється різними відомствами за несхожими правилами, які стосуються діяльності Державного судового реєстру України чи Суднової книги України. І, крім того, позбавлена відкритості та змагальності, які більш властиві судовому розгляду за правилами цивільного процесу, ніж розгляду в адміністративному порядку органами виконавчої влади.

Згідно з проектом Закону «Про внутрішній водний транспорт» судном змішаного плавання є судно, призначене для експлуатації на внутрішніх водних шляхах і для обмеженої експлуатації на морських водних шляхах. Особливість правового статусу суден ріка-море полягає в тому, що вони відповідають вимогам як морського, так і річкового судноплавства. Судна змішаного плавання підпадають під норми права внутрішнього судноплавства, коли здійснюють плавання на відповідних шляхах, та під норми морського права, коли здійснюють рейс морськими шляхами. У разі колізії норм перевага надається нормам річкового права конкретної держави. Судна змішаного плавання мають документи, передбачені як для суден внутрішнього, так і для суден морського плавання, які стосуються власне суден та членів екіпажу. Відсутність чіткої регламентації правового режиму суден змішаного (річка – море) плавання може сприяти виникненню спорів. Існують аргументи вважати, що судно змішаного плавання має особливий правовий статус, оскільки не належить ні до категорії морських, ні до категорії суден внутрішнього плавання.

¹ Див.: п. 32 Порядку ведення Державного судового реєстру України та Суднової книги України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069.

Правовий статус судна підтверджують документи на його борту¹: свідоцтво про право плавання (судновий патент); свідоцтво про право власності на судно; свідоцтво про придатність до плавання; класифікаційне свідоцтво та інші свідоцтва класифікаційного товариства щодо класу; свідоцтво про мінімальний склад екіпажу та інші документи. Малим суднам достатньо мати судновий білет та свідоцтво про придатність судна до плавання. Статус безекіпажного судна підтверджується свідоцтвом про право плавання, свідоцтвом про право власності на судно, класифікаційним свідоцтвом та деякими іншими документами. Судно, що здійснює міжнародні рейси, повинно мати документи, передбачені міжнародними договорами, стороною яких є Україна.

Правовий статус маломірних суден визначається, крім інших норм, також правилами користування ними на водних об'єктах. Розробка правил віднесена до компетенції місцевої влади. Зокрема в Одеській області запроваджено Правила користування маломірними суднами на водних об'єктах, що затверджені рішенням сесії Одеської обласної ради від 26.08.2011 р. № 214-VI із наступними змінами².

Зміни чи припинення правового статусу судна підлягають реєстрації. Згідно з Порядком ведення Державного суднового реєстру України та Суднової книг України³ з моменту внесення записів про постійну реєстрацію судна до Державного суднового реєстру України або Суднової книги України всі зроблені раніше записи щодо цього судна в судових реєстрах інших держав Україною не визнаються. Так само в Україні не визнаються записи про судно, постійно зареєстроване в Україні, у судовому реєстрі іншої держави, якщо судно не виключене з Державного суднового реєстру України або Суднової книги України.

¹ Перелік документів на борту судна передбачено п. 1.10 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених Наказом Міністерства транспорту України 16.02.2004 за № 91.

² Правила користування маломірними суднами на водних об'єктах, затверджені рішенням сесії Одеської обласної ради від 26.08.2011 р. № 214-VI (із наступними змінами).

³ Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України затверджено Постановою КМ України від 26.09.1997 р. № 1069.

Питання відповідальності у праві внутрішнього судноплавства

Основними вітчизняними нормативними актами, що здійснюють регулювання відносин внутрішнього судноплавства, за відсутності спеціальних законів, є Цивільний та Господарський кодекси України. Використання загальних положень, що стосуються усіх видів транспорту, часом може призводити до неоднозначного тлумачення й розуміння термінів, прав та обов'язків. Водночас окремі види транспорту, зокрема внутрішнє судноплавство, мають специфіку, яка має бути відображена в спеціальному законодавстві та в підзаконних актах, які дотепер орієнтуються на радянську модель економіко-правового регулювання планового типу. Пріоритетним все ще залишається захист інтересів держави, монополістів-перевізників, забезпечення безперервності перевезень та перевага інтересів виробника послуг над інтересами їхнього споживача¹. Узагальнень судової практики у сфері перевезень водним транспортом (у формі постанов вищих судових інстанцій на зразок постанов пленуму відповідного суду) дотепер не існує. Наявні оглядові та інформаційні листи Вищого господарського суду мають меншу силу порівняно з обов'язковими для виконання постановами судових інстанцій і, крім того, вони стосуються лише залізничних перевезень².

¹ Подцерковний О. П. Спірні питання практики розгляду судами справ про перевезення вантажів. URL: <https://coordynata.com.ua/spirni-pitanna-praktiki-rozgladu-sudami-sprav-pro-perevezenna-vantaziv>.

² Інформаційний лист Вищого господарського суду України від 02.02.2010 р. № 01–08/71 «Про деякі питання практики застосування у вирішенні спорів законодавства про відповідальність за порушення у галузі залізничного транспорту (за матеріалами узагальнення судової практики у справах, розглянутих господарськими судами України)».

У проєкті Закону «Про внутрішній водний транспорт» запроваджується адміністративна відповідальність у сфері техніки безпеки, тобто відповідальність за безпечне водіння та за аварійні події в суднопластві на внутрішніх водних шляхах. Відповідальність запроваджена з метою запобігання правопорушенням, які можуть і не виникнути. Саме безпечне функціонування має бути основою транспортної галузі. Зазначена в проєкті Закону відповідальність стосується судовласника, капітана, лоцмана та деяких інших осіб, які зобов'язані виконати його приписи. У проєкті Закону залишились не врегульованими питання цивільно-правової, договірної відповідальності за перевезення, яка стосується повсякденної нормальної експлуатації засобів судноплавства, обслуговуючої його техніки та водних шляхів.

Проблема дефіциту правових інструментів для здійснення сучасного детального регулювання перевезень обґрунтовує звернення до зразків розв'язання проблеми в законодавстві та практиці інших країн, міжнародних конвенціях, зокрема в Будапештській конвенції (CMNI) та в законодавстві Європейської Спільноти.

У міжнародних конвенціях, включно із законодавством про наземні перевезення, а також у нормах Німецького торговельного уложення (HGB) відсутні готові однозначні відповіді на питання щодо відповідальності¹. У конвенціях термін «вина» не використовується. Німецьке торговельне уложення виключає відповідальність перевізника, коли він доведе, що шкода була викликана обставинами, яких старанний перевізник не зміг уникнути та наслідками, яких не зміг запобігти. Зазначена норма про відповідальність розповсюджується на відносини як у німецькому праві внутрішнього судноплавства, так і в морському праві, а також у нідерландському праві. Норма про відповідальність започаткована у § 58 Закону про приватноправові від-

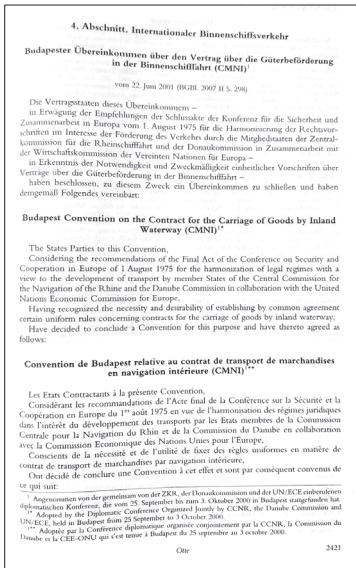
¹ У цьому розділі за згодою проф. К. Отте використано його коментарі в перекладі Г. Г. Мошака до «Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами», опубліковані на сторінках 2-го та 3-го видань Мюнхенського коментаря до Німецького торговельного уложення (2-ге видання: «Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch», § 407–475h. Bd. 7: Transportrecht, s. 1769–1955; 3-тє видання: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, § 407–619. Bd. 7: Transportrecht. München : Verlag : C. H. Beck, Auflage, 2014. S. 2421–2624.

носини внутрішнього судноплавства (BinSchG). За такого розподілу тягара доведення враховується факт того, що перевізник має виключні знання деталей транспортного процесу та контроль, під яким знаходяться інші учасники перевезення вантажу. Наведені правила звільнення від відповідальності належать до особливостей німецького правового регулювання. Згідно з § 426 Німецького торговельного уложення (HGB) перевізник звільняється від відповідальності, якщо шкода ґрунтується на обставинах, яких перевізник не зміг уникнути навіть із найбільшою обережністю та наслідками, яких він не зміг запобігти. Таким чином, потрібно, щоб перевізник виявляв максимальну обережність, яка є для нього розумною. Хоча у формулюванні закону використовується термін «обачність», з допомогою якого законодавець визначає зміст недбалості (§ 276, абз. 1 Німецького цивільного уложення (BGB)), переважна більшість авторів дотримується думки, що критерій обачності, який міститься в § 426 Німецького торговельного уложення (HGB), розуміється не як суб'єктивний елемент вини в значенні § 276 Німецького цивільного уложення (BGB), а як об'єктивно визначений критерій.

Застосування концепції належної обачності викликає в частини німецьких науковців заперечення, оскільки в німецькому цивільному праві вона (обачність), як правило, є частиною ознак вини. Цей термін мав на меті лише виразити, що до відповідальності перевізника (як винятку зі стандартної відповідальності) мають пред'являтися особливо високі вимоги і що ця відповідальність мусить залишатися винятковою. Про це можна зробити висновок з історії формування зазначеного законодавства. Проект Уряду ФРН про реформу транспортного права спочатку не містив фрази «навіть із великою обережністю», що міститься в чинному § 426 Німецького торговельного уложення (HGB). Ця фраза була додана тільки пізніше за рекомендацією Юридичного комітету Бундестагу. Його члени побоювалися, що без цього мета законодавчого акту, а саме створення можливості звільнення від відповідальності тільки в разі абсолютно особливих, виняткових обставин, не може бути безпечно досягнута, і таким чином, мета суворої відповідальності може бути поставлена під загрозу¹. Пропозиція Комітету з правових питань

¹ Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drucks. 13/10014. S. 48.

була прямо заснована на тому, що § 426 Німецького торговельного уложення (HGB) повинен повністю відтворювати ч. 2 ст. 17 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR).



На фото: Витяг із коментарів проф. К. Отте до Будапештської конвенції про договір перевезення вантажу в Німецькому торговельному уложенні (бібліотека проф. К. Отте у м. Одеса)

Ця обставина дає можливість припустити, що подальше додання вимоги «максимальної обережності» не мало на меті відступити від принципу звільнення від відповідальності в разі невизнання існування атмосфери ризику. Навпаки, термін «максимальна обережність» повинен чітко вказувати на те, що під час визначення сфер ризику слід об'єктивно припускати можливості ідеального перевізника. Слід підкреслити об'єктивність і високі вимоги, що пред'являються до перевізника¹. Таким чином, німецьке право, яке регулює перевезення внутрішніми водними шляхами, передбачає відповідальність перевізника без вини².

¹ LG Frankfurt/Main 9.5.2001, TranspR 2001, 393, 394; § 426 HGB RdNr. 5 ff.; Lamimch/Pöttinger § 427 RdNr. 6.

² BGH v. 13. 12. 1990, BGHZ 113, 164, 165; OLG Köln v. 29. 7. 2003, VersR 2004, 1438; Koller § 426 HGB RdNr. 2; E/B/J/Gass § 425 HGB RdNr. 15; Fremuth/Thume § 425 HGB RdNr. 9.

У праві німецьких Земель (суб'єктів Федерації. – Г. М.) про вантажні перевезення, застосовуваного до внутрішнього водного транспорту на території Німеччини, тлумачення ґрунтується на ознаці «неминучості події», відомої з деліктного права (§ 17 абз. 3 Закону про дорожній рух Німеччини)¹.

Закон про дорожній рух не вважає неминучість абсолютною, але вимагає особливо обережних, адекватних і швидких дій, що виходять за рамки звичайних стандартів². Чи може таке розуміння бути орієнтиром у контексті національного стандарту деліктної відповідальності для інтерпретації Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів як міжнародної конвенції³? Тим більше, що існує можливість застосування аналогічного німецького положення, що містить § 426 HGB. Як у випадку зі ст. 17 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, так і під час застосування § 426 HGB слід передбачати неминучість, якщо події не вдалося запобігти навіть шляхом застосування максимально можливої за даних обставин обережності⁴.

¹ E/B/J/Huther Vor Art. 17 CMR RdNr. 2; Heuer TranspR 1994, 107, 108; Piper/Herber Art. 17 CMR RdNr. 42; Piper, Höchststrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, RdNr. 392; Züchner VersR 1964, 220, 223. Ausdrücklich für HGB feststellend: Lammich/Pöttinger § 426 HGB RdNr. 5 ff, der dieses gerade für das System einer verschuldensabhängigen Haftung typische Merkmal überraschenderweise innerhalb einer Verschuldenshaftung prüfen will. BGH 28.2.1975, VersR 1975, 610, 611 (unabwendbarer Verkehrsunfall iSd. StVG ist auch unabwendbares Ereignis iSd. Art. 17 CMR); BGH 5.6.1981, VersR 1981, 1030 = TranspR 1981, 130; OLG Düsseldorf 12.1.1984, TranspR 1984, 102, 103; OLG Koblenz 16.10.1987, VersR 1989, 279; OGH Wien 19.1.1994, TranspR 1995, 65, 66; OLG Hamburg 7.12.1995, TranspR 1996, 283; OLG München 4.12.1996, TranspR 1997, 193, 195f.; OLG Hamm 13.5.1993, NJW-RR 1994, 294; KG Berlin 11.1.1995, TranspR 1995, 342, 344; OGH Wien 19.1.1994, VersR 1994, 1455, 1456.

² Hentschel § 17 StVG RdNr. 16 mwN.

³ E/B/J/Huther Art. 17 CMR RdNr. 29. – Eine Anlehnung an die nationalen Bestimmungen des StVG im Rahmen der internationalen Regelung der CMR schon im Ansatz ablehnend: Helm Art. 17 CMR RdNr. 34.

⁴ BGH 21.12.1966, NJW 1967, 499, 500; zustimmend: BGH 28.2.1975, NJW 1975, 1597, 1598; BGH 5.6.1981, VersR 1981, 1030; OLG Hamburg 1.4.1982, VersR 1982, 1171; OGH Wien 19.1.1994, VersR 1994, 1455, 1456; E/B/J/Huther Vor Art. 17 CMR RdNr. 29; Loewe ETR 1976, 503, 555.

Викладені німецькі підходи до інтерпретації вини не можуть застосовуватися до Будапештської конвенції (CMNI) як міжнародного стандарту відповідальності за перевезення. Договірні держави запровадили відповідальність, засновану на вині¹. Перевізник відповідає за втрату чи пошкодження в період з моменту прийняття й перевезення та до моменту передачі (термін доставки) або за перевищення строку перевезення. Однак презумпція вини перевізника пов'язана з можливістю здійснювати його виправдання².

На відміну від загального німецького законодавства про вантажні перевезення, у Будапештській конвенції (CMNI) відповідальність не ставиться в залежність від особливої сумнівності перевізника. Умови звільнення перевізника від відповідальності, згідно з німецьким законодавцем, підкреслюють сувору відповідальність незалежно від провини. Таким чином, регулювання застосовується в тому вигляді, у якому воно існувало згідно з § 58 Закону про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (BinSchG) й існує дотепер у праві морського фрахту. На зазначеній підставі в Будапештську конвенцію (CMNI) слід включити стандарт відповідальності, що відрізняється³ від німецького законодавства про вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами.

Що стосується ч. 1 ст. 8–901 ЦК Нідерландів (NWB), то намір полягав у тому, щоб встановити менш суворі вимоги до обов'язків перевізника проявляти обачність. Слід визнати, що орієнтація на нідерландське право (ч. 1 ст. 8–901 ЦК Нідерландів) не замінює автономне тлумачення договору. Будапештська конвенція (CMNI) заснована на припущеннях, котрі полегшують звільнення від відповідальності перевізника, порівнюючи з німецьким загальним транспортним правом⁴. Тому, на відміну від законодавства Німеччини про вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами, розгляд відповідальності перевізника відповідно до Будапештської конвенції (CMNI) об'єктивно не може бути легко інтерпретованим.

¹ Denkschrift, BR-Drucks. 563/06 S. 25.

² So auch die Vermutung bei von Waldstein/Holland Binnenschiffahrtsrecht RdNr. 1.

³ Ebenso Koller RdNr. 2 sub b) dd).

⁴ Denkschrift, BR-Drucks. 563/06 S. 40; von Wildstem/Holland Binnenschiffahrtsrecht RdNr. 11 («erleichtert... beträchtlich»).

Чи пов'язано це з недоліками в оцінці поведінки, не може бути зрозумілим без подальшого аналізу, зважаючи на широке коло розгляду справ та підтримку судових органів. У будь-якому разі стандарти, які мають застосовуватися, поверхнево менш суворі, ніж стандарти національного законодавства, що вимагає дотримання умов звільнення від відповідальності з крайньою обережністю. Це означає, що порушення норм відповідальності за морським правом про фрахт, а також введеного в німецьке право Закону про реформу транспортного права зараз (принаймні на території Німеччини) перенесено на право внутрішнього судноплавства. Місцем зміни умов відповідальності є узгоджений за контрактом пункт перетину кордону внутрішнім водним транспортом, як це визначено в Законі про реформу німецького транспортного законодавства.

Стандарти належної обачності права договірних держав нелегко передати, навіть якщо передбачити, що суди будуть «більш-менш жорстко орієнтуватися на національні уявлення про винну поведінку»¹. У німецькому праві, ймовірно, буде застосовуватися той самий стандарт належної обачності, який вже застосовувався відповідно до старого закону про право внутрішнього судноплавства².

Абстрактний опис є марним. Загальна картина необхідних вимог належної обачності складається із суми окремих складових³, із яких багато ще належать до старого німецького права. Ретельна поведінка перевізника включає в себе насамперед ретельність підбору перевізником його власних службовців та інших агентів, надання судна, придатного для навантаження та ремонту, устаткування й персоналу відповідно до правил, а потім, під час транспортування, – дотримання правил руху. Ретельна поведінка також включає дотримання судноплавних і митних правил, а також знання принципів і практики судноплавства, включно з можливим прогнозуванням погодних умов і рівня води, належну очистку судна для запобігання забрудненню вантажу, належ-

¹ Koller Rd Nr. 2.

