

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПОРІВНЯЛЬНОГО ПРАВА

МОШАК ГРИГОРІЙ ГРИГОРОВИЧ

доктор юридичних наук, професор, завідувач навчально-наукової лабораторії правового регулювання судноплавства та захисту вантажів Одеського національного морського університету, Одеського державного інституту внутрішніх справ, Науково-дослідного інституту правового забезпечення інноваційного розвитку НАПрН України, професор кафедри цивільного і трудового права Одеського національного морського університету
ORCID 0000-0002-4234-9943

УДК 340.5

DOI 10.37772/2518-1718-2022-4(40)-12

ПОНЯТТЯ ПРАВА ВНУТРІШНЬОГО СУДНОПЛАВСТВА ТА ПОВ'ЯЗАНІ З НИМ ПИТАННЯ (ЗА МАТЕРІАЛАМИ НІМЕЧЧИНИ І УКРАЇНИ)

У статті розглянуто поняття права внутрішнього судноплавства та пов'язані з ним питання за матеріалами Німеччини та України. Актуальність дослідження поняття права внутрішнього судноплавства обумовлюється його важливістю для науки і практики та недослідженістю в Україні.

Метою дослідження є сприяння вдосконаленню поняття права внутрішнього судноплавства. Використовувалися методи аналізу та порівняння теоретичних понять і правових норм, а також метод соціально-економічної статистики для аргументації пропозицій по досліджуваній темі.

Показано зв'язок між поняттями права внутрішнього судноплавства та внутрішнього водного шляху. Використано німецькомовні твори В. Коріота, Я.-Х. Крумме, Т. Вальдштейна, Г. Голланда. Визначено предмет та спрямованість досліджень українських науковців П.Є. Казанського, А.В. Кулько, А.П. Єфименко, Є.А. Самойленко та Г.В. Самойленко.

Результати дослідження дозволили сформулювати поняття права внутрішнього судноплавства як сукупність переважно приватноправових норм, котрі регулюють відносини у сфері судноплавного використання внутрішніх водних шляхів. Здійснено аналіз теоретичних і нормативних основ поняття внутрішнього водного шляху та показників рівня соціально-економічного розвитку України і Німеччини, що впливають на стан та розвиток понять і норм права внутрішнього судноплавства. Показано обсяг можливого збільшення перевезень вантажів, котрі у змозі стимулююче вплинути на розвиток основних питань права внутрішнього судноплавства. Пропонується запозичити передовий німецький досвід та тимчасове розв'язання проблеми дефіциту нормативних актів у сфері внутрішнього водного транспорту України.

Ключові слова: поняття, право, внутрішнє судноплавство, судовласник.

Постановка проблеми. Основними проблемними питаннями сучасного права внутрішнього судноплавства в Україні є визначення його поняття. Актуальність розгляду за матеріалами Німеччини і України обумовлюється як їх недослідженістю у вітчизняному праві, так і визначальним німецьким

впливом на розвиток науки права внутрішнього судноплавства та практики застосування законодавства. Раніше в Україні поняття та структура права внутрішнього судноплавства, пов'язане з ним правове положення судовласника не визначалися та у контексті права Німеччини не розглядалися.

Дефіцит наукових та навчальних матеріалів (фахових журнальних видань, коментарів, підручників) щодо більшості правових тем у сфері внутрішнього водного транспорту пов'язаний з тривалою відсутністю власного базового закону чи кодексу про внутрішній водний транспорт. З 1955 р. і до недавнього часу на території України діяв Статут внутрішнього водного транспорту СРСР – попри розпад Радянського Союзу. Закон України від 03.12.2020 р. «Про внутрішній водний транспорт» (діє з 01.01.2022р.) не регулює приватноправові відносини. У ньому публічно-правовими нормами забезпечується функціонування та розвиток внутрішнього водного транспорту, його інфраструктури, розглядаються окремі питання судноплавства на внутрішніх водних шляхах та його безпеки, а також адміністративно-правова відповідальність судновласника за порушення законодавства. Попри те, що приватноправові відносини і цивільно-правова відповідальність утворюють більший за обсягом та розповсюдженістю масив, ніж адміністративно- чи кримінально-правові відносини. Приватноправова відповідальність може виникати без вини чи правопорушення судновласника, зокрема внаслідок погодних умов. Адміністративно-господарська відповідальність судновласника, яку передбачено ст. 74 Закону про внутрішній водний транспорт, є тільки частиною права, що регулює положення судновласника. До того ж слід мати на увазі, що правослухняні судновласники не порушують адміністративне законодавство і в адміністративно-правові відносини можуть ніколи не вступити.