² Vortisch / Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, 4. Aufl. 1991; Münch KommHGB/ Goette (1997).

³ So schon für altes Binnenschiffahrtsrecht MünchKommHGB/Goette, 1. Aufl., § 58 BinSchG RdNr. 13; ebenso von Wildstem/Holland Binnenschiffahrtsrecht RdNr. 12–15.

ний догляд за ним під час навантаження, перевантаження та вивантаження, безпечне укладання, закріплення вантажу та спостереження за ним, а також безпечне поводження з ним під час рейсу.

Форс-мажорні обставини не можуть бути поставлені в провину перевізника. До них належать непередбачувані погодні явища і втручання третьої сторони (наприклад, офіційні дії влади, акти насильства, тероризм, війна).

Відхилення від цього стандарту не допускає ч. 1 ст. 25 Будапештської конвенції. Відповідно до презумпції вини й розподілу тягара доведення, ст. 16 Будапештської конвенції зобов'язує перевізника довести, що заподіяна шкода або обставини, які її спричинили, не могли бути попереджені сумлінним перевізником, тобто що він і його службовці та агенти зробили все звичайне в торгівлі згідно з обставиною справи, щоб запобігти шкоді.

Для цієї мети може виявитися достатнім, щоб інша причина шкоди, представлена перевізником, була настільки вірогідною, що ніяка інша причина, яка звинувачує його, не видавалася можливою. Будь-яка невизначеність щодо причини заподіяння шкоди покладається на перевізника. Якщо перевізник може довести наявність однієї з особливих підстав для виключення відповідальності, зазначених у ст. 18 Будапештської конвенції, то розподіл тягара доведення, передбачений у ч. 1 ст. 16 Будапештської конвенції, не застосовується. Тоді вважають, що ця обставина завдала шкоди.

Поняття «втрата» у праві внутрішнього судноплавства тлумачиться відповідно до розуміння, що зазвичай існує у сфері транспортного права. Згідно з внутрішнім законодавством Німеччини в області фрахту, та відповідно до міжнародних конвенцій, вантаж вважається втраченим, якщо він був фактично загубленим, не визначене місце його знаходження або вантаж не може бути переданий перевізником належному вантажоодержувачу найближчим часом з інших фактичних і/або юридичних причин¹. Причина недовставки не має значення.

¹ RG 2.2.1918, RGZ 94, 97; RG 5.11.1921, RGZ 103, 146; BGH 16.3.1970, VersR 1970, 437; BGH 27.10.1978, VersR 1979, 276; BGH 13.1.1978, VersR 1978, 318; BGH 13.7.1979, VersR 1979, 1154; MünchKommHGB/Basedow Art. 17 CMR RdNr. 8; Herber/Piper Art. 17 CMR RdNr. 2; Thume/Seitmann Art. 17 CMR RdNr. 64 ff.

Зокрема не обов'язково, щоб вантаж було знищено або його місце знаходження було невідомим¹.

Вирішальним фактором є те, що перевізник не може виконати свої зобов'язання, які випливають із договору перевезення. Типові і, отже, безпроблемні випадки втрати можуть бути віднесені до категорії «втрати», наприклад, у випадку повного знищення, крадіжки², незаконного привласнення, неправильної доставки сторонній особі³ та втрати вантажу, наприклад, в результаті неналежного моніторингу транспорту (контролю взаємодії). Адже навіть якщо вантаж, наприклад, конфіскований⁴, незаконно виставлений на аукціон перевізником або повертається⁵ у зв'язку з відмовою в ліцензії на імпорт,⁶ – це підпадає під втрату вантажу.

Відсутня єдина відповідь на питання, чи слід вважати майно втраченим, коли воно стало економічно безкорисним (марним). Це підтверджується тим фактом, що в разі завдання повної шкоди майну немає ніякої економічної зацікавленості в постачанні ні з боку перевізника, ні з боку вантажоодержувача. Перевізник зобов'язаний тоді нести непотрібні витрати, зважаючи на подальше транспортування марного вантажу, а відправник не матиме можливості подальшої поставки вантажу, оскільки він є марним і не може бути відновленим. Навіть за визначенням, непостачання має розглядатися як шкода, незалежно від того, чи існує вантаж фізично. Відповідно до іншої точки зору, економічна шкода – це шкода у вигляді повного знищення⁷.

У кожному випадку, коли вантаж все ще фізично існує й може бути доставлений, втрата має бути виключеною. Хоча та чи інша точка зору може бути поставлена під сумнів щодо претензії, необхід-

¹ Art. 17 CMR RdNr. 9; Clarke S. 299.

² Siehe unten: Rechtsprechungsübersicht Diebstahl.

³ Vgl. Art. 9 Abs. 1 Satz 2 CMNI. – BGH 27.10.1978, NJW 1979, 2473; BGH 13.7.1979, VersR 1979, 1154; OLG Frankfurt 30.3.1977, VersR 1978, 169; Clarke 299; Art. 17 CMR RdNr. 9.

⁴ Thume, GedS Helm, S. 341, 344.

⁵ BGH 18.5.1995, NJW 1995, 2917.

⁶ BGH 3.7.1974, LM CMR Nr. 5; aA Putzeys 229.

⁷ von Waldstein/Ho//tfBinnenschiffFfahrtsrecht RdNr. 4.

но розглянути питання про те, як пов'язані характеристики втрат або пошкоджень згідно з Будапештською конвенцією про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (CMNI) і Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR) з іншими правилами щодо строку позовної давності.

Згідно з ч. 1 ст. 24 Будапештської конвенції (CMNI), термін давності починається або в день фактичної поставки, або (якщо поставка не здійснена) з узгодженого дня поставки. На початок строку позовної давності впливає тільки те, чи існує позов про відшкодування. У разі повного знецінення вантажу розрахунок строку позовної давності залежить від того, чи був фактично доставлений знецінений вантаж (у такому випадку термін позовної давності починається з цього моменту) або ж поставка була скасована через відсутність економічної зацікавленості. В останньому випадку термін позовної давності розраховується на основі узгодженої дати поставки.

Оцінка сукупної економічної шкоди фактично залежить від відповідного припису Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення, з одного боку, безпосередньо пов'язана з цими умовами, а з іншого боку, його періоди відрізняються один від одного¹. Оскільки, як було показано, у контексті Будапештської конвенції (CMNI) не має значення, чи вважається економічна шкода повною або частковою, суперечка тут носить суто академічний характер. Тому більш детальна кваліфікація не можлива. Частина 1 ст. 16 Будапештської конвенції (CMNI) охоплює також часткову шкоду без будь-яких спеціальних уточнень². Якщо загублена тільки частина вантажу, то, крім цієї часткової шкоди, може трапитися пошкодження всього вантажу, якщо шкода зменшує вартість його решти. У цьому випадку, крім компенсації (часткової) втрати вартості, має бути відшкодовано втрачену вартість.

¹ Verjährungsbeginn Beschädigung: gemäß Art. 32 Abs. 1 a) mit Ablieferung; Verjährungsbeginn Verlust: Art. 32 Abs. 1 b) 30 Tage nach vereinbartem Termin bzw. 60 Tage nach Übernahme.

² Anders insoweit ausdrücklich Art. 17 Abs. 1 CMR.

З огляду на формулювання закону та пояснювальної записки до Конвенції (CMNI), не слід очікувати, що поняття шкоди в міжнародному внутрішньому водному транспорті буде відрізнятися від того, яке використовується в транспортному праві. Тому можна використовувати загальноприйняте визначення характеристики шкоди. Під шкодою розуміється внутрішня або зовнішня зміна речовини, що спричиняє зниження її вартості¹. Зміна не обов'язково має бути незворотною². Зменшення вартості без матеріальної шкоди ніколи не належить до шкоди³.

Визначення того, чи відбулося зниження вартості, визначається об'єктивно шляхом порівняння якості вантажу під час приймання й доставки. Однак певну роль може відіграти й подальше використання вантажу, що важливо для перевізника. Якщо вантаж може бути використаний за призначенням без економічних втрат, то, як правило, шкоди не існує, незважаючи на зміну його змісту. Ця класифікація особливо важлива в разі оцінки шкоди, завданої харчовим продуктам⁴.

З іншого боку, пошкодження упаковки саме собою може призвести до пошкодження вантажу⁵. Чи може вважатися шкодою майну як сукупності об'єктів пошкодження або втрата його частин? Слід завжди виходити з того, що якщо загублені або пошкоджені деталі не можуть бути легко замінені, то погіршується, власне, все майно⁶.

¹ OLG Celle 13.1.1975, NJW 1975, 1603, 1604; Heuerll f.; Clarke 305; Art. 17 CMR RdNr. 11.

² OLG Köln 26.9.1985, TranspR 1986, 285 (mit Anm. Knorre); OLG Celle 13.1.1975, NJW 1975, 1603.

³ E/B/J/Huther Art. 17 CMR RdNr. 5; De la Motte VersR 1988, 317; Thume/Seitmann Art. 17 CMR RdNr. 73; Thume, GS Helm, S. 341, 347.

⁴ AG Düsseldorf 12.9.1985, MDR 1986, 239 (Nachreifen von Obst), LG Aachen 29.10.1993, TranspR 1994, 241.

⁵ Helm Art. 17 CMR RdNr. 5; Thume/Seitmann Art. 17 CMR RdNr. 60.

⁶ ZB Verlust einer Motorschraube = Beschädigung des Bootes, Verlust eines Lexikonbandes = Beschädigung der Sammlung: Art. 17 CMR RdNr. 11; Verlust zweier handgeschnittener Schachfiguren = Beschädigung des Schachspiels: Thume, GS Helm, S. 341, 346; De la Motte VersR 1988, 317, 318; Auftauen einzelner Tiefkühlwaren = Entwertung und deshalb Beschädigung der ganzen Tiefkühlendung: BGH 3.7.1974, VersR 1974, 1013.

Перевізник несе відповідальність, яка зазвичай наявна в транспортному праві, тільки за втрату й пошкодження в період зберігання. Термін зберігання є терміном відповідальності згідно з положеннями транспортного права¹. Він визначається тільки на розсуд перевізника незалежно як від часу укладення договору перевезення, так і від фактичного початку перевезення².

Догляд у сенсі Будапештської конвенції (CMNI), як правило, починається відповідно до ч. 1 ст. 16 Будапештської конвенції (CMNI) в момент приймання до перевезення і закінчується в момент поставки. Згідно з пунктом 2 ст. 3 Будапештської конвенції (CMNI), якщо інше не обумовлено в договорі, приймання вантажу до перевезення відбувається тільки на судні (тобто як тільки вантаж надійшов на судно) і здача вантажу здійснюється ще при відвантаженні³ (тобто як тільки вантаж покинув судно). Вантажовідправник зобов'язаний відповідно до пункту 4 ст. 6 Конвенції (CMNI) завантажити, укласти та закріпити вантаж, якщо не домовлено про інше.

Отже, період відповідальності за втрату або пошкодження вантажу згідно з Конвенцією (CMNI) поширюється тільки на шкоду, що виникла протягом зазначеного періоду⁴.

У міжнародних перевезеннях внутрішніми водними шляхами згідно з пунктом 2 ст. 16 Конвенції (CMNI) збитки, які виникли до навантаження або після розвантаження, відшкодовуються відповідно до законодавства держави, застосовного до договору перевезення (тобто відповідно до національного законодавства про фрахт). Це може привести до припущення про те, що будь-яка обробка вантажу перевізником за межами судна не повинна в принципі підпадати під дію терміну зберігання й, відповідно, його відповідальність. За таких умов при відсутності угоди про зворотне перевізник буде нести відповідальність за шкоду, заподіяну наземним транспортом, відповідно

¹ BGH 26.1.1995, NJW-RR 1995, 992; OGH Wien 7.3.1985, TranspR 1987, 374, 376; E/B/J/Huther Art. 17 CMR RdNr. 8; Herber/Piper Art. 17 CMR RdNr. 15.

² E/B/J/Huther Art. 17 CMR RdNr. 8; Heuer VersR 1988, 312, 313; Herber/Piper Art. 17 CMR RdNr. 16.

³ Von Wildstem/Holland BinnenschiffTahrtsrecht RdNr. 5.

⁴ Bei Stückgütern ist sukzessive Übernahme und Ablieferung denkbar.

до національного загального законодавства про шкоду. Таким чином, Будапештська конвенція (CMNI) як пріоритетний документ міжнародного права виключає відповідальність за зберігання як згідно із законодавством про вантажні перевезення, так і згідно з національним законодавством щодо визначення пріоритету.

У Німеччині відповідальність за шкоду, заподіяну на землі, впливає з § 280 і наступних параграфів Німецького цивільного уложення, який передбачає, що коли виконання зобов'язання стає неможливим через обставини, за які відповідальність несе боржник, останній зобов'язаний відшкодувати кредитуру збитки за невиконання зобов'язання. Цей параграф закріплює передбачений німецьким законодавством принцип відповідальності за наявності вини.

Однак намір держав, що підписали Будапештську конвенцію (CMNI), свідчить проти цього правила перевезення. Згідно із супровідними матеріалами, що стосуються обставин ухвалення Будапештської конвенції (CMNI), у перемовинах на Дипломатичній конференції були висловлені різні думки щодо форми, відомої з права морського фрахтування¹, про можливість спричинення шкоди на суші.

Делегації не змогли домовитися про те, чи слід дозволити сторонам виключати відповідальність за шкоду, заподіяну на землі, у період з моменту прийняття вантажу до навантаження на судно й у період після вивантаження його із судна до моменту здачі, як це все ще було передбачено в попередньому проєкті, або ж відповідальність повинна стати обов'язковою протягом усього часу². За пропозицією російської делегації на підставі ст. 7 Правил Гаага-Вісбі (Hague – Visby Rules, скорчено – HVR)³ відповідальність у внутрішньому

¹ Also für die Schäden an Gütern von der Übernahme bis zu Einladung und von der Ausladung bis zur Ablieferung. Zur Rechtslage im Seeffachrecht vgl. Rabe § 606 HGB RdNr. 35 ff.

² Denkschrift, BR-Drucks. 563/06 S. 26.

³ Правилами Гаага-Вісбі передбачено, що будь-який пункт, стаття чи умова в договорі перевезення, які звільняють перевізника від відповідальності за збитки, що виникають внаслідок недбалості, провини або упущень останнього, або зменшують цю відповідальність іншим чином, ніж це передбачено Гаазькими правилами, вважаються недійсними і не мають юридичної сили та правових наслідків (див.: Рябікін Д. А. Вина як підстава для відповідальності морського перевізника. *Актуальні проблеми держави і права*. 2014. Вип. 73. С. 304–310).

судноплавстві за цей період має регулюватися національним законодавством¹.

Отже, згідно з ч. 2 ст. 16 Будапештської конвенції (CMNI), так звана «сухопутна» шкода і шкода, що виникла до навантаження вантажу на судно або після вивантаження його із судна, але протягом подальшого терміну зберігання перевізником, підпадають не під положення Будапештської конвенції (CMNI), а під законодавство держави, застосовуване до договору перевезення². Зазначена можливість передбачена у ст. 29 Будапештської конвенції (CMNI); вона дозволяє за відсутності належних положень у ній регулювати договір перевезення законодавством держави, вибраною за згодою сторін.

Якщо в ролі додатково застосовуваного права використовується німецьке право, то з Меморандуму ФРН про приєднання до Будапештської конвенції (CMNI) впливає таке: обов'язкова структура відповідальності перевізника протягом усього терміну зберігання вантажу – якщо можливість укладення договору про застереження щодо шкоди на землі була відсутньою – стала загальноприйнятною, оскільки на додаток до Будапештської конвенції (CMNI) має вирішальний вплив § 425 і наступні параграфи Німецького торговельного уложення. Відповідно до цих положень перевізник несе відповідальність протягом усього часу з моменту отримання вантажу до його навантаження на судно та протягом усього часу після вивантаження вантажу з судна до моменту його здачі (протягом терміну зберігання). Незастосування Будапештської конвенції (CMNI) до спричинення шкоди на суші має далекосяжні наслідки: ст. 16 і наступні статті Будапештської конвенції (CMNI) повністю не застосовуються. До них належать положення Будапештської конвенції (CMNI) про особливі підстави для виключення відповідальності (ст. 18), врегулювання розміру відшкодування збитків (ст. 19), максимальні межі відповідальності (ст. 20), повідомлення про шкоду (ст. 23) і обмеження щодо позовної давності (ст. 24).

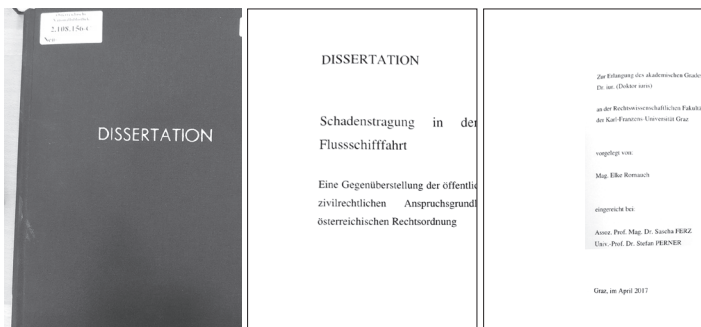
У разі сумнівів, відповідно до законодавства Німеччини, під час перевезення внутрішніми водними шляхами, потрібне точне тлумач-

¹ Denkschrift, BR-Drucks. 563/06 S. 26.

² Denkschrift, BR-Drucks. 563/41; von Thor v. Waldstein, Hubert Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage 2007, RdNr. 6.

чення угоди між сторонами, щоб визначити момент часу, коли вантаж було прийнято, і залежно від того, чи є дії вже частиною договору перевезення чи інших угод. У разі такого договору, незважаючи на ч. 2 ст. 3 Конвенції (CMNI), приймання вже вважається здійсненим перед завантаженням вантажу на судно.

Відповідальність в австрійському внутрішньому суднопластві – як у третьому за значенням транспорті, крім автомобільного й залізничного, – має певні особливості. Там застосовуються інші норми про відповідальність, ніж ті, що стосуються автомобільних або залізничних аварій. Наприклад, національне законодавство про внутрішнє суднопластво регулює ад'юнктивну відповідальність судновласника, яка підлягає правовим обмеженням як з точки зору причини, так і з точки зору суми. На думку Е. Ромаух, ще однією особливістю відповідальності у зв'язку з подіями, пов'язаними зі шкодою в австрійському національному річковому суднопластві, є наступна: за дотримання вимог законодавства можна вивести відповідальність згідно з нормами, що стосуються суднопластва та загального деліктного права, однак не сувору відповідальність згідно з положеннями внутрішнього судноплавного, екологічного або транспортного права¹.



На фото: Сторінки докторської дисертації Е. Ромаух
(Австрійська національна бібліотека)

¹ Romauch E. Schadenstragung in der nationalen Flussschiffahrt. Karl Franzens-Universitaet Graz, 2017, Dis.

Загальна аварія

У ст. 26 Будапештської конвенції (CMNI) міститься норма, яка не перешкоджає застосуванню положень договору перевезення або внутрішнього законодавства, що стосуються розподілу збитків, пов'язаних із загальною аварією. З наведеного стає зрозумілим, що відповідальність за договором перевезення та відносини у зв'язку із загальною аварією регулюються різним законодавством. Загальна аварія є одним із найдавніших інститутів внутрішнього й морського судноплавства. Ще в VI столітті в Кодексі Юстиніана¹ запроваджується обов'язок усіх брати участь у відшкодуванні того, що було пожегнено в спільних інтересах, у випадку викидання вантажу за борт судна задля полегшення останнього.

Питання загальної аварії врегульовані Йорк-Антверпенськими правилами, які за природою належать до міжнародного приватного морського права. Необхідність їхнього короткого огляду зумовлена тим, що частина цих правил застосовуються у внутрішньому судноплаванні ФРН. Слід відзначити, що правила обов'язкові до застосування тільки у випадку, коли сторони договору прямо вкажуть на це. У національних правових системах окремі правила стають імперативними, особливо визначення поняття «загальна аварія» та процесуальні аспекти її розподілу. Поняття *загальної аварії* визначається «Правилом А» Йорк-Антверпенських правил (YAR) як шкода, збиток, що виражений у грошовій формі. Загальна аварія – це збитки, загальні для всього «морського підприємства» (тобто перевезення), учасни-

¹ Харитонов Т. С. Систематизація права у Візантійській імперії у першій половині VI ст. н. е. (систематизація Юстиніана). Київ, 2003. С. 4. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/50593939.pdf>.

ками якого вважаються перевізник (судновласник) і вантажовласник. Необхідним елементом загальної аварії є фрахт – провізна плата. Шкода може бути завдана судну або вантажу чи заподіяна надзвичайними витратами. За будь-яких обставин сторони, котрі беруть участь у «морському підприємстві», повинні відшкодовувати загальні збитки пропорційно до вартості його елементів; і особи-учасники загальної аварії отримують компенсацію своїх збитків від участі в «морському підприємстві». У ФРН термін «загальна аварія» (нім. Die Große (gemeinschaftliche) Haverei) вживається також у розумінні акту, тобто дії, що має на меті настання правових наслідків. Ці дії визнаються загальною аварією, якщо відповідають таким ознакам: вчинені в умовах загальної небезпеки для всього «морського підприємства» та загрози успішному завершенню перевезення вантажу; вчинені навмисно, свідомо і з метою запобігання небезпеки, що загрожує, тобто з метою усунення можливості настання збитків або їхнього зменшення, якщо повне усунення несприятливих наслідків у вигляді збитків неможливе; виражаються в здійсненні надзвичайних витрат або пожертвувань, тобто в завданні збитків шляхом використання коштів та іншого майна на потреби, які неможливо або небов'язково було передбачати; є розумними, тобто усунені збитки є більшими за ті, що заподіяні, причому заподіяні збитки виправдані конкретною обставиною, у якій вони були завдані; логіка таких дій відповідала обставинам їхнього здійснення¹.

Систематичного й формального розслідування судноплавних аварій і визначення їхніх причин у внутрішньому судноплавстві Німеччини не здійснюється (на відміну від багатьох інших країн, таких як Швейцарія, Австрія, Франція, Нідерланди чи США). На відміну від авіаційного, морського й залізничного секторів, у Німеччині не існує ніяких міжнародних правил або директив ЄС, які зробили б офіційне розслідування нещасних випадків обов'язковим відповідно до міжнародного права. У Німеччині національний законодавець досі утримувався від *інституціоналізації* незалежного розслідування нещасних випадків у внутрішньому судноплавстві, оскільки кількість

¹ Havarie-grosse im Deutschen Recht. URL: <https://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/havariegrosse/inhalt-htm/#2>.

і тяжкість нещасних випадків не виправдовували б введення формальної процедури розслідування нещасних випадків *окремими органами*, що займаються ними¹. Проте компетентні органи водної поліції та правоохоронні органи, що відповідають за безпеку руху на внутрішніх водних шляхах, реєструють і аналізують дорожньо-транспортні пригоди на внутрішніх водних шляхах, щоб виявити слабкі місця й недоліки та зробити висновки на майбутнє. В Австрії спеціальним законом² передбачено *незалежне розслідування аварій та інцидентів на залізничних, судноплавних, канатних шляхах і в цивільній авіації*.

У Німеччині загальна аварія як інститут права на внутрішньому водному транспорті має спільні риси із загальною аварією у морському праві, однак її регулювання § 78 Закону (BinSchG) повністю не збігається з регулюванням у морському торговому праві, де загальна аварія підпадає під § 588 і наступні параграфи Німецького торговельного уложення (HGB). Для визначення та врегулювання шкоди часто залучається аварійний комісар або диспашер. Його замовляє транспортна або страхова компанія чи вантажовідправник для складання плану розподілу збитків, які є наслідком загальної аварії. Велике значення в цьому контексті має також питання про те, хто або що стало причиною загальної аварії та хто може бути притягнутий до відповідальності за шкоду. На практиці сторони договору часто заздальгідь регулюють можливі випадки й наслідки загальної аварії за допомогою договору.

Попередня редакція § 85 Закону (BinSchG)³ діяла до 25.04.2013 р. Згідно з її нормами розмір і розрахунок необхідної компенсації для загальної аварії і внесків, що підлягають виплаті з цього приводу, застосовувалися *mutatis mutandis* положення § 709–720, 722–724 Німець-

¹ Putzschke M. Untersuchung von Unfällen im Binnenschiffsverkehr. URL: https://izw.baw.de/publikationen/kolloquien/0/Putzschke_Untersuchung%20von%20Unf%C3%A4llen.pdf.

² Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)StF: BGBl. I Nr. 123/2005 (NR: GP XXII RV 681 AB 1108 S. 122. BR: AB 7386 S. 725.)(CELEX-Nr.: 31994L0056, 32003L0042, 32004L0049].

³ URL: <https://www.buzer.de/gesetz/6421/al37854-0.htm>.

кого торговельного уложення, що стосувались також і морського судноплавства. У *новій редакції* Закону (BinSchG) норми § 85 втратили силу й одночасно були внесені зміни до § 78 того ж Закону. У версії Закону (BinSchG), що діє з 25.04.2013 р.¹ § 78 сформульовано таким чином: якщо судно, паливо, вантаж або деякі з цих предметів навмисно пошкоджені або принесені в жертву для порятунку від загальної небезпеки за вказівкою капітана або якщо витрати на ці цілі понесено за вказівкою капітана (загальна аварія), то збитки й витрати, понесені внаслідок цього, несуть спільно всі сторони. Зацікавленими сторонами є власники судна, палива або вантажу на момент загальної аварії або власник претензії щодо фрахту. Сторони, які мають право на отримання винагороди, є судовими кредиторами щодо судна на свої вимоги по внесках, які повинні бути сплачені власником судна та власником вимоги щодо вантажу (§102–115 Закону (BinSchG). Розділи 589–592, 594 і 595 Німецького торговельного уложення застосовуються *mutatis mutandis* до загальної аварії з певними застереженнями).

Згідно з § 78 Закону (BinSchG) загальною аварією є всі збитки, які завдаються умисно капітаном чи за його наказом судну, або його вантажу, або їм обом з метою рятування обох від загальної небезпеки. Загальною аварією є також збитки, викликані в подальшому зазначеними заходами, включно з втратою (пожертвою) вантажу, а також витрати, які виникають для досягнення зазначеної мети, які здійснюються капітаном або згідно з його командою чи одного з учасників.

У внутрішньому судноплаванні загальна аварія зазнається судном і вантажем разом; проте розподіл аварії настає тільки тоді, коли як судно, так і вантаж, а саме кожен з цих об'єктів цілком або частково дійсно були врятовані. Водночас усі інші збитки й витрати (окрема аварія), що не належать до загальної аварії, несуть власники судна й вантажу кожен окремо.

Застосування положень § 79 Закону (BinSchG) про загальну аварію здійснюється також тоді, коли небезпека викликана внаслідок провини третьої особи або учасника. При цьому учасник, який обтяжений провинною, не може вимагати відшкодування через збитки, що в ньо-

¹ BinSchG n.F. (neue Fassung) in der am 25.04.2013 geltenden Fassung durch Artikel 5 G. v. 20.04.2013 BGBl. I S. 831.

го виникли. Він зобов'язаний сплатити внесок за шкоду, що виникла із загальної аварії та яку учасники перевезення несуть і яка підлягає розподілу. Дунайські правила щодо загальної аварії 1990 р. містять аналогічне положення: розподіл витрат і збитків по загальній аварії проводиться також тоді, коли подія, що призвела до загальної аварії, обумовлено виною одного або декількох її учасників. Однак це не позбавляє учасників загальної аварії права стягнення збитків і витрат з винної сторони¹.

Якщо небезпека заподіюється особою із числа членів екіпажу судна, то судовласник згідно з § 3 Закону (BinSchG) також несе наслідки цієї провинності.

Під час визначення обсягу загальної аварії та наявності загальних передумов німецьке право надає значення таким положенням: якщо вантаж або суднова апаратура були викинуті за борт, канати або вітрила відрізані (в дорозі), щогли, якорі, якірні троси або якірні ланцюги були підрізані, то до загальної аварії належать як ці збитки, так і подальші збитки судну або вантажу, викликані цими заходами.

Коли для полегшення судна вантаж повністю або частково переноситься на ліхтерні транспортні засоби, то до загальної аварії належить як збиток, заподіяний вантажу чи судну перевантаженням або при зворотному завантаженні на судно, а також збиток, який заподіяно вантажу внаслідок знаходження на ліхтерних транспортних засобах. У випадку, коли полегшення судна *планово* відбувалося в ході регулярного рейсу, то загальна аварія відсутня. Якщо судно сіло на мілину навмисно, щоб запобігти своєму потопленню, або якщо судно навмисно потоплено, щоб запобігти руйнуванню вогнем себе й вантажу, то виниклі через ці заходи збитки, а також витрати та збитки, викликані зняттям із мілини або у зв'язку з підйомом, належать до загальної аварії. У разі, коли судно непідйомне або не піднімається з певних причин чи після підйому не підлягає ремонту, то розподіл аварії не відбувається. У випадку, якщо судно потонуло і це не було навмисно викликано порятунком судна й вантажу, то до загальної

¹ Правило 4 Дунайських правил щодо загальної аварії 1990 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_067#Texthttps://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_067#Text.

аварії не належать виниклі збитки, а також витрати, завдані через спільний підйом судна та вантажу, і з цією метою судну або вантажу навмисно завдано збитків.

Якщо для запобігання небезпеці, що виникла внаслідок льодоходу або інших обставин, недостатньо сил наявної команди судна, то виниклі при цьому витрати та завдана шкода через застосування допоміжних команд або буксирів належать до загальної аварії. Однак загальна аварія відсутня, коли допуск буксирів або допоміжних команд відбувається в ході регулярного рейсу.

Якщо судно через настання зимового морозу змушене відвідати проміжну гавань, то до загальної аварії належать витрати зі входу та виходу, буксирувальні витрати, портові збори, необхідні витрати для охорони навантаженого судна та витрати для повного або часткового полегшення судна від вантажу, на перевантаження ліхтерного транспортного засобу, винагороду за ліхтеровку, а також викликані ліхтеровкою збитки. У тому випадку, коли судно змушене перервати рейс, щоб залишитися й перебувати в проміжному місці, то виниклі витрати і збитки, пов'язані з перебуванням у цьому місці, до загальної аварії не належать.

Коли витрати виникають через зіткнення учасників, то зазначені збитки також належать до загальної аварії. Це стосується, зокрема, встановлення втрат та здійснення підрахунку розміру загальної аварії (диспаша).

Щодо обсягу й розрахунку необхідних для загальної аварії відшкодувань і здійснюваних внесків, то у внутрішньому й морському судноплаванні діють положення § 589–592, 594 і 595 Німецького торговельного уложення. Відсилання до Німецького торговельного уложення здійснював також § 85 Закону, що втратив чинність. У редакції Закону станом на 13.07.2020 р. § 85 хоч і не діяв, однак § 589–592, 594 і 595 Німецького торговельного уложення зберігають чинність.

На вантаж, який знаходився під час аварії на ліхтерному транспортному засобі, обов'язок сплатити внесок існує тільки за умови, якщо вони разом із судном перебували в небезпеці. Знижка мита на врятовані вантажі застосовується під час здійснення внеску за вантаж тільки тоді, коли мито ще не сплачене.

Під час обчислення шкоди не враховуються ті втрати і збитки, які стосуються:

1) вантажу, на який ні коносамент, ні накладна не виставлені, маніфест або книга обліку перевезених вантажів не містять відомостей про нього;

2) цінностей, коштів і цінних паперів, які не заявлені.

Розподіл збитків відбувається за законодавством місця, де рейс закінчується. Капітан має право й зобов'язаний на вимогу учасника перевезення перенести складання диспаші експертом (диспашером). Через відсутність у судноплаванні внутрішніх водних шляхах або мореплаванні одного раз і назавжди призначеного диспашера капітан зобов'язаний замовити певну особу як диспашера за пропозицією дільничного суду.

Кожен учасник зобов'язаний передати капітану або диспашеру для формування диспаші необхідні документи, якими він володіє, зокрема, накладні, коносаменти й фактури. Якщо встановлення диспаші затягується всупереч праву на відшкодування і через це виникає затримка визначення розміру шкоди, тоді кожен учасник має право самостійно викликати диспашера або самостійно здійснити її розрахунок.

Права судових кредиторів мають особи, правомочні на відшкодування із внесків, що сплачуються на судно (§ 102–115 Закону (BinSchG)).

Беручи до уваги зобов'язання сплатити внесок на вантаж, уповноваженим особам належить заставне право на відшкодування із цього сплаченого внеску. Проте заставне право діє після видачі вантажу не на шкоду третьої особи-одержувача, володіння якого є добросовісним.

Належне заставне право осіб, які мають право на відшкодування, та зобов'язані зробити внесок на вантаж, виконується фрахтувальником щодо всіх правомочних. Здійснення заставного права відбувається згідно з нормами, які діють для заставного права щодо фрахту та витрат. Особистий обов'язок до сплати внеску, якщо такий є, не обґрунтовується випадком аварії.

Зіткнення суден. Рятуння. Обов'язок відшкодування збитків у разі зіткнення суден внутрішнього плавання запроваджено згідно з нормами § 92a–92f Закону (BinSchG).

Якщо судно виконанням або упущенням маневру чи недотриманням припису завдає іншому судну, присутнім на борту судна особам або майну шкоди (пошкодження), якої не трапилось би без зіткнення, то діють норми § 92a–92f Закону (BinSchG). Нарівні із суднами під дію зазначених норм підпадають і невеликі транспортні засоби. Рухомі частини понтонних мостів прирівнюються до суден.

У разі зіткнення суден не допускається відшкодування збитків, заподіяних суднам, особам або майну, що знаходяться на борту, в результаті нещасного випадку або форс-мажорних обставин, причини яких не встановлено.

Винятком із цього правила є норма § 92b Закону (BinSchG), яка передбачає, що коли шкода викликана заборгованістю екіпажу одного із суден, то власник цього судна зобов'язаний до компенсації шкоди.

Якщо збитки викликані загальною заборгованістю *складів суден*, що беруть участь у зіткненні, то власники цих суден зобов'язані до компенсації шкоди, яка завдається суднам або майну, що знаходиться на борту, відповідно до величини заборгованості, наявної в кожній зі сторін. Якщо за обставинами таке співвідношення не можна встановити або наявна вина з кожного боку є однаково важкою, то судновласники зобов'язані відшкодувати збитки в рівних частинах.

Судновласники несуть відповідальність також за шкоду, що виникла через смерть або тілесне ушкодження або пошкодження здоров'я особи, що знаходиться на борту; якщо ушкодження викликане спільною виною судновласників, – вони несуть солідарну відповідальність.

У разі застосування § 92b, 92c Закону (BinSchG) заборгованість наявних на борту лоцманів прирівнюється до заборгованості члена екіпажу судна.

Параграфи Закону (BinSchG) від 92 до 92e застосовуються також для врегулювання відповідальності осіб, що належать до екіпажу судна і лоцманів. Норми про обмеження відповідальності судновласника, членів екіпажу, лоцманів, а також їх відповідальності за договорами залишаються недоторканими.

Закон (BinSchG) передбачає, що на права і зобов'язання чинного рятувальника не морського судна, який надає водному судну або іншому майновому об'єкту, що знаходиться у небезпеці, допомогу на внутрішніх водах, а також на права і зобов'язання інших осіб, що беруть участь у заходах рятування людей, розповсюджуються норми: § 574–584; ч. 2 і 3 § 585, § 586 і 587, ч. 3 § 606 разом з ч. 7 § 607 і 618 Німецького торговельного уложення (НТУ), а також ст. 8 Закону про введення його у дію. Починаючи з 25 квітня 2013 р. вони замінили скасовані норми § 740–753а, а також норми частково скасованих § 902, 903 НТУ.