Термінологія Закону про внутрішній водний транспорт, яка має слугувати стандартом для відносин внутрішнього судноплавства, перевантажена технічними вимогами. Вони не тільки не відповідають визначенням, передбаченим європейськими законодавчими актами, а також без достатніх підстав звужують сферу регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У вітчизняній науковій юридичній літературі відсутні порівняльні дослідження основних питань права внутрішнього судноплавства за матеріалами ФРН і України. Існуючі українські розробки стосуються головним чином міжнародних публічно-правових аспектів права внутрішнього судноплавства і не торкаються його вітчизняних приватноправових складових чи проблем у контексті німецького права. У різний час були здійснені дослідження: історії і теорії міжнародного річкового права [1], публічно-правових аспектів міжнародного права внутрішнього судноплавства [2] і його теоретичної бази [3]; питань вдосконалення міжнародно-правової регламентації навігаційного використання міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів Європи; перспектив

вдосконалення договірних механізмів регламентації співробітництва держав з питань судноплавного використання основних міжнародних рік Європи і їх значення для України» [4, 148-153]. Розглянуто судноплавні та екологічні аспекти міжнародно-правового статусу річки Дунай [5], здійснена розвідка правового регулювання судноплавного використання міжнародних рік [6]. В Україні дотепер виконано тільки одне цивілістичне дослідження, що стосувалось лише договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні [7]. У Німеччині кількісно переважають дослідження приватноправових відносин і законодавства, що їх регулює; там панує позиція, що саме вони утворюють основу права внутрішнього судноплавства. Узагальнення наявних вітчизняних напрацювань та порівняння результатів з матеріалами із Німеччини, котра має розвинуте приватне право внутрішнього судноплавства, виправдовує себе з точки зору підготовки до можливого запозичення передового досвіду.

Підготовка статті здійснена на базі сучасних німецькомовних джерел та вітчизняних матеріалів – наукової літератури, нормативних актів та практики їх застосування, що торкаються поняття права внутрішнього судноплавства та правового положення судновласника. У статті використано результати аналізу рішень судів України (перелік номерів справ, рішення яких вивчалися – додається) [8].

Дослідження реалізовано у декілька етапів: із великої кількості джерел здійснено вибір і наступний аналіз тільки тих, що віднесені до основних Інститутом права перевезень і дорожнього руху Мангеймського університету (ФРН) – одного із найбільш авторитетних у Європі спеціалізованих закладів; далі виконано коментування перекладеного нами українською мовою закону Німеччини про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства та інших джерел; на завершення отримані результати в Україні порівняно з даними німецьких авторів.

Використано систему методів наукового пізнання: загальнонаукових (кількісного і якісного аналізу, синтезу) та спеціально-юридичних (формально-юридичного, порівняльно-правового). На всіх етапах пізнавального процесу використовувався загальнофілософський (універсальний) метод.

Розкриття характерних ознак та окремих аспектів поняття права внутрішнього судноплавства і правового положення судновласника здійснювалось за матеріалами Німеччини і України також за допомогою методу порівняльного аналізу.

Метод соціально-економічної статистики застосовано для пізнання кількісних показників соціально-економічного стану України і Німеччини та його впливу на розвиток понять та статусів у праві внутрішнього судноплавства. Завдяки застосуванню

названого метода з'ясовано параметри соціально-економічної обумовленості правових явищ в Україні і у Німеччині. З певними застереженнями використано метод SWOT-аналізу для виявлення сприятливих і несприятливих умов розвитку інфраструктури ВВТ у контексті соціально- економічних показників стану Німеччини і України.