Згідно з *Дунайськими правилами щодо загальної аварії* судна пароплавств-учасників Братиславських угод надають допомогу один одному, а за наявності загальної аварії відшкодовують витрати за умовами та ставками Угоди про буксирування, надання допомоги суднам у разі аварії й агентування (дод. 5 розділу II) із застосуванням коефіцієнта 3,0 до годинної ставки за роботу буксира. Правило 6.2 передбачає, що в інших випадках витрати, здійснені сторонами заради порятунку на підставі договору або іншим чином, належать до загальної аварії тією мірою, у якій рятувальні операції були здійснені з метою запобігання загальній небезпеці майну. Із загальної аварії відшкодовуються збитки, понесені судном (втрата обладнання, витрати на ремонт ушкоджень тощо), оформлені відповідним актом, а також втрати, пов'язані з виведенням судна з експлуатації. Положення цього правила застосовуються без обмежень, навіть якщо судно, що рятує, і судно, яке рятує, належать або знаходяться в розпорядженні одного й того ж судновласника.

У внутрішньому судноплаванні ФРН відносини загальної аварії, крім § 78 Закону (BinSchG), регулюються також Правилами міжнародної асоціації рейнських судноплавних реєстрів (IVR), так званими Рейнськими правилами 1979 р. Останні є певною юридичною й технічною паралеллю Йорк-Антверпенським правилам. Договірне застосування Рейнських правил є широко розповсюдженим у західно-європейському внутрішньому судноплаванні, однак воно не належить до загальноприйнятої практики для всіх великих судноплавних ком-

паній¹. Зокрема це стосується великих державних судноплавних компаній у Дунайському регіоні, які мають власні правила загальної аварії, введені братиславськими угодами. Принципи та правила загальної аварії в дунайському внутрішньому судноплавстві значною мірою ідентичні з принципами та правилами загальної аварії в морському праві, які ґрунтуються, як зазначається в § 78 ч. 3 Закону (BinSchG), на § 589–592, 594, 595 Німецького торговельного уложення. Незважаючи на це, існують певні відмінності, обґрунтовані особливими умовами внутрішнього судноплавства².

Відповідно до норм законодавства (§ 588 HGB, § 78 BinSchG) воля та наказ керівника судна є вирішальними факторами³ для визнання шкоди загальною аварією. Підставою для визнання шкоди загальною аварією в рейнському судноплавстві можуть слугувати викликані чи здійснені заходи будь-якої осудної особи, що стосується судна⁴. Це, зокрема, виконання офіційних наказів (наприклад, власника або страховика). Єдиним істотним моментом є те, що ці заходи могли б бути здійснені для рятування судна й вантажу також і без службового розпорядження. Видача службового розпорядження заслуговує уваги, оскільки регулярно служить тільки для захисту публічних інтересів (наприклад, запобігання блокуванню фарватера або забрудненню нафтою), а рятування судна може бути досить випадковим, побічним наслідком. Таким чином, за розгляду з орієнтацією на результат для загальної аварії досить припущення, що пожертування або покладання на себе витрат відповідали розсудливим розпорядженням керівництва судна з урахуванням небезпеки для судна й вантажу. Тому видається недоцільним, щоб житті заходи мали іншу мету, ніж порятунок судна і/або вантажу. Як Йорк-Антверпенські правила (YAR), так і Рейнські правила допускають загальну аварію навіть у разі повної втрати судна. Рейнські правила,

¹ Der Transport-Informations-Service (TIS). Die Havarie-grosse in der Binnenschifffahrt. URL: <https://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/havariegrosse/inhalt.htm/#9/>.

² Vgl. Wüst a.a.O. S. 9.

³ «Schiefes Vorsatzkriterium» gem. Wüst a.a.O. S. 15.

⁴ Vgl. Wüst a.a.O. S. 10 m. Hinw. a BGH VersR 81,475.

проте, усувають цю можливість в особливому випадку повної втрати судна в результаті навмисних дій. Це пов'язано з міркуваннями про запобігання зловживанням¹.

У Цивільному кодексі *Нідерландів* загальній аварії присвячено п'ять статей. Однак власне відносини, пов'язані із загальною аварією, ними безпосередньо не регулюються, а визначаються привілеї (або переваги чи пріоритет), які надаються сторонам зобов'язального відношення. Там, де існує множинність вантажовласників та інших учасників перевезення, важливим залишається ранжування їхніх вимог. З допомогою привілеїв визнається перевага, що може надаватися законом за вимогою кредитора. Вимоги, що мають речове забезпеченням, підлягають задоволенню через обтяжене майно і мають пріоритет перед привілейованими вимогами. Привілейовані вимоги підлягають переважному задоволенню перед непривілейованими вимогами, навіть якщо останні виникли раніше. Ст. 8:832, 8:348, 8:358, 8:218, 8:824 ЦК Нідерландів визначають види й ранг привілеїв (переваг). Так, ст. 8:832 містить перелік привілеїв щодо порятунку, загальної аварії та вантажу. Привілейованими щодо виручки від продажу речей, розташованих на борту судна внутрішнього плавання, визначаються боргові вимоги, що стосуються порятунку і вкладу цих речей у загальну аварію. Привілеї щодо виручки від продажу вантажу, отриманого для перевезення, є борговими вимогами про виконання обов'язків за договором перевезення, укладеного у зв'язку із цим вантажем, або впливають зі ст. 8:488 або ст. 8:951 ЦК Нідерландів, але тільки тією мірою, у якій право утримання цього вантажу надається перевізнику відповідно до ст. 8:489 або ст. 8:954 ЦКН. Із цією метою зазначені боргові зобов'язання мають пріоритет перед зобов'язаннями, передбаченими в пункті 1 ст. 8:204 і пункті 1 ст. 8:794 ЦКН, але насамперед перед іншими борговими зобов'язаннями, на які поширюється привілей відповідно до ЦКН або будь-якого іншого законодавчого акту. ЦК Нідерландів передбачає *розширення* привілеїв, зазначених у його ст. 8:832. Привілеї поширюються на шкоду, заподіяну у зв'язку з втратою

¹ Vgl. dazu *Wüst* a.a.O. S. 12, 13.

судна або його невідновлюваним пошкодженням, зокрема на частину винагороди за допомогу в порятунку судна, за повернення судна на берег або компенсацію за загальну аварію, яка пов'язана з такою втратою чи пошкодженням. Це стосується й тих випадків, коли ці пошкодження або боргові зобов'язання з виплати винагороди або компенсації були переведені або обтяжені заставою. Зазначені збитки, однак, не включають компенсацію, передбачену договором страхування, який забезпечує покриття збитків або шкоди. Ст. 8:834 ЦКН визначає взаємний порядок *ранжування привілеїв*. Так, боргові вимоги з порятунку або вкладу в загальну аварію, які є привілейованими згідно зі ст. 8:211; пунктом 1 ст. 8:222; ст. 8:821 або пунктом 1 ст. 8:832 ЦКН, стоять один проти одного в зворотному порядку на момент, коли вони виникли. Тоді як привілейовані боргові вимоги, згадані в пункті 2 ст. 8:832 ЦКН ранжуються в порядку. Боргові вимоги, зазначені у ст. 3:284 ЦКН, займають місце після боргових вимог, згаданих у попередніх абзацах, незалежно від того, коли виникли ці боргові вимоги. Рівноцінні боргові вимоги оплачуються пропорційно.

Згідно зі ст. 8:821 ЦК Нідерландів *привілейовані боргові вимоги* мають пріоритет над вимогами, забезпеченими іпотекою. До привілейованих належать боргові вимоги щодо виручки від продажу судна внутрішнього плавання, і вони мають пріоритет перед усіма іншими борговими вимогами, для яких ЦК Нідерландів або будь-яке інше законодавство, крім ст. 8:820 ЦКН, встановили привілей на це судно.

Стаття 8:824 ЦК Нідерландів запроваджує розширення привілеїв, передбачених статтею 8: 821 ЦКН. Привілеї, зазначені в статті 8:821 ЦКН, поширюються на речі, які за своїм призначенням постійно прикріплені до судна та належать власнику судна, а також на шкоду, обумовлену втратою судна або його невідновлюваним пошкодженням, включно з частиною винагороди за допомогу в рятуванні, винагородою за повернення в плавання або компенсацію за загальну аварію, яка стоїть навпроти такої втрати або пошкодження. Це стосується й тих випадків, коли ці пошкодження або боргові зобов'язання з ви-

плати винагороди або компенсації були переведені чи обтяжені заставою. Зазначені збитки, однак, не включають компенсацію, належну на підставі договору страхування судна, яким забезпечується покриття ризику втрати або пошкодження.

У нормах українського права внутрішнього судноплавства, що регулює чи лише торкається відносини загальної аварії, не існує поділу вимог на привілейовані та інші. Водночас у Кодексі торговельного мореплавства України вимоги ранжуються. У главі 2 розділу Х «Обмеження відповідальності судновласника» наводиться перелік вимог, що підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, зокрема перед вимогами, забезпеченими заставою (ст. 358 КТМ України), а також критерії ранжування вимог. Це вимоги, що відшкодовуються за коштом судна (ст. 359), вимоги, що відшкодовуються за кошт вантажу (ст. 360), та відшкодування за останнім рейсом (ст. 362).

В українському праві на час написання зазначеного матеріалу відбувалося формування норм, які регулюють відносини в разі аварії. Ст. 62, 64, 67 проєкту Закону про БВТ визначали аварійні та невідкладні роботи на внутрішніх водних шляхах, передбачали порядок розслідування аварійних подій, пов'язаних із судноплавством, регулювали вживання заходів у разі аварійного випадку на судні. Однак проєкт Закону про БВТ не містить положень про загальну аварію.

Серед українських науковців, котрі присвятили дослідження загальної аварії в морському судноплавстві, роботи доц. В. Ю. Шемонаєва, зокрема дисертація¹, дві монографії², більше двох десятків наукових статей відрізняються ясністю та глибиною викладу теоретичних і практичних аспектів проблеми. Автор зазначає, що коли надзвичайна подія оголошена загальною аварією, це означає, що власники вантажів, які перевозилися на судні, повинні сплатити роботи з порятунку вантажу та самого судна. Якщо вантажі застраховані, такі витрати відшкоду-

¹ Шемонаєв В. Ю. Загальна аварія (цивільістичні аспекти) : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. НАН України, Інститут держави і права. Київ, 2003.

² Шемонаєв В. Ю. Общая авария (цивилистические аспекты) : монография. Керчь : КМТИ; Його ж. Legal aspects of cargo insurance as mandatory expenses for saving a ship in the event of a general average : monograph / V. Shemonaev, S. Smirnov. Riga : Baltija Publishing. P. 175–194.

ються страховою компанією¹. Однак відсутність коштів у невеликих компаній перешкоджає страхуванню вантажу. В Україні практично зникли компанії, котрі страхують свої вантажі. Ускладнення проблеми загальної аварії для судновласника призвело до все більшого скорочення кількості вантажовласників, які не вносять депозит на загальну аварію. Отже, рано чи пізно поняття загальної аварії може зникнути, підсумовує В. Ю. Шемонаєв, оскільки у світі, де присутнє перевиробництво товару й не вистачає попиту, поняття загальної аварії може відмерти². Слід зауважити, що екстраполяція зазначеного висновку, отриманого на базі вивчення переважно українських матеріалів, на глобальні перспективи інституту загальної аварії викликає сумнів. Аналіз кількості й динаміки аварійних подій протягом п'яти років (2014–2019 рр.) показує, що загальний стан аварійності на водному транспорті в Україні продовжує залишатися на високому рівні³. Ситуація в Україні вимагає не згортання, а розширення та посилення правового регулювання відносин, пов'язаних із загальною аварією.

¹ Шемонаєв В. Ю. Проблеми, пов'язані із загальною аварією в сучасних умовах морської логістики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 2019. С. 98.

² Там само. С. 99.

³ Державна служба морського та річкового транспорту України. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (зокрема й за її межами, але з українськими суднами), включно з маломірними (малими) суднами за 2019 рік – з наростаючим підсумком; Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (зокрема й за її межами, але з українськими суднами), включно з маломірними (малими) суднами за 1-ше півріччя 2020 року – з наростаючим підсумком. URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/stan-avarijnosti-ta-bezpeki-sudnoplavstva-na-vodnomu-transporti>.

Перспективи розвитку права внутрішнього судноплавства

На розвиток права внутрішнього судноплавства впливають як глобальні процеси, так і окремі фактори чи їх сукупності. В середині права внутрішнього судноплавства ми спостерігаємо різнонаправлені зміни, які відбуваються в його публічно-правовій та приватноправовій складових. Прискорений розвиток приватноправової компоненти права внутрішнього судноплавства відображає стан та тенденції розвитку галузі приватного права. Він здійснюється в напрямку розширення сфери застосування завдяки виконанню окремих контрольних функцій, властивих публічному праву¹. Держава свідомо й цілеспрямовано здійснює контроль поведінки засобами приватного права, значення якого для юриспруденції, законодавства та правового застосування зростає².

Водночас здійснюється утворення якісно нових, раніше не існуючих сфер функціонування приватного права³. Уже кілька років у навчальні плани курсів лекцій численних юридичних факультетів включають курс під назвою «Європейське приватне право» (англійською «European Private Law»), або «Приватне право Європейського Союзу». Як правило, розглядаються європейські питання приватного права⁴, різні дирек-

¹ Мошак Г. Використання засобів приватного права у запобіганні злочинності (за матеріалами ФРН). Харків : Право, 2020. С.42–50.

² Hellgardt A. Regulierung und Privatrecht: Staatliche Verhaltenssteuerung mittels Privatrecht und ihre Bedeutung für Rechtswissenschaft, Gesetzgebung und Rechtsanwendung. Mohr Siebeck, 2016. 882 s.

³ Смітс Я. Європейське приватне право як змішана правова система. *Європейське право*. 2012. № 2–4. С. 215–225. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evrpr_2012_2-4_21.

⁴ Акіменко Ю. Ю. Приватне право європейського союзу: проблемні аспекти викремлення. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/8098/ilovepdf_com-37-39.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

тиви ЄС, особливо в області прав споживачів, і відповідні прецеденти національних судів та Європейського суду. Крім того, дається уявлення про різні національні правові системи. Європейське приватне право – відносно молода галузь юриспруденції, яка швидко займає своє місце. На відміну від міжнародного приватного права, європейське приватне право не є доктриною перенаправлення, яка допомагає визначити застосовне право національної держави. Імовірніше, ця дисципліна зарекомендувала себе як міждисциплінарна область досліджень, що сприяє співпраці на європейському рівні й розширює погляд юриста на внутрішньоєвропейські контексти. Однак сферу застосування європейського приватного права необхідно порівнювати зі сферою застосування національного приватного права. Як і в національних державах, європейське приватне право є сукупністю правових норм, що застосовуються у співтоваристві. У цьому випадку сфера застосування зараз стала ще більш конкретною, ніж у національних правових системах, і, як правило, обмежується договірним правом.

Право внутрішнього судноплавства ФРН як частина приватного права втілює ідеї спеціального Закону (BinnSchG) щодо приватноправових відносин внутрішнього судноплавства. Приватноправові ідеї знайшли розвиток у Німецькому торговельному уложенні та в Комерційному кодексі Республіки Австрія. Приватне право утворює ядро права внутрішнього судноплавства також у Нідерландах, зокрема в 309 статтях (книга 8, ст. 770–1079) Цивільного кодексу Нідерландів¹. Середовище фахівців визнало набуття чинності Цивільного кодексу Нідерландів переломним моментом у розвитку голландського приватного права, яке гармонійно втілює найсучасніші ідеї основних правових систем світу.

На користь переважаючого приватноправового регулювання відносин німецького внутрішнього судноплавства свідчить три-

¹ Ними врегульовано відносини щодо судна та речей на його борту (ст. 770–859); екіпажу судна (ст. 860–879); комерційних операцій (ст. 880–999); аварії (ст. 1000–1059) та обмеження відповідальності власника судна внутрішнього судноплавства (ст. 1060–1079). Burgerlijk Wetboek Boek 8, Verkeersmiddelenenvervoer. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005034/2019-07-01> (дата звернення: 07.02.2020); Dutch Civil Code. Book 8: *Transport law and means of transport*. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm> (дата звернення: 07.02.2020).

валість функціонування закону «Про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства («Binnenschiffahrtsgesetz»): 124 роки (з 01.01.1896 р.). Засвідчує стабільність приватного права й незамінну затребуваність Закону розміщення на сторінках чотирьох видань Мюнхенського коментаря до Німецького торговельного уложення коментарів до приватноправової Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (автор – К. Отте)¹. Основу австрійського права внутрішнього судноплавства також утворює (подібно до ФРН) Закон щодо приватноправових відносин внутрішнього судноплавства (Binnenschiffahrtsgesetz)². Він містить цивільно-правові приписи щодо власників суден, капітанів і суднових екіпажів, договорів про перевезення вантажів, зіткнення суден, кредиторів та суднових реєстрів. Із 01.01.1940 р. до 31.12.1999 р. в Республіці Австрія діяв ще один закон, який урядова австрійська правова інформаційна система (ris) відносить до цивільного права – Закон про приватноправові відносини сплаву від 15.06.1895 р.³

Німецьке право внутрішнього судноплавства відображає також тенденції розвитку транспортного права та права ЄС і значною мірою визначає риси ПВС у Європі. Його основою надалі залишатиметься приватне право, розвиток якого прискорюватиметься на тлі передачі державою все більшого числа функцій приватним особам та структурам. У перспективі окремі прояви та періоди публіцизації приватного права будуть не здатні переломити більш потужну тенденцію приватизації публічного права⁴.

Привабливу перспективу розвитку й розширення сфери приватно-правового регулювання засвідчують дослідження українських науков-

¹ У 3-му виданні, т. 7, с. 2421–2624 (див.: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 7: *Transportrecht*. München, Verlag: C. H. Beck, Auflage: 3 (10 Oktober 2014). S. 2421–2624).

² Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. StF: dRGBl. S 868/1898. EuropeanLegislationIdentifier (ELI). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/eli/drgbl/1898/868/P0/NOR11011456>.

³ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 StF: dRGBl. Nr. 341/1895 (GBIÖNr. 1454/1939). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/eli/drgbl/1895/341/P0/NOR11011455>.