Формально-юридичний і системно-структурний методи використані для з'ясування та розкриття деталей поняття права внутрішнього судноплавства і правового положення судовласника.

Нормативно-правова база дослідження включає законодавство України, Німеччини та інших держав. Її основу утворюють Водний кодекс України [9], Закон України про внутрішній водний транспорт [10], Конвенція ООН з морського права 1982 р. [11], Постанова Кабінету Міністрів України № 136 від 09.02.2022р. «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» [12], Кодекс торговельного мореплавства України [13], Закон Німеччини про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства [14], Закон Німеччини про завдання федерального уряду у сфері внутрішнього судноплавства (BinSchAufgG) [15], Федеральний закон Німеччини про водні шляхи (WaStrG) [16].

Мета дослідження полягає у здійсненні аналізу обґрунтувань визначення поняття права внутрішнього судноплавства та пов'язаного з ним правового положення судовласника в Україні у контексті сучасного німецького права та у підготовці окремих рекомендацій щодо їх вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. Формулювання поняття українського права внутрішнього судноплавства є важливим з точки зору теорії права та правозастосування, з ним пов'язується обсяг регулювання. При вузькому визначенні право внутрішнього судноплавства збіднюється, частина належних до нього відносин може попадати під регулювання норм морського права. Перевезення на р. Дунай мали б регулюватися річковим правом, котре є частиною права внутрішнього судноплавства. Однак український законодавець розповсюдив на цей водний шлях режим морського права. Застосування більш широкого визначення, природно, тягне розширення сфери регулювання відносин внутрішнього судноплавства. До неї попадають ті, котрі належать до внутрішнього судноплавства на межі з морським правом.

Дослідження показало, що поняття «право внутрішнього судноплавства» тісно пов'язане з визначенням термінів внутрішнє судноплавство та внутрішній водний шлях. Діюче законодавство України і право не дають однозначного формулювання поняття внутрішнього судноплавства. Припущення, що судноплавство має назву внутрішнього, тому що

використовує внутрішні водні шляхи, лише частково віддзеркалює суть. Внутрішні водні шляхи дійсно використовують переважно внутрішній водний транспорт, діяльність якого врегульована правом внутрішнього судноплавства. Морські шляхи здебільшого слугують морському судноплавству, котре регламентується морським правом. Однак поділ судноплавства на морське і внутрішнє за зазначеним критерієм (характеристикою використовуваних шляхів) не узгоджується з нормами вітчизняного права та висновками зарубіжних досліджень.

Спеціальний закон України – «Про внутрішній водний транспорт» (далі – Закон про ВВТ) – у понятті «внутрішній водний шлях» (далі – ВВШ) з'являє обсяг регулювання правом внутрішнього судноплавства, що існував до введення його в дію. Закон визначає «внутрішні водні шляхи» як поверхневі води та виключає із їх переліку такі об'єкти як акваторії морських портів, судноплавні канали та внутрішні морські води. Названим Законом у ст. 67 Водного кодексу України вносяться зміни, що також обмежують сферу права внутрішнього судноплавства. Передбачені ст. 67 Водного кодексу України (в редакції від 02.10.2021, підстава – 1726-IX) види водних шляхів – річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, внутрішні морські води і територіальне море – у новій редакції перетворюються у *водні шляхи загального користування*, тобто вони втрачають статус *внутрішнього* водного шляху. Законом про ВВТ видаляються із переліку ВВШ канали. В той же час авторитетні іноземні джерела до переліку річкових і морських судноплавних внутрішніх водних шляхів відносять канали на суші та підхідні канали до морських портів. Зазначені недоліки Закону про ВВТ можна було б усунути шляхом приведення всіх нормативних актів у відповідність до нього. Однак залишиться неузгодженість між визначенням внутрішнього водного шляху у Законі про ВВТ з положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р. У Конвенції ООН з морського права 1982 р. застосовується міжнародно визнане поняття внутрішніх вод. Розміщені на них шляхи отримують підставу вважатися внутрішніми водними.