⁴ Мошак Г. Г. Використання засобів приватного права у запобіганні злочинності. Харків : Право, 2020. С. 7–21.

ців. Академік НАПрН України, проф. Н. С. Кузнецова прогнозує розширення змісту приватного права завдяки не тільки немайновим правам фізичної особи¹, а також збільшення обсягу регулювання речових правовідносин завдяки визначенню характеристик як традиційного права власності, так і інших речових прав: володіння, користування (сервітуту), емфітевзису, суперфіцію; очікується розширення сфери правового регулювання цивільного права в зобов'язальних правовідносинах². Розширення обсягу регулювання речових *приватноправових відносин*³ у сфері внутрішнього судноплавства проявляється в тривалому збільшенні числа приватних судновласників та переході портів внутрішнього судноплавства у власність суб'єктів приватного права.

Необхідність запозичення досвіду держав, де судноплавство регулюється спеціальними нормами приватного права, зумовлена як відсутністю приватноправових законів у зазначеній сфері, так і законодавчою та політичною необхідністю адаптації законодавства України до законодавства ЄС.

До одного з таких актів належить Мангеймська конвенція, яка була підписана 17 жовтня 1868 р. і належить до основних документів Центральної комісії судноплавства на Рейні (ЦКСР). Цей акт не тільки проклав шлях до загального режиму судноплавства держав, що межують з Рейном, але також став відправною точкою для вільної торгівлі та перевезень по Рейну і за його межами. Як один із найстаріших чинних міжнародних договорів, він зіграв воістину новаторську роль у створенні безкоштовного громадського транспорту в Європі. У 2018 р. на міжнародному конгресі «150 років Мангеймській конвенції» її названо модерним мотором, що відповідає сучасним ви-

¹ Кузнецова Н. С., Довгерт А. С. Сучасне цивільне законодавство України: здобутки, проблеми, перспективи. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. № 1. 2014. С. 52.

² Кузнецова Н. С. Вступне слово до Договірного права України. Загальна частина : навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.; за ред. О. В. Дзери. Київ : ЮрінкомІнтер, 2008. С. 5.

³ Кузнецова Н. С. Перспективи розвитку приватного права в контексті європейської інтеграції України. URL: http://univd.edu.ua/general/publishing/konf/25_05_2018/pdf/10.pdf.

могам внутрішнього судноплавства. З урахування того, що існує вірогідність виникнення в майбутньому проблем, із якими може стикатися Рейнське судноплавство та європейські країни, на конгресі для запобігання їм визначено деякі *напрями розвитку права внутрішнього судноплавства*. До них належить розширення співробітництва комерційних та інституційних суб'єктів, а саме співпраці ЦКСР з Європейським союзом та іншими комісіями (з електроенергії, Європейською економічною комісією), Організацією Об'єднаних Націй, між асоціаціями, визнаними ЦКСР і всіма іншими учасниками внутрішнього судноплавства, включно з Північною Америкою та іншими регіонами світу. Внутрішнє судноплавство розвиватиметься під впливом нових технологій, завдяки яким відкриється нова ера. Подальший розвиток оцифровування, автоматизації та інших сучасних технологій має сприяти підвищенню конкурентоспроможності, безпеки та стабільності внутрішнього судноплавства. Необхідно постійно підвищувати кваліфікацію персоналу, зокрема завдяки роботі CESNI над кваліфікаційними стандартами. Важливим є створення сучасних і гнучких норм, що регулюють наймання співробітників та вирішують соціальні питання, а також регулюють швидко мінливі умови праці на борту завдяки новим технологіям. Необхідне створенням сучасних практичних, амбітних і узгоджених норм охорони навколишнього середовища та безпеки на Рейні й у внутрішньому судноплавстві, до яких прихильна ЦКСР¹.

Перспективи права внутрішнього судноплавства тісно пов'язані з низкою факторів, котрі сприяють чи перешкоджають його розвитку. Фактори можна умовно поділити на дві групи: 1) ті, що належать до внутрішнього водного транспорту; 2) ті, що належать до права.

Чим більше розвивається внутрішній водний транспорт, тим ширше коло відносин створюється для правового регулювання. Водночас право має також власні резерви вдосконалення та розвитку. Важливими факторами, пов'язаними з внутрішнім водним транспортом,

¹ 150 Jahre Mannheimer Akte – moderner und zeitgemässer Motor für eine dynamische Binnenschifffahrt. URL: <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp-20181026de.pdf>.

здатними *опосередковано стимулювати* розвиток права внутрішнього судноплавства, є такі:

- збільшення обсягу перевезень ВВТ суб'єктами публічного і приватного права;
- розробка та реалізація планів і програм розвитку ВВТ;
- розширення міжнародного співробітництва у сфері транспорту та кола міжнародних організацій і правових актів, до яких бажано приєднатися тій чи іншій країні;
- прискорення інтеграції ВВТ у єдиний транспортний ланцюжок з мультимодальним перевезенням.

До правових факторів, що *безпосередньо* впливають на розвиток ПВС належать:

- подолання дефіциту правового регулювання відносин у галузі ВВТ та існуючих законодавчих перешкод його розвитку;
- розширення приватноправової складової ПВС;
- прискорення гармонізації ПВС країн Європи;
- реалізація правового забезпечення розв'язання екологічних проблем транспорту.

Сприяння чи перешкоджання перевезенням суб'єктами публічного та приватного права через систему соціальних і виробничих зв'язків прискорює чи гальмує розвиток права внутрішнього судноплавства в Німеччині, Україні чи будь-якій іншій державі. За останні два десятиліття обсяг вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом у Німеччині майже не змінився. У 1992 р. перевезено близько 230 млн т вантажів, у 2008 р. – 245 млн т. Через економічну кризу обсяг скоротився до 200 млн т у 2009 р., але потім знову стабілізувався і з 2015 р. зберігається на рівні близько 222 млн т. Однак у 2018 р. обсяг зменшився на 11,1 % порівняно з попереднім роком і становив лише 197,9 млн т. Таким чином, німецьке внутрішнє судноплавство зафіксувало низькі показники за обсягом перевезень у період 2002–2018 рр., що не надало поштовху для розвитку законодавства та права. Проте раніше створена у ФРН нормативно-правова база права внутрішнього судноплавства за інерцією довгий час функ-

ціонує без очевидних збоїв і зберігає потенціал розвитку німецького внутрішнього судноплавства¹.

За даними Рахункової палати ЄС, у внутрішньому судноплавстві Європейської Спільноти загалом також не спостерігалось суттєвих змін як у частині перевезень у видах транспорту, так і в умовах перевезень². Однією з основних причин такого розвитку в транспортній галузі була незвично тривала фаза низької води на річках Німеччини через засухи. Іншим фактором було те, що в зазначений період на внутрішніх водних шляхах Німеччини обсяг вантажних перевезень іноземними суднами збільшився з 55% у 1992 р. до 70% у 2017 р. У 2018 р. судна під прапором Німеччини вперше змогли дещо збільшити свою частку ринку завдяки скороченню використання великих суден голландського флоту, які у ФРН становлять найбільшу частку серед іноземних суден. Під час фази малої води через проєктні особливості голландських суден їх використання ускладнюється³.

Розвиток ВВТ має низку аспектів, котрі можуть висвітлювати ті чи інші питання розвитку права. Із матеріалів Центральної комісії судноплавства по Рейну випливає, що перспективи розвитку внутрішнього водного транспорту в Рейнсько-Альпійському коридорі, що знаходиться в Транс'європейській транспортній мережі (TEN-T), внутрішній водний транспорт має найбільшу частку – 54% серед усіх видів транспорту в міжнародних перевезеннях. Обсяг перевезень та відмінні умови для стійких і ефективних мультимодальних перевезень створюють передумови подальшого розвитку Рейнсько-Альпійського коридору шляхом вдосконалення управління інтегрованим коридором, збільшення показників ефективності інфраструк-

¹ Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt. Projekt 30.0324/2002. PLANCO Consulting GmbH. URL: https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Gutachten/Potenziale_Binnenschifffahrt_Teil2.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

² Die Binnenschifffahrt in Europa: keine signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001. URL: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR15_01/SR15_01_DE.pdf.

³ Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/292063/>.

тури, прискорення розвитку цифрової мережі транспортних перевізників¹.



На фото: Вигляд порту Дуйсбург зверху²

Одним з індикаторів рівня та тенденцій розвитку внутрішнього водного транспорту є інформація про обробку вантажів у найбільших портах внутрішнього судноплавства. Одним із них є німецький порт Дуйсбург (нім. Duisport).

Після кількох поспіль років зростання в порту Дуйсбург у 2019 р. спостерігалось зменшення переробки вантажів на 4,2 млн (з 65,3 млн т до приблизно 61,1 млн т). Аналіз показує, що 60 % загальної пропускної здатності порту утворюють контейнерні перевезення, падіння яких становило 2,5 %: у 2019 р. було оброблено 4,0 млн контейнерних одиниць порівняно з 4,1 млн у 2018 р. Водночас відносно

¹ Runder Tisch der ZKR zur Zukunft der Binnenschifffahrt im TEN-V-Korridor Rhein-Alpen: Potenzial von Wasserstrassen in multimodalen Logistikketten stärker nutzen. URL: <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20181026de.pdf>.

² URL: <https://www.duisport.de/hafeninformation/hafenrundfahrt/>.

стабільні показники перевезень контейнерів підтверджують майбутню життєздатність концепції порту Дуйсбург. Близько 100 млн євро буде вкладено китайською логістичною групою Cosco Shipping та іншими партнерами в новий контейнерний термінал на острові вугілля для покращення інфраструктури¹. Перспективним *напрямом розвитку права внутрішнього судноплавства* має стати *вдосконалення регулювання відносин у сфері контейнерних перевезень*.

Морські порти в містах Одеса, Миколаїв, Херсон та інших мають велику частку внутрішніх перевезень, здійснюваних внутрішніми водними шляхами. Виступаючи важливими портами призначення та походження також і для внутрішніх вантажних перевезень, вони утворюють частину внутрішнього судноплавства і, відповідно, його права.

Створення планів і програм щодо внутрішнього водного транспорту та реалізація наявних є *одним зі стимулів його розвитку*. Угода України і Євросоюзу про асоціацію, що включає співпрацю сторін також і у сфері транспорту належить до найважливіших. Будучи конкретизованою декількома додатками до неї (зокрема підпунктом 2.27 додатка III до розділу IV «Торгівля та питання, пов'язані з торгівлею», а також підрозділами 4 та 7 частини 5 глави 6 та 7 розділу V «Економічне та галузеве співробітництво»), ця Угода відкриває перспективу забезпечення функціонування ринку внутрішнього водного транспорту, доступ до професій, розв'язання питань безпеки та надання річкових інформаційних послуг до стандартів Євросоюзу². Угода законодавчо визначила напрями розвитку права внутрішнього судноплавства.

Із низки інших комплексних планів, що позитивно впливатимуть на розвиток внутрішнього водного транспорту та права внутрішнього судноплавства, особливе місце займає *Національна транспортна стратегія України* на період до 2030 р. Вона стосується всіх галузей транспорту й завдяки охопленню питань мобільності, комфортності, екологічності та безпечності транспортних перевезень пришвидшує розвиток права внутрішнього судноплавства за зазначеними напрямами.

¹ Duisburger Hafen vermeldet Rückgang beim Umschlag. URL: https://rp-online.de/nrw/staedte/duisburg/duisburger-hafen-vermeldet-rueckgang-bei-container-und-gueterumschlag_aid-48748667.

² Додаток XXXII до глави 7 «Транспорт». 11.03.2018.

Інтенсифікація міжнародного співробітництва у сфері транспорту і права та розширення кола міжнародних організацій, правових актів, до яких бажано приєднатися тій чи іншій країні, створюють додаткові (до національних) фактори розвитку.

Сприяння інтеграції внутрішнього водного транспорту в єдиний транспортний ланцюжок та мультимодальним перевезенням є наступним фактором розвитку права внутрішнього судноплавства. Дослідження показують, що перспектива розвитку права внутрішнього судноплавства в країнах ЄС пов'язана саме з інтеграцією транспорту внутрішніх водних шляхів у європейський транспортний логістичний ланцюжок, а також із вдосконаленням регулювальних, фінансових та економічних складових зазначеного виду транспорту¹.

Хоч перспективи розвитку права внутрішнього судноплавства у країнах ЄС здебільшого пов'язані з *інтеграцією* транспорту внутрішніх водних шляхів у європейський транспортний логістичний ланцюжок², проте продовжують відігравати суттєву роль також традиційні фактори розвитку зазначеного виду транспорту: регулювальні, фінансові та економічні.

Наслідком розвитку права внутрішнього судноплавства є створення права внутрішнього судноплавства Європейського Співтовариства.

Інтеграція українського ВВТ у європейську транспортну систему тягне необхідність вдосконалення вітчизняного права внутрішнього судноплавства до рівня права ЄС. Планове й цілеспрямоване наближення здійснюється згідно з Угодою про асоціацію, яка повністю набула чинності 01.09.2017 р.

¹ The study that follows was undertaken in the framework of the cooperation between the European Commission and the CCNR. It provides an analysis of the integration of inland waterway transport in the European transport logistics chain from a regulatory, funding and transport economics perspective is undertaken. – Study on the integration of inland waterway transport in the European transport logistics chain from a regulatory, funding and transport economics perspective. URL: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_IV_en.pdf.

² Там само.



На фото: Сторінка докторської дисертації
Р. Регнера «Право внутрішнього
судноплавства
Європейського співтовариства»
(Австрійська національна бібліотека)

Створення бази актів, що оптимально охоплюють регулювання відносини в галузі ВВТ та подолання існуючих законодавчих перешкод розвитку ПВС, належить до важливих факторів, які безпосередньо впливають на розвиток власне права внутрішнього судноплавства. Станом на березень 2020 р. у ФРН діяв весь спектр із можливих нормативних приписів, що належать до національного, міждержавного, міжнародного права та права ЄС. Розвиненість права ФРН належить до наслідків соціально-економічної просунутості країни та досягнення високого рівня в питаннях верховенства права, відповідності її законодавства законодавству Європейської Спільноти. Серед великої кількості актів права внутрішнього судноплавства до базових, на думку фахівців, належать ті, що розміщені на сайті спеціалізованої організації – Товариства транспортного права¹. Отже подальший розвиток німецького права внутрішнього судноплавства здійснюється на основі Німецького торговельного уложення (витяг із книги 4)² та Закону про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (BinSchG)³, постанови уряду ФРН про строки вантажно-розвантажу-

¹ Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e. V. URL: <https://transportrecht.org/vor-schriften/binnenschifffahrt>.

² Handelsgesetzbuch (HGB) (Auszug aus dem Vierten Buch).

³ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG).

вальних робіт та плату за простій (демередж) на внутрішньому водному транспорті¹, а також Закону про судовий розгляд справ із питань внутрішнього судноплавства². Започаткований у 2019 р. після президентських виборів курс української держави на швидке вдосконалення права внутрішнього судноплавства, зокрема ухвалення нормативного акту та інших законів, а також постанов Кабінету Міністрів України, має шанс взяти за орієнтир наведені акти ФРН як базові.

Україна прискорює рух у напрямку Європейського Співтовариства, усі члени якого мають відповідати законодавчим положенням, що забезпечують однаковий режим для всіх суб'єктів економічної діяльності, незалежно від їхнього громадянства або постійного місця перебування; рівні умови доступу до ринку для всіх охочих (включно з рівним доступом до інфраструктури та послуг); застосування санкцій у разі нечесної конкуренції (включно із заходами контролю за діяльністю приватних картелів і надання державної підтримки); свободу щодо укладення договорів та встановлення цін; свободу пересування товарів, осіб, послуг і капіталу в межах географічної зони, на яку поширюється ця ринкова система.

У випадках, коли під час перевезень по загальноєвропейській мережі внутрішніх водних шляхів зазначені вище умови не виконуються або виконуються не повністю, тоді виникають «перешкоди законодавчого характеру», як їх називає Роттердамська декларація. Перспектива розвитку права внутрішнього судноплавства та європейського внутрішнього водного транспорту тісно пов'язана з подоланням наявних перешкод законодавчого характеру, а саме: обмежень на право перевезення іноземними суднами й доступу до внутрішніх водних шляхів і портів та їхнього використання; відмінностей у технічних вимогах до суден (зокрема до судових свідоцтв) і у вимогах, що стосуються видачі посвідчень судноводія, чисельності та складу екіпажу, а також часу його роботи та відпочинку; обмежень свободи ціноутворення й укладення договорів та переміщення робочої сили, зайнятої в галузі внутрішнього судноплавства; обмежень на право

¹ Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt (BinSchLV). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/binschlv/>.

² Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschger/>.

заснування підприємств. Наведене дає підстави для припущення, що спільними напрямками розвитку права внутрішнього судноплавства у ФРН і в Україні є подолання перешкод законодавчого характеру та дотримання наявних у ЄС стандартів. Їхні параметри визначені *чотирма директивами* Ради Євросоюзу:

- № 96/75/ЄС про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства (питання вдосконалення функціонування ринку);

- № 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, а також № 96/50 ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства (питання доступу до професії);

- № 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12.12.2006 р., котра встановлює технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах та в директиві № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. щодо перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами (питання безпеки);

- № 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 р. про гармонізовані річкові інформаційні служби (PIC) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства), котрою врегульовано вимоги до річкового інформаційного сервісу¹.

Довгоочікуване ухвалення законодавства про внутрішнє судноплавство² сприятиме ліквідації прогалин, невинуватених колізій та судових спорів, які підлягають усуненню на шляху вдосконалення права внутрішнього судноплавства.

¹ «Європейська та євроатлантична інтеграція» (підготовлена Урядовим офісом координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України у форматі Transition Book. Наведену в Transition Book інформацію надав Урядовий офіс на основі щоквартальних звітів органів державної влади про стан реалізації Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС). URL: http://pulse.eu-ua.org/sites/default/files/field/files/docs/transition_book.pdf. С. 35–37.

² Работнов В. 28 років без Закону «Про внутрішній водний транспорт». URL: <https://ports.com.ua/uk/opinions/28-let-bez-zakona-o-vnutrennem-vodnom-transporte>.

Обмеження застосування норм цивільного, господарського, земельного чи інших галузей права загальної дії до специфічних відносин внутрішнього судноплавства має сприяти подоланню суб'єктивного, особисто зацікавленого тлумачення та довільну інтерпретацію прав і обов'язків. З прийняттям проєкту Закону №1182–1 від 06.09.2019 р. «Про внутрішній водний транспорт» може бути розв'язана лише частина накопичених проблеми галузі попередніх років. Із розглянутих нами тенденцій розвитку транспортного права впливає необхідність включити до нього не лише публічно-правові, а також і приватноправові норми за зразком законодавства Німеччини, Нідерландів, Австрії та інших країн. Наше дослідження показує, що найбільшу перспективу має розвиток приватноправових засобів, які у ФРН, Нідерландах, Австрії давно отримали статус основних регуляторів.

Гармонізації законодавства внутрішнього судноплавства країн Європи (також і не членів ЄС) та імплементація в нього директив ЄС є наступними напрямками розвитку права, які спрощують та покращують ефективність його застосування. Німецьке й українське право внутрішнього судноплавства, розвиваючись у руслі Європейської політики щодо внутрішнього водного транспорту, вдосконалюється за такими основними напрямками, як безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця та кваліфікація.

Приписи ст. 138 Угоди про асоціацію та Додатку XVII до неї надають необмежений доступ до міжнародних ринків водних перевезень, наближають законодавство, зокрема адміністративні, технічні та інші норми у сфері внутрішнього водного транспорту, до відповідних норм ЄС.

*Імплементація норм директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»)*¹ здійснюється завдяки участі відповідальних урядових осіб та моніторингу реалізації плану заходів з виконання Угоди. Національна транспортна стратегія України передбачає також посилення кадрового потенціалу органів виконавчої

¹ Розпорядження КМ України від 11.10.2017 р. №747-р Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80>.

влади для проведення аналітичної та нормотворчої роботи у сфері внутрішнього водного транспорту шляхом *відновлення діяльності центрального органу виконавчої влади* з покладенням на нього функцій імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу, а також організації виконання міжнародних стандартів у сфері ВВТ. Водночас слід звернути увагу, що з моменту набрання чинності (з 01.09.2017 р.) Угоди про Асоціацію Верховна Рада України не ухвалила базові євроінтеграційні законопроекти, оскільки не досягла належаного рівня парламентсько-урядової взаємодії.

Українське право внутрішнього судноплавства знаходиться під зростаючим впливом прозорих європейських правил (зокрема рамкового законодавства) щодо безпеки та якості послуг у сфері перевезень пасажирів та вантажів. Наявні проблеми вимагають все більшого посилення конкуренції на ринку перевезень внутрішніми водними шляхами, розвитку логістики та прикордонної інфраструктури, ефективної протидії та запобігання корупції в галузі транспорту¹.

Подальший розвиток передбачає створення нормативно-правових актів, у яких мають бути реалізовані вимоги ЄС щодо проведення обов'язкової перевірки придатності транспортних засобів (зокрема приватних) до експлуатації, заміну обов'язкового особистого страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті на обов'язкове страхування відповідальності перевізника. Вдосконалення законодавства як про перевезення небезпечних вантажів та мультимодальні перевезення, так і про концесії стимулює приватні інвестиції в інфраструктурні проекти. Національна комісія шляхом здійснення державного регулювання у сфері транспорту сприятиме розв'язанню проблеми справедливих умов цивільно-правових договорів.

Розвиток та вдосконалення права внутрішнього судноплавства знаходяться під впливом міжнародного співробітництва країн, який зростає й виводить якість нормативних актів на вищий рівень. Закон про судноплавство на Рейні (Мангеймська конвенція) від 17.10.1868 р. (з поправками від 11.03.1969 р.), який набув чинності для Німеччини²; Договір від 27.10.1956 р. між Федеративною Республікою Німеччина,

¹ Європейська та Євроатлантична інтерпація. Transition Book. URL: http://pulse.eu-ua.org/sites/default/files/field/files/docs/transition_book.pdf.

² Revidierte Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) vom 17.10.1868 i.d.F.

Французькою Республікою та Великим Герцогством Люксембург про приведення в судноплавний стан р. Мозель¹; Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються зіткнення суден внутрішнього судноплавства (у Німеччині діє з 15.03.1960 р.)²; Страсбурзька конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому судноплаванні (CLNI) від 04.11.1988 р., що набула чинності для Німеччини³, – демонструють наслідки та високий рівень міжнародного співробітництва регулювання.

Законодавство про внутрішнє судноплавство ФРН в Україні продовжить розвиток під знаком політики ЄС, спрямованої на його уніфікацію⁴. В Україні, як і у ФРН, вдосконалюються акти⁵, котрі створюють сприятливі умови для ведення бізнесу.

Згідно з «Transition Book 2019»⁶, *що відображає процес імплементації у сфері транспорту та транспортної інфраструктури за період з 01.11.2014 р. по 31.10.2024 р.*, Україна успішно просувається у виконанні угоди з ЄС⁷. Серед перспектив – гармонізація умов отримання

¹ Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel vom 27. Oktober 1956, in der Fassung des Protokolls vom 12. Mai 1987- in Kraft für Deutschland.

² Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen vom 15.03.1960- in Kraft für Deutschland.

³ Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) vom 4. November 1988- in Kraft für Deutschland – Am 27. September 2012 wurde in Straßburg eine Neufassung der CLNI mit höheren Haftungsbeträgen beschlossen, die für Deutschland noch nicht in Kraft ist.

⁴ На території ФРН вже діє Регламент (ЄС) № 1177/2010 Європейського парламенту і Ради (ЄС) від 22.11.2010 р. про права пасажирів під час подорожей по морю і внутрішніх водних шляхах, про внесення поправок до Регламенту (ЄС) 2006/200. (Правила загальної аварії (IVR) та Міжнародні умови навантаження й перевезення (IVTB)).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) 2006/2004.

⁶ Публікація «Європейська та євроатлантична інтеграція» підготована Урядовим офісом координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України у форматі Transition Book. Наведена в Transition Book інформація підготована Урядовим офісом на основі щоквартальних звітів органів державної влади про стан реалізації Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. URL: http://pulse.eu-ua.org/sites/default/files/field/files/docs/transition_book.pdf.

⁷ Пульс Угоди – моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди. URL: <http://pulse.eu-ua.org/ua/streams/transport>.

мання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами та формулювання механізму взаємного визнання як Україною, так і ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Реалізація в Україні планів щодо підвищення рівня регулювання відносин у сфері внутрішнього судноплавства вже тепер приводять до поступового зближення із законодавством ФРН. Так, Правилам судноплавства на внутрішніх водних шляхах (BinSchStrO)¹ загалом відповідають Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України². Українські правила також містять положення, що стосуються безпеки, подібно до німецьких Правил щодо безпеки суден у внутрішньому судноплаванні (BinSchUO)³. Також, подібно до ФРН, в Україні має продовжуватися вдосконалення норм, котрі утворюють основу права внутрішнього судноплавства. Йдеться про Правила щодо обмеження викидів вихлопних газів від дизельних двигунів внутрішнього судноплавства (BinSchAbgasV)⁴, Закон про судочинство у справах внутрішнього судноплавства⁵; Правила щодо регулювання витрат на управління водними ресурсами і в галузі внутрішнього судноплавства (BinSchKostV)⁶; Правила щодо сертифікатів придатності (патентів) внутрішнього судноплавства (BinSchPatentV)⁷. Тим самим здій-

¹ BinSchStrO – Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/binschstro_2012/BJNR000210012.html.

² Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України затверджені Наказом Міністерства транспорту України 16.02.2004 № 91.

³ BinSchUO – Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrts-Untersuchungsordnung). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/binschuo_2018/BinSchUO.pdf.

⁴ BinSchAbgasV – Verordnung über die Begrenzung von Abgasemissionen aus Dieselmotoren in der Binnenschiffahrt (Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/binschabgasv/BJNR248710005.html>.

⁵ BinSchGerG – Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschgerg/>.

⁶ BinSchKostV – Kostenverordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtskostenverordnung). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/binschkostv_2002/BJNR421800001.html.

⁷ BinSchPatentV – Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschiffahrt (Binnenschifferpatentverordnung). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/binschpatentv_1998/BinSchPatentV.pdf.

снюватиметься ще один напрям сприяння розвитку права – розширення інвестування у ВБТ України.

Удосконалення юридичного забезпечення права внутрішнього судноплавства має сприяти зменшенню екологічних проблем річок. Розв'язується особливо складна проблема: поєднання використання повною мірою економічного потенціалу річок як транспортних шляхів та водночас збереження екологічної рівноваги незмінною. Її розв'язання полягає в інтегрованому підході, спрямованому на забезпечення кращої координації питань захисту навколишнього середовища, з питаннями захисту від наслідків повеней, а також подальше розширення внутрішньої системи судноплавства та транспортної інфраструктури шляхом налагодження багатогалузевого партнерства (створення мережі зацікавлених сторін). Орієнтиром розвитку екологічної складової права внутрішнього судноплавства могла б бути австрійська модель: вона передбачає сувору екологічну відповідальність тільки в разі шкоди, завданої оператором об'єкта в ході професійної діяльності, прямо зазначеної в законі¹. Перспектива розвитку екологічно чистого внутрішнього водного транспорту в Україні тісно пов'язана із запобіганням забрудненню, викликаного перевезенням небезпечних вантажів. Бажано розробити на базі ISGINTT² вітчизняні правила взаємодії судна й берега з метою запобігання аварійного забруднення; приєднатися до міжнародних угод про збір, приймання та доставку відходів на внутрішньому водному транспорті; вжити заходів щодо скорочення викидів забруднюючих речовин та добиватися зниження викидів від судових двигунів. Має бути розроблена концепція екологічно чистих водних шляхів, що передбачає заохочення екологічно свідомих інфраструктурних заходів, застосування передового досвіду в обслуговуванні водних шляхів.

¹ Romauch E. Schadenstragung in der nationalen Flussschiffahrt. Karl Franzens-Universitaet Graz, 2017.

² Міжнародні керівні принципи безпеки для танкерів і терміналів внутрішнього судноплавства (ISGINTT). Підвищення безпеки на стику судна і берега. (Internationale Sicherheitsrichtlinien für Binnentankschiffe und Terminals (ISGINTT) Verbesserung der Sicherheit an der Schnittstelle Schiff-Land). URL: <https://www.isgintt.org/>.

Waterways in the inland navigation law

The development of inland water transport until 2030 provides for its construction on the basis of a sound political strategy supported by sufficient and effective implementation tools – coordination, investments, legislation. The aim of the study is to analyze the concept of waterway in inland navigation law based on the materials of Ukraine and individual Danube countries, study the practice of its application in the context of the economic situation. This will make it possible to formulate conclusions and proposals for its improvement.

The share of transported goods by inland waterways in the structure of transportation by all modes of transport in Ukraine is about 1 %, while in the European Union it is 7 %, in Germany – 12 %, in Romania – 22 %.

The existence in Germany of numerous sources – fundamental laws and large volume of comments, monographs and scientific articles written on the materials of court cases, opens the prospect of borrowing the German positive experience in the definition of the concepts of inland navigation law.

A comparative analysis of the concept of «inland waterway» revealed the existence of factors that do not contribute to its scientific and legislative definition. They erase the boundary between the inland navigation law and the law of the sea; distort the real proportion of transport carried out by individual modes in Ukraine, Moldova and Romania.

It follows from the latest foreign studies that the concept of inland waterway is an important component of water transport development and inland navigation law. The formulation of this concept has a theoretical and practical meaning, as it influences the results of law-making, science and practice, in particular, the allocation of transportation to inland

waterway or sea transport, and the processing of goods – in ports on inland waterways or sea routes. The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 640 dated 12.06.1996 referred the Ukrainian part of the river Danube (from Reni to Vilково, as well as the Danube-Black Sea channel) to the sea route. In the cities of Reni, Izmail, Kilia, Vilково and Ust-Dunaysk there are not any river ports, but sea ports. The sea port in Kherson is located on the Dnieper River, 95 km from the sea. The granting of the status of sea to the port, located on the inland waterway, is also observed in some other countries. In particular, the seaport of Hamburg is located on the River Elbe about 100 km from the North Sea. Interpretation of the concept of an inland waterway with its deviation from the legal and substantive basis forms a legal theoretical and practical problem, which has not been studied in Ukraine, Romania and Germany.

The concept of «inland waterway» was used in the works of pre-revolutionary scientist of Kazanskij P. E., in the works of contemporaries Kulko A. V., Efimenko A. P., Samoilenko G. V., Samoilenko E. A. the author of these lines, and other scientists.

However, a study of the concept of «inland waterway», its connection with the theory of law, legislation, and law enforcement is absent in modern domestic legal literature. The research results of this problem have not been published in the English, German, Romanian literature, no attention was paid to the link between the content of the concept and the ratio of inland waterway and sea transport. Comparative study of the concept of waterway in the law of inland navigation on the materials of Ukraine and individual Danube countries aims to deepen understanding of the problem, to determine the validity and substantive correctness of the transfer to activities inland waterways – maritime terminology, as well as suggesting approaches to solving the problem. We have studied the legislation and practice of using the concept of «inland waterway» on materials that are little known or absent in Ukraine. The conducted analysis allowed us to see the previously unknown legal nature of this concept and to formulate proposals for its improvement.

According to the existing practice in Ukraine, a port on a river is called a sea port if it is capable of receiving sea vessels. The consequence

is actually incorrect and legally groundless extension of the maritime law to transport operations on inland waterways and ports. Thus, the share of cargo processing on inland waterways and ports is reduced. The share of transportation by this or that mode of transport affects the distribution of financial resources and the amount of support provided by the state to the most powerful carriers. Inland navigation and the right of inland navigation benefit from it. At the same time, the declaration of the European Federation of Inland Ports for the development of the transport sector and ports on inland waterways until 2030 considers legislation as an important tool for smart transport and logistics without transshipment.

The development of certain institutions of inland navigation law is conditioned by the level of development of this sector of transport and conceptual apparatus.

It creates one of the foundations for the existence of law. The development of the concept of «inland waterway», legal regulation of the use of infrastructure – are among the key conditions for the existence of inland water transport, forming the environment for its functioning.

The study of the legal problem of inland waterway only on the basis of the materials of Ukraine would be incomplete if the experience of the countries, which occupy the leading positions in transportation, were left without attention. Common problems of Danube navigation law require cooperation of Ukraine with Danube countries such as Romania, Moldova, Austria and Germany in developing the concept and status of inland waterways. The share of inland waterway transportation in the structure of transportation by all modes of transport in Ukraine is about 1%, while in the European Union – 7%, in Germany – 12%, in Romania – 22%. Significantly higher than in Ukraine, the Danube countries are not the limit of the possible. In a non- Danube country, the Netherlands reached 44.7% in 2017.

The analysis shows that in 2018 Romania ranked 3rd in the EU in terms of inland water transport (second only to Germany and the Netherlands). The Romanian part accounts for 9% of the EU transport volume. Romania is one of the coordinators of the EU Danube Strategy for the Danube Region.

Inland waterway transport in Romania decreased from 8700,000 tons in 1998 to 2900,000 tons in 2009. The reduction of transport in Ukraine, Moldova and other Danube countries since the 90s finally led to a number of unresolved legal problems. Calculations show that, due to poor infrastructure, it is more profitable for Romanian investors to import goods to the city of Timisoara through the Dutch port of Rotterdam, although the distance to it is 1,000km more than the Romanian port of Constanta.

The reduction in traffic in Germany was relatively small and did not result in a reduction in inland waterway length. In Germany it is 7,300km, which continue to be used effectively for shipping purposes. Among the Danube countries, the biggest reduction in the length of river public shipping lanes occurred in Ukraine: from 4,910.0km in 1980 to 1,569.4km in 2016. The volume of transportation by river transport in Ukraine of 67 million tons per year (recorded in 1990) decreased to 8 million tons. However, the huge potential of Ukraine's inland waterways remains and requires unambiguous terms in law and inland navigation law.

The appeal to the right of inland navigation of the Federal Republic of Germany is argued by its leadership position. Laws with a century-long history and detailed comments, substantial monographs and articles written on case files, reflect a boom in development of German inland navigation law and the clarity of its conceptual apparatus. More than ten special laws regulate the relations of inland navigation. The most important of these is the Act on Private Legal Relations in Inland Navigation (Binnenschiffahrtsgesetz)¹, which has been in operation for over 100 years, since January 1, 1896. It is analyzed in Germany in most authoritative publications. In my translation from German, the Law is available on the Internet. Austria has a law with the same name. Comments of Otto Vortisch and Otto Zschucke to the «Law on Inland Navigation and Rafting: an Explanatory Text» – were published in 1938,

¹ BinSchG – Binnenschiffahrtsgesetz. Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/>.

republished in 1953 and 2016¹; the fourth edition of the «Commentary on Inland Navigation Law» by A. Vortisch and W. Bemm was published in 1999; the fifth edition of the «Commentary on Inland Navigation Law» was published in 2007; the fifth edition of the «Commentary on Inland Navigation Law» by T. Waldstein and J. Holland² also analyses the previously mentioned German Law.

Comparative analysis of the notion of inland waterway in the law of Ukraine, Moldova, Romania and Germany showed that there are differences, which may adversely affect the quality of legal regulation of shipping relations and its indicators. The quality of the concept wording determines the limits of legal regulation and, as a result, may affect the calculation of the proportion of transportation carried out by water transport modes. Vague definition of the concept of inland waterway distorts the boundaries of navigation and the law governing it.

The reference to the Encyclopedia Britannica shows, that in the concept of inland waterway it first sees canals, and only then – all other natural or artificial waterways that are used for navigation, crop irrigation, water supply or drainage. At the same time, it is noted that in transport, inland waterways play a vital role and in many areas have a perspective of development. The authoritative German encyclopedic dictionary Duden defines the land route as an inland waterway, and surrounded by it from all sides. It is, for example, a river or canal. The interpretation of the term «inland waterway» in the German Federal Waterways Act is slightly different, where the emphasis is not on distinguishing between inland waterways and sea routes, and on federal or other waterways.

Section 1 of the Federal Waterways Act defines them as routes intended for general use. The list of inland waterways in Germany in

¹ Binnenschiffahrts- und Flößereirecht: Erläuterungswerk / Otto Vortisch; Otto Zschucke. Verlag Berlin: de Gruyter, Erscheinungsdatum: 1938, Umfang/Format XIX, 922 s. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord¤tResultId=%22Binnenschiffahrts-%22+and+%22und%22+and+%22FI%C3%B6%C3%9Ferei-recht%3A%22+and+%22Erl%C3%A4uterungswerk%22%26any¤tPosition=1>.

² Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar / von Thor v. Waldstein; Hubert Holland. Ausgabe 5., völlig neu bearb. Aufl., Verlag Berlin : de Gruyter Recht, Erscheinungsdatum, 2007. 1104 s. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord¤tResultId=Thor+and+v.+and+Waldstein%26any¤tPosition=7>.

Annex 1 of the Act includes, for example, the Elbe and Danube rivers. Inland waterways are similarly listed in § 15 of the Federal Act of 1997 on Inland Navigation- SchFG¹. Inland waterways are the Danube rivers (including the Vienna Danube Canal), rivers Ans, Traun and March with all their tributaries, side channels, harbours and branches (except for parts of watercourses listed in Annex No. 2). A total of 130 waterways are mentioned in the normative act. In Austria, the requirements for navigable waterways (§ 2 of the Act), including the parameters of the fairway, are determined by regulations based on intergovernmental agreements. Under the concept of inland waterway the German authors of the fifth edition of the Commentary «Law of Inland Navigation» T. Waldstein and H. Holland understand inland waterways as all inland waterways. In other words, natural streams, rivers, waterways and sea areas, as well as artificial waterways and canals. The authors refer fairly to the law of the sea and claim, that the same responsibility for water transport has been introduced in Germany since 1998. As a result, the difference between the law of the sea and the law of inland navigation on the question of liability has disappeared. The decisive factor was the intended use of the vehicle, whether it is for use on inland waterways or seaways². As far as Ukrainian reality is concerned, this is the subject of a separate study. Irrespective of the fact, to what extent the legal liability for inland waterway and sea transport in Ukraine currently coincides, in the future, responsibility will be brought to EU standards as the state integrates into its legal space.

In electronic version «The Great Ukrainian Encyclopedia» there are no concepts of «waterway» and «inland waterway». Resolution No. 640 of the Cabinet of Ministers of Ukraine lists sea and river navigable inland waterways. However, there is no justification for the distinction in this document. The lack of a definition of an inland waterway in domestic legislation stimulates its search in Danube law. Romania has a large network

¹ Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG) StF: BGBl. I Nr. 62/1997 (NR: GP XX RV 564 AB 618 S. 67. BR: 5400 AB 5420 S.624.). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703>.

² Thor v. Waldstein, Hubert Holland. Binnenschifffahrtsrecht: Kommentar. Berlin: de Gruyter Recht. 2007. S. 9–10. URL: https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.

of inland waterways, the list of which is nominal (i.e. not exhaustive)¹. This presupposes the possibility of its change in case of certain events. By legislating the list, the Romanian government has slightly narrowed it down compared to Ukraine because it did not include sea inland waterways. The definition of the concept of inland waterway in Romania was carried out by means of the concepts of national navigable waters and inland navigation waters. Inland waterways of Romania are not located in its inland maritime waters. From the Ordinance of Romania No. 42 of August 28, 1997 (with subsequent amendments) follows, that national navigable waters in Romania consist of a territorial sea, inland waterways, canals and port areas, as well as from shipyard pools. The navigable waters include the navigable parts of the Danube River, other rivers, canals and lakes located on the territory of Romania, as well as inland sea waters. Thus, it follows from the Ordinance, that inland waterways are navigable parts of the Danube River, watercourses, canals and lakes located within Romanian territory, as well as border waters from the Romanian coast to the border.

Due to more efficient use of inland waterways by Romania than by Ukraine, its inland navigation legislation has evolved faster and more successfully. Romania's legislation has been positively influenced by its 10-year membership in the European Union. For several decades, Romania has had a comprehensive act that not only lists inland waterways, as well as the rules for their use. This is Ordinance No. 22/1999 of the Romanian Government of January 29, 1999, which regulates management of waterways, use of navigable public transport infrastructure, as well as conducting shipping transport activities in ports and inland waterways. The Ordinance was amended in accordance with the requirements of time by Act No. 235 of 29 November 2017. On the amendment and completion of Government Ordinance No. 22/1999². Domestic bill, that could be the first law in the history of an independent state, that would regulate the

¹ Lege 203/2003. Rețeaua Decăina Vigabile Interioare Șiporturi. URL: <https://lege5.ro/Gratuit/gq2tonjr/reteaua-de-cai-navigabile-interioare-si-porturi-lege-203-2003?dp=gi3dcojzqg2tk>.

² Lege nr. 235 din 29 noiembrie 2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare. URL: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/195515>.

relationship in inland waterway transport, at the time of preparation of this article was still under consideration by the Verhovna Rada of Ukraine. However, for a variety of reasons, Romania's experience is closer to Ukraine than that of Germany. Ukraine is on the way to implementing the transformations that have recently been implemented in Romania in conditions similar to Ukraine.

According to the Moldovan point of view, the inland waterway is a communication path, natural or artificially created, nautical or otherwise and used for shipping purposes. Article 2 of the Law on Inland Water Transport of the Republic of Moldova (Moldovan law is interesting from the point of view of its speed of change under the growing influence of Romanian law) is provided for, that the concept of an inland waterway is formed by listing its possible species, without using a list of geographical names. Thus, the concept of inland waterway has acquired a rather high level of generalization, has become meaningful. However, it is not sufficiently based on the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, which articulates the internationally recognized notion of inland waters.

It is well known that the socio-economic and material-technical basis of the right of inland navigation in Moldova is much smaller than in Ukraine. In 2018 Moldova owned only seven self-propelled cargo ships of its own¹ and two self-propelled passenger ships². At the same time, due to preferential conditions for registration under the Moldovan flag, in 2017 there were 168 seagoing vessels with a total capacity of 703,000 tons with temporary or permanent registration in the Danube Sea Port of Giurgiulesti. Formally, by tonnage, the Moldovan fleet is 10% of the Russian merchant fleet, but only on paper does Moldova look like a real maritime power. Its navigable inland waterways were only 410³ to 635 km long in 2018 (depending on the method of calculation).

¹ Banca de date statistice Moldova. URL: http://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica%2019%20TRA_TRA020/TRA020400.px/table/tableViewLayout1/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fec26003802.

² Banca de date statistice Moldova. Nave fluviale in inventar, la sfirsitul anului, pe tipuri de nave, 2000–2018 pe Tipuri de nave si Ani 2018 Nave de pasageri cu autopropulsie.

³ Ministerul Transporturilor. Raport de Activitate pentru anul 2018. IUNIE 2019. Cai fluviale navigabile de folosinta generala. Lungimea cailor de comunicatie, la sfirsitul anului, 2000–2018 pe Indicatori si Ani 2018. URL: <http://www.mt.gov.ro/web14/documente/interes-public/rapoarte/Raport%20activitate%20MT%202018.pdf>.

In previous years, the length of the routes was much longer, however, Moldova lost its ownership share in the merchant fleet of the USSR with a total tonnage of 258,000 tons. This led to a reduction in transportation and a decline in inland navigation law. According to the Unified State Register of Court Decisions in Ukraine, the number of court disputes in civil cases, where the subject was a riverboat, from 2014 to 2018, there was a dramatic increase of 10.1 times (from 52 to 528 decisions). In the case of maritime vessels, the increase in court decisions was only 2.9 times (180 decisions in 2014 and 826 in 2018). The table in the annex shows that there has been an increase, that there was a faster increase in the number of civil cases in inland navigation than in maritime shipping. The feature found may be one of the consequences of the aggravation of the civil situation in inland navigation law. It requires increased attention from scientists and the resolution of civil cases by civil law instruments.

Table

**Number of court decisions and convictions over the last 5 years
according to the Unified State Register of Court Decisions
for the context words «sea vessel», «river vessel»**

Year	2014		2015		2016		2017		2018	
	Seagoing vessel	River-boat	Seagoing vessel	River boat	Seagoing vessel	River boat	Seagoing vessel	River boat	Seagoing vessel	River boat
Civil cases (decision)	180	52	178	63	293	196	292	185	826	528
Criminal cases (sentences)	16	6	22	4	20	10	17	7	24	7

The lack of unity of understanding of the concept of inland waterway may contribute to an increase in court disputes regarding the use of ships. In Ukraine in 2018 there were 901 vessels with total gross tonnage – 503,188 register tons¹, and 97 mixed vessels (self-propelled and non self-propelled with gross tonnage less than 100) with total gross tonnage – 5261 register tons.

In our opinion, granting a shipping lane status under the United Nations Convention on the Law of the Sea is legitimate and justified. The Ukrainian governmental list of inland waterways (including canals and inland lakes) is preferable to the foreign language considered. However, it does not fully meet the requirements of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). The Convention defines a coherent network of inland waterways of international importance as a coherent plan for its development. Since ports are part of this network, the name of the port must be subject to the name of the route of its location. The numbering of ports under the European Agreement provides for the inclusion in the name of the port of the route from which it is located. The existence of a sea route and seaports on the Ukrainian part of the Danube River is contrary to the provisions of the European Agreement, as well as to the rules that require the name of the thing to conform to its essence. Providing the port with the name of the sea only on the basis that it is able to receive sea vessels is not a sufficient argument. The Ukrainian names of the waterway on the Danube River and the names of ports on it shall be brought into conformity with the requirements of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). The hope for correction of this deficiency is connected with the provisions of the Agreement providing for construction of Ukrainian inland navigation ports of international importance in the cities of Reni, Izmail, Kilia, Ust-Dunaysk. Prospects for applying a unified approach and criteria for developing a unified concept of inland waterway by Ukraine, Moldova and Romania are linked to their cooperation in a number of multilateral

¹ Rehistrova knyha suden. Kyiv, 2018. Register of Ships, 2019 Kyiv. URL: <http://shipregister.ua/pdf/reg-ships.pdf>.

and bilateral international conventions, treaties and programmes. They cooperate on issues related to the law of inland navigation in the Danube Commission, within the TRACECA projects, Euroregions «Dniester» and «Lower Danube», as well as in the implementation of the EU Strategy for the Danube Region (EUSDR) .

The Eastern Partnership programmes also provide opportunities for joint legal initiatives on cooperation with the EU on transport issues. Development of a common concept of inland waterway is possible as part of the preparation of recommendations to improve the work of inland waterway transport enterprises to attract freight for transportation (by eliminating bottlenecks in the application of inland navigation law) or joint training in the field of inland navigation law, in the preparation of educational, scientific and practical developments and recommendations. One alternative guideline in developing the concept of an inland waterway and its status could be Dutch legislation. There, the relations of inland navigation are mainly regulated by the codified rules of Articles 309 of the Dutch Civil Code (Title 8.8 Inland navigation vessel and things on board thereof (Articles 770–859); Title 8.9 Crew of an inland navigation vessel (Articles 860–879); Title 8.10 (Commercial) Operations (Articles 880–999); Title 8.11 Accidents (Articles 1000–1059); Title 8.12 Limitation of liability of the owner of an inland navigation vessel (Articles 1060–1079).

In Germany, Austria, Romania and other countries the concept of a waterway in inland navigation law is based on public and private law. The lack of basic legislation regulating inland navigation in Ukraine is one of the factors of growing tension.

When developing the concept of an inland waterway, it is necessary to take into account that it is not the type of the vessel that determines the essence and name of the route or port, but vice versa. It is the concept of inland waterway and its characteristics that parameters of ships and ports shall be subject to.

In Ukraine, for the period until the completion of studying the experience of doctrinal and legislative definition of the concept of inland waterway the relevant developments of Germany, Austria, Romania could be used as workers.

The above results of foreign studies point to the need for further development of the inland waterway concept and its normative expression as an important component of water transport development. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No 640 of 12.06.1996 for the Ukrainian part of the Danube River (from Reni to Vilkovo) extended to it the status of a sea route, which contradicted the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). This contradiction is a consequence of deficiencies in the scientific definition of an inland waterway.

Previously, scientists have not analyzed and only mentioned the existence of inland waterways – beyond comparison with the law of the Danube countries Romania, Moldova and Germany. This study provides a modern understanding of the regulation of inland waterway relations in the Danube countries. It is based on the materials of Romania, Moldova, Germany and continues the research, which was initiated in the works of the pre- revolutionary scientist of Kazanskij P. E., in the works of contemporaries Kulko A. V., Efimenko A. P., Samoilenko G. V., Samoilenko E. A.

Professor Dr. K. Otte ist der Pate der Bibliothek

Перелік видань, надісланих бібліотеці права внутрішнього судноплавства у м. Одесі, її батьком¹ проф., доктором К. Отте², що використані під час підготовки монографії.

1. Internationale Vertragsrecht, München : C. H. Beck, 2018. 1730 s.
2. 20 Jahre Verantwortung für Netze. München: C. H. Beck, 2018. 408 s.
3. BGB. Studienkommentar von Jan Kropholler. 10. Auflage. – München: C. H. Beck, 2007.
4. Blank W. Das allgemeine Leitungsstörungsrecht in Deutschland und in der Ukraine. Ein Vergleich. Lit Verlag: AG Dr. W. Hopf Berlin, 2009. 252 s.
5. Bodungen, Benjamin von. – Mobiliarsicherungsrechte an Luftfahrzeugen und Eisenbahnrollmaterial im nationalen und internationalen Rechtsverkehr Zugleich ein Beitrag zur internationalen Vereinheitlichung des Rechtes nationaler Mobiliarsicherheiten durch das Kapstadt-Übereinkommen Schriften zum Europäischen Transport- und Verkehrsrecht. – Herausgegeben von Prof. Dr. Karsten. Bd. 9, 2009. 488 s.
6. Brinkmann, Jan. Der Luftfrachtersatzverkehr. Die Haftung beim Trucking nach dem Montrealer Übereinkommen. Schriften zum Europäischen Transport- und Verkehrsrecht. – Herausgegeben von Prof. Dr. Karsten Otte 2009, XXI, Lit-Verlag, Münster, Hamburg, London. 222 s.
7. Brox / Walker. Allgemeines Schuldrecht, 29. Auflage. – München, 2003. 441 s.
8. Brox / Walker. Allgemeines Schuldrecht, 30. Auflage. – München, 2004. 444 s.
9. Brox / Walker. Besonderes Schuldrecht 30. Auflage. – München, 2005. 642 p.
10. Buck / Heeb P. Kapitalmarktrecht. C. F. Müller Verlag. Heidelberg, 2006. 249 s.

¹ У ФРН батьком називають основоположника певного заходу, організації тощо. Соціальне батьківство, на відміну від біологічного, є спонсорською допомогою (прим. – Г. М.)

² Перелік книг із бібліотеки К. Отте містить сайт: <http://uidree.org.ua/old/newspod.php?id=13>. Бібліотека надає копії сторінок зі списку книг усім охочим (прим. – Г. М.).

11. Ferrari / Kieninger / Mankowski / Otte / Saenger / Staudinger. Internationale Vertragsrecht. München: C. H. Beck, 2007. 1118 s.
12. Ferrari -Kieninger –Mankowski – Otte – Saenger – Staudinger – Internationale Vertragsrecht, C. H. Beck, München, 3. Auflage, 2018. 1731 s.
13. Foerste U. Insolvenzrecht. 2. Auflage. – München. 2004. 332 s.
14. Frank R. Erbrecht. – München. 2000. 367 s.
15. Handelsgesetzbuch. Münchener Kommentar (Schmidt K., Otte K. u.a.) §407-475h. 2. Auflage. Band 7. München: C. H. Beck, 2009. 2052 s.
16. Handelsgesetzbuch. Münchener Kommentar (Schmidt K., Otte K. u.a.) §407-475h. 3. Auflage. Band 7. München: C. H. Beck, 2014. 2731 s.
17. Hans Brox/Wolf-Dietrich Besonderes Schuldrecht [Taschenbuch] 29. Auflage. – München: C. H. Beck. 2004. 609 s.
18. Hans Brox/Wolf-Dietrich Walker: Allgemeines Schuldrecht, 29. Auflage. – München: C. H. Beck, 2003. 441 s.
19. Hans Brox/Wolf-Dietrich Walker: Allgemeines Schuldrecht, 30. Auflage. – München: C. H. Beck, 2004. 444 s.
20. Hay P. Internationales Privatrecht. Prüfe dein Wissen. – München, 1999. 345 s.
21. Häußer Markus. Subunternehmer beim Seetransport Haftungsfragen nach deutschem und englischem Recht im Spiegel der UNCITRAL draft convention on the carriage of goods [wholly or partly][by sea] Bd. 5, Schriften zum Europäischen Transport- und Verkehrsrecht. – Herausgegeben von Prof. Dr. Karsten Otte, 2006. 344 s.
22. Hoffmann B. Internationales Privatrecht, 7 Auflage. – München, 2002. 568 s.
23. Jauerning O. Zivilprozessrecht, 26 Auflage. – München, 2000. S. 382.
24. Kegel / Schurig . Internationales Privatrecht. Lehrbuch, 9. Auflage. – München, 2004. 1190 s.
25. Kindler P. Grundkurs Handels- und Gesellschaftsrecht, 2. Auflage. – München, 2007.
26. Koller H. BGB Schuldrecht I, 18 Auflage. – Prüfe dein Wissen – München, 2000. 284 s.
27. Koller H. BGB Schuldrecht II, 16 Auflage. – Prüfe dein Wissen. – München, 2001. 306 s.
28. Koller I. Transportrecht: kommentar. 5. Auflage. – München , 2004. 1731 s.
29. Koller I. – Transportrecht: kommentar. 6. Auflage. – München: C. H. Beck, 2007.

30. Köhler H. BGB Allgemeiner Teil. 28. Auflage. – München, 2004. S. 374.
31. Kropholler J. Max-Planck-Institut, Hamburg – Internationales Privatrecht. – 4. Auflage. – Tübingen, 2001. 692 s.
32. Kropoller J. BGB. Studienkommentar. 7. Auflage. – München, 2004. 1114 s.
33. Medicus D. Schuldrecht II, Besonderer Teil. 12. Auflage. – München, 2004. 480 s.
34. Musielak H-J. Grundkurs ZPO. 6. Auflage. – München, 2002. 517 s.
35. Olzen D. Erbrecht. – Berlin, 2001. 482 s.
36. Otte K. «Binnenschiffahrtsrecht» (die Gesetzgebung der BRD, EU) Teil I. Internationale Abkommen und Rechtsakte, Bundesrecht, ausländische Vorschriften. 668 s. Teil II. Abkommen der deutschen Bundesländer, Landesgesetze, Landesverordnungen. 671 s. Verlag C. R. Foos. – Minfeld i.d. Pfalz, 2003.
37. Otte K. Marktanteilshaftung. Rechtsvergleich und Alternativen im US-amerikanischen und deutschen Recht. – Berlin, 1990. 156 s.
38. Pfirmann, Marc Die vertragliche und außervertragliche Haftung des Frachtunternehmers wegen Folgeschäden. Schriften zum Europäischen Transport- und Verkehrsrecht. – Herausgegeben von Prof. Dr. KarstenBd. 6, 2008. 176 s.
39. Rumpf C. Einführung in das türkische Recht. – München, 2004. S. 470.
40. Rütters/Stadler. Allgemeiner Teil des BGB. 12. Auflage. – München, 2002. 524 s.
41. Schack H. Internationales Zivilverfahrensrecht. 2. Auflage. – München. 1996. 443 s.
42. Schak H. BGB-Allgemeiner Teil. 9, neu bearbeitete Auflage. – Heidelberg, 2002. 184 s.
43. Schlüter W. BGB Erbrecht. 8 Auflage, Prüfe dein Wissen. – München, 1994. 332 s.
44. Schlütter W. Erbrecht 14. Auflage. – München, 2000. S. 516.
45. Schmidt, Karsten. Handelsrecht. 4. Aulage. – Carl Heymanns Verlag. – KÖLN, 1994. 1087 s.
46. Schmidt R. BGB Allgemeiner Teil. Grundlagen des Zivilrechts Aufbau des zivilrechtlichen Gutachtens. 2. Auflage, Grasberg bei Bremen, 2005. 434 s.
47. Schmidt R. Sachenrecht II. Immobiliarsachenrecht; Kreditsicherungsrecht. 1. Auflage. – Bremen, 2004. 301 s.

48. Schmidt R. Schuldrecht. Besonderer Teil II. Gesetzliche Schuldverhältnisse. 3. Auflage. – Bremen. 2005. 420 s.
49. Schwab D. Einführung in das Zivilrecht Einschließlich BGB – Allgemeiner Teil. 16. neu bearbeitete Auflage, Heidelberg, 2005. 470 s.
50. Schwab D. Familienrecht. 11. Auflage. – München, 2001. S. 442.
51. Schwab M. Grundzüge des Zivilprozessrechts. C. F. Müller Verlag, Heidelberg, 2005. 308 s.
52. Schwab/ Prütting. – Sachenrecht. 31. Auflage. – München, 2003. 454 s.
53. Thyés Valérie Außervertragliche Haftung für Schäden Dritter beim Gefahrguttransport mit Binnenschiffen nach nationalem Recht sowie den völkerrechtlichen Abkommen CRTD und CRDNI Schriften zum Europäischen Transport- und Verkehrsrecht. – Herausgegeben von Prof. Dr. KarstenBd. 10. 2010. 312 s.
54. Tietje Ch. Internationales Wirtschaftsrecht. De Gruyter Recht Berlin, 834 s.
55. Wolf M. Sachenrecht. 19. Auflage. – München, 2003. 467 s.
56. Ausgaben der Zeitschrift «Transportrecht» von 1994 bis 2004 in elektronischer Form (auf CD).

**Витяг із Довідника кваліфікаційних характеристик
працівників водного транспорту**

Розділ «Річковий транспорт», розроблено акціонерною судноплавною компанією «Укррічфлот», затверджено наказом від 15.07.1998 р. № 99, погоджено з Міністерством праці та соціальної політики України.

ГОЛОВНИЙ ШТУРМАН

Завдання та обов'язки. Здійснює керівництво штурманською службою на суднах пароплавства. Забезпечує впровадження нової навігаційної техніки на суднах і сучасних методів судноводіння.

Організовує їхнє вивчення і правильне використання судноводійним складом. Здійснює контроль за забезпеченням суден навігаційними картами, посібниками та іншою навігаційно-штурманською документацією, штурманським майном, електрорадіонавігаційним приладдям і складає на них заявки. Стежить за коригуванням карт. Розробляє настанови та інструкції з організації штурманської служби на суднах і практичні рекомендації з безпеки судноводіння. Бере участь у розгляданні технічних завдань і проєктів суден, гідрометеорологічних, штурманських і електрорадіонавігаційних приладів, систем судноводіння й регулювання руху суден. Стежить за забезпеченням судноводіїв інформацією щодо прогнозів погоди (штормового попередження), а також за станом шляхових умов. Бере участь у роботі комісії з розгляду аварій і аварійних випадків навігаційного характеру, аналізує причини і разом з іншими службами розробляє та здійснює заходи щодо їхнього запобігання. Контролює виконання судноводійним складом наказів, інструкцій, правил і постанов з питань судноводіння і безпеки плавання. Вивчає ділові якості судноводійного складу, бере участь у проведенні роботи з підвищення кваліфікації розстановки судноводійних кадрів.

Організовує роботу капітанів-наставників із перевірки на суднах організації штурманської служби. Забезпечує впровадження на суднах нових технічних засобів і прогресивних методів судноводіння. Періодично виходить у рейси на суднах пароплавства для перевірки та відпрацювання організації штурманської служби.

Контролює додержання правил охорони праці, виробничої санітарії і протипожежного захисту, а також трудової та виробничої дисципліни. Уза-

гальнє та впроваджує в практику роботи суден передовий вітчизняний і зарубіжний досвід судноводіння.

Повинен знати: постанови, накази, розпорядження, правила, положення, інструкції, методичні, нормативні та інші керівні матеріали із судноводіння й технічної експлуатації флоту; теорію та будову суден, теорію та практику судноводіння (навігацію, загальну та спеціальну лоцію), засоби навігаційної обстановки басейну, особливості плавання по лініях роботи флоту; склад флоту пароплавства та його експлуатаційні особливості; експлуатаційно-технічні дані навігаційно-штурманського устаткування (приладів і засобів судноводіння), найновіші досягнення науки й техніки в галузі судноводіння в Україні та за кордоном; Кодекс торгового мореплавання; Статут внутрішнього водного транспорту; Статут служби на судах, правила технічної експлуатації флоту; основи економіки, організації виробництва, праці та управління; основи інформатики, можливості обчислювальної техніки (ПЕОМ); основи трудового законодавства, правила й норми охорони праці, виробничої санітарії та протипожежного захисту.

Кваліфікаційні вимоги. Повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за професією капітана – не менше 5 років.

НАЧАЛЬНИК ВІДДІЛУ З ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЄННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАЛИХ РІЧОК

Завдання та обов'язки. Організовує розроблення плану експлуатаційної роботи пароплавства з розділу «Перевезення вантажів на малих річках». Забезпечує поточне й оперативне планування, облік та керівництво рухом і обробленням флоту, роботою перевантажувальної техніки та берегового господарства, що закріплені для роботи на малих річках; контроль за ходом виконання плану перевезень, правильним використанням флоту й перевантажувальної техніки, установлених режимів та графіків руху суден. Організовує розроблення та впровадження заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання флоту та інших виробничих потужностей, що використовуються на малих річках; подальший розвиток перевезень, портово-пристанського господарства й скорочення стоянок флоту під обробленням; удосконалення форм організації роботи флоту й праці екіпажів суден; зростання продуктивності праці та зниження транспортних витрат. Здійснює керівництво щодо розстановки флоту по вантажних лініях та пунктах зимового відстою й ремонту суден, а також розроблення програм у подальшому транспортному освоєнні малих річок у басейні, координує роботу суміжних

видів транспорту. Здійснює контроль за дотриманням на флоті й берегових підприємствах правил охорони праці, протипожежного захисту. Керує колективом відділу й контролює дотримання ним трудової та виробничої дисципліни.

Повинен знати: постанови, розпорядження, накази, а також методичні, нормативні та інші керівні матеріали, що стосуються виробничої діяльності; Статут служби на судах річкового флоту; Статут про дисципліну праці працівників річкового транспорту; правила перевезення вантажів річковим транспортом; правила технічної експлуатації річкового транспорту; правила Річкового Регістру; експлуатаційно-технічні характеристики суден, що експлуатуються на малих річках; схему водних шляхів та їхні габарити; схему вантажопотоків, розміщення клієнтури та технічну оснащеність її причалів; передовий вітчизняний та зарубіжний досвід у галузі організації роботи флоту та портів; економіку, організацію перевезень та управління на транспорті; правила та норми охорони праці, виробничої санітарії та протипожежного захисту; основи трудового законодавства.

Кваліфікаційні вимоги. Повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за професією в галузі організації та експлуатації флоту або комерційної діяльності – не менше 3 років.

НАЧАЛЬНИК ВІДДІЛУ ФРАХТОВОГО

Завдання та обов'язки. Організовує в пароплаванні (судноплавній компанії) роботу із відфрахтування суден. Забезпечує укладання договорів із відфрахтування суден, звертаючи особливу увагу на завчасне відфрахтування на базі довгострокових контрактів. Вивчає кон'юнктуру ринку. Вивчає, аналізує та узагальнює правила (вимоги) перевезень вантажів фрахтувальників, форми чартерів, букінг-нот, коносаментів, накладних та інших документів і подає пропозиції щодо вдосконалення документації. Розробляє на підставі заяв клієнтів (фрахтувальників), з урахуванням перевізної спроможності флоту, кварталні плани перевезень із помісячним поділом за видом перевезень та родом вантажів. Здійснює розрахунки валютної ефективності рейсів із вантажами іноземних фрахтувальників. Після укладання угоди повідомляє її основні умови управлінню пароплавання (судноплавної компанії), фінансово-валютному відділу (ФВВ), відділу оперативного планування, відділу комерційної служби. Забезпечує розрахунки з фрахтувальниками відповідно до обліку стадійного часу, диспачу та демереджу на основі чартерів та інших документів щодо перевезення вантажів фрахтувальників, повідомляє ФВВ або комерційні служби про наслідки таких розрахунків.

Здійснює оперативний облік та аналіз виконання планів відфрахтування суден та вносить пропозиції керівництву пароплавства щодо необхідних заходів зі збільшення обсягів відфрахтування. Розробляє та здійснює заходи щодо підвищення якості перевезень та прискорення доставлення вантажів, контролює дотримання строків доставлення вантажів. Організовує ознайомлення диспетчерського апарату з основними умовами існуючих контрактів, чартерів, букінг-нот, готує матеріали із цих питань для вивчення капітанами та помічниками капітанів суден. Організовує кожну декаду видання фрахтового бюлетеня та передає його зацікавленим підрозділам (службам) пароплавства. Аналізує чинні тарифи фрахту та розробляє пропозиції щодо їхнього вдосконалення. Вивчає та узагальнює передові методи роботи в галузі фрахтування суден та організовує їхнє впровадження.

Повинен знати: керівні та нормативні документи, що стосуються питань фрахтування суден; правила перевезення вантажів на річковому та морському флоті; норми оброблення суден у морі та портах; технічні дані флоту та портів басейну; порядок обслуговування (агентування) суден у вітчизняних та іноземних портах; кон'юнктуру світового ринку; експлуатаційні якості суден, їхні типи та будову; форми договорів (чартер, букінг-нота та ін.), типових умов договорів; номенклатуру та рід вантажу, що підлягає перевезенню; тарифне керівництво, типові тарифи; організацію вантажної та комерційної роботи транспорту; економіку та управління на транспорті; передовий вітчизняний та зарубіжний досвід у галузі фрахтування; основи інформатики, можливості обчислювальної техніки (ПЕОМ); правила та норми охорони праці, виробничої санітарії та протипожежного захисту; основи трудового законодавства.

Кваліфікаційні вимоги. Повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за фахом – не менше 3 років.

НАЧАЛЬНИК ВОКЗАЛУ (РІЧКОВОГО)

Завдання та обов'язки. Організовує роботу та ефективну взаємодію всіх структурних підрозділів вокзалу, спрямовує їхню діяльність на успішне та якісне виконання всіх планових завдань, високу культуру обслуговування пасажирів, збільшення обсягу та розширення номенклатури послуг, що надаються пасажиром як на вокзалі, так і на пасажирських судах усіх ліній. Організовує вивчення та впровадження вітчизняних і зарубіжних передових форм та засобів обслуговування пасажирів. Забезпечує безпечні умови посадки та висадки пасажирів і стоянки суден біля причалів. Організовує на пасажирських причалах рятувальні пости, обладнані відповідним справним

інвентарем. Забезпечує належний санітарно-технічний стан усіх вокзальних приміщень, причалів, інших споруд та території вокзалу. Здійснює контроль за відправленням пасажирських суден у рейс відповідно до розкладу руху. Здійснює нагляд за дотриманням трудової дисципліни, відповідного порядку на суднах, що знаходяться біля причалів, забезпечує безпеку їхньої стоянки, здійснює контроль за дотриманням правил і норм охорони праці, виробничої санітарії та протипожежного захисту. Вживає заходів щодо забезпечення вокзалу кваліфікованими кадрами, найкращого використання знань та досвіду працівників, підвищення рівня їхньої кваліфікації, покращення житлових і культурно-побутових умов робітників та службовців.

Повинен знати: накази та інші керівні документи, що стосуються діяльності річкових вокзалів; правила перевезення пасажирів, багажу та вантажу; будову й конструктивні особливості пасажирських причалів та інших споруд вокзалу, а також правила їхньої експлуатації й ремонту; основи економіки річкового транспорту; передовий досвід організації робіт із якісного обслуговування пасажирів; види та форми звітності щодо роботи вокзалу; правила охорони праці, виробничої санітарії та протипожежного захисту; основи трудового законодавства.

Кваліфікаційні вимоги. Повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за фахом – не менше 2 років.

НАЧАЛЬНИК ДІЛЬНИЦІ (БЕРЕГОВОЇ ВИРОБНИЧОЇ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ФЛОТУ)

Завдання та обов'язки. Здійснює технічне та адміністративне керівництво роботою берегової виробничої дільниці, забезпечує виконання плану завантаження виробничих потужностей і робочої сили в навігаційний та міжнавігаційний період та плану виробничо-фінансової діяльності дільниці. Організовує проведення планових технічних оглядів і профілактик, а також виконання замовлень капітанів і механіків суден з технічного обслуговування суден у повному обсязі, передбачених графіком технічних оглядів, з належною якістю та в установлені терміни. Створює умови для правильної організації робіт і використання кадрів за фахом, дотримання правил безпеки та охорони праці. Організовує роботу з підвищення кваліфікації працівників, упровадження бригадних форм організації та оплати праці, утворення необхідного запасу матеріалів і запасних частин для проведення технічних оглядів і навігаційного обслуговування суден, які прибули в район берегової виробничої дільниці, використання роз'їзних засобів за прямим призначенням. Здійснює контроль за правильним веденням обліку й звітності

ті щодо робіт, які виконуються, виробничо-фінансовою діяльністю берегової виробничої дільниці, вживає заходів щодо скорочення стоянки флоту під час виконання навігаційних технічних оглядів і обслуговування суднових машин, устаткування та пристроїв. Організовує контроль за правильністю та своєчасним проведенням необхідних заходів у галузі технічної експлуатації суднових машин, устаткування та пристроїв. У міжнавігаційний період організовує виконання профілактичних робіт і випробування головних та допоміжних механізмів, засобів комплексної автоматики та електроустаткування, холодильного устаткування, контрольно-вимірювальних приладів. У виробничій діяльності використовує вітчизняний та зарубіжний досвід у галузі суднобудівництва й судноремонту.

Повинен знати: постанови, розпорядження, накази; Статут служби на судах річкового флоту; Статут із дисципліни робітників річкового транспорту; правила технічної експлуатації річкових суден; положення з берегового технічного обслуговування флоту; Єдині графіки проведення технічних оглядів і профілактик; правила обслуговування суднових механізмів, устаткувань, систем і конструкцій; правила Регістру, правила ремонту річкових суден; порядок проведення дефектації та випробувань, визначення обсягів і строків ремонту суден; передовий вітчизняний та зарубіжний досвід у галузі суднобудівництва і судноремонту; основи економіки, організації виробництва, праці та управління; правила й норми охорони праці, виробничої санітарії, протипожежного захисту, основи трудового законодавства.

Кваліфікаційні вимоги. Повна або базова вища освіта відповідного напрямку підготовки (спеціаліст або бакалавр). Стаж роботи за професією в галузі обслуговування суднового устаткування: для спеціаліста – не менше 3 років, для бакалавра – не менше 4 років.

Наукове видання

Мошак Григорій Григорович

**ЄВРОПЕЙСЬКЕ ПРАВО
ВНУТРІШНЬОГО
СУДНОПЛАВСТВА:
ПОРІВНЯЛЬНІ АСПЕКТИ**

Монографія

Видається в авторській редакції

Коректор *Я. О. Юдіна*

Комп'ютерна верстка *А. Т. Гринченка, О. А. Лисенко*

Підписано до друку 23.10.2020.
Формат 60×84 $\frac{1}{16}$. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Ум. друк. арк. 11,39. Обл.-вид. арк. 8,75. Вид. № 2575.
Тираж 100 прим.

Видавництво «Право» Національної академії правових наук України
та Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
вул. Чернишевська, 80а, Харків, 61002, Україна
Тел./факс (057) 716-45-53
Сайт: www.pravo-izdat.com.ua
E-mail для авторів: verstka@pravo-izdat.com.ua
E-mail для замовлень: sales@pravo-izdat.com.ua

Свідцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції — серія ДК № 4219 від 01.12.2011 р.

Виготовлено у друкарні «ПРОМАРТ»
Тел. (057) 717-28-80