Із вивчення німецькомовних джерел випливає, що для німецького права визначення поняття права внутрішнього судноплавства та правовий статус суб'єктів належать до важливих питань, однак однакостайності у їх баченні не існує. Зазначене спостерігаємо на прикладі четвертого, переробленого видання підручника В. Коріота (Korioth, W.) «Право внутрішнього судноплавства» [17, 143], що використовується у перепідготовці адвокатів. Зазначені питання визначили структуру підручника В. Коріота, де розглянуто правовий статус осіб у праві внутрішнього судноплавства та обмеження відпові-

дальності судновласника; права кредитора судна; положення про фрахт, перевезення пасажирів та багажу, правові питання загальної аварії і зіткнення суден. В той же час виявлено обставини, котрі дають підстави для заперечень того, що є право внутрішнього судноплавства (далі – ПВС). Я.-Х. Крумме вважає правом внутрішнього судноплавства частину судноплавного права, котре містить норми публічного і приватного права, що регулюють відносини у сферах морського та внутрішнього водного транспорту (Енциклопедія Габлера) [18]. Наведене визначення, на наш погляд, помилково опирається на Закон про завдання Федерального Уряду ФРН на внутрішніх водних шляхах (BinSchAufgG). Поняття права внутрішнього судноплавства пов'язується Я.-Х. Крумме із регулюванням відносини судноплавства у сфері транспорту. Він та деякі інші дослідники не надають особливої уваги розмежуванню у використанні внутрішніх водних чи морських шляхів.

В «Енциклопедії внутрішніх вод» також не міститься визначення поняття внутрішнього водного шляху, хоч зазначений термін використовується 26 разів. Енциклопедія містить термін «внутрішні водні доквілля», яким охоплюються ... тимчасові калюжі, ставки, озера, внутрішні моря, струмки та річки, повноводні ріки [19]. Британська енциклопедія (Britannica) до внутрішніх водних шляхів відносить канали, всі інші природні або штучні водні шляхи, які використовуються для судноплавства, зрошення сільськогосподарських культур, водопостачання або дренажу [20]. 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. Відсутність концентрації в енциклопедичних тлумаченнях поняття «внутрішнього водного шляху» на транспортних аспектах вимагає його уточнення у законодавстві. У Законі ФРН «Про Федеральні водні шляхи» [21] бачимо акцент не на розмежуванні внутрішнього водного й морського шляхів, а на належності їх до федеральних чи інших водних шляхів. У § 1 зазначеного Закону дається визначення федеральних внутрішніх водних шляхів як таких, що призначені для загального користування. У Переліку внутрішніх водних шляхів (у додадку №1 до Закону) – це річки Ельба, Дунай та інші. Подібним чином визначаються внутрішні водні шляхи § 15 Федерального закону Республіки Австрія 1997 р. «Про внутрішнє судноплавство» [22].

Автори 5го видання «Коментаря до права внутрішнього судноплавства» Т. Вальдштейн і Г. Голланд ширше визначають поняття внутрішнього водного шляху. За їх думкою це шляхи, розміщені на внутрішніх водах. Йдеться про природні струмки, річки, водотоки й ділянки моря, а також штучні вод-

ні шляхи й канали. Автори, розвиваючи думку про основу поняття внутрішнього водного шляху, слушно використовують теорію і норми морського права і стверджують, що у Німеччині з 1998 р. запроваджена однакова загальна відповідальність на водному транспорті. Як наслідок, важлива відмінність, що раніше існувала між морським правом та правом внутрішнього судноплавства, втратила своє значення. Вирішальним фактором є призначення транспортного засобу для використання на внутрішніх водних чи на морських шляхах [23]. Виражена позиція відповідає відомій ідеї про необхідність інтеграції океанського, прибережного та внутрішнього судноплавства [24]. Точка зору Т. Вальдштейна і Г. Голланда та переважної більшості німецьких науковців, котрі визначають внутрішнє судноплавство як судноплавне використання внутрішніх водних шляхів, співпадає з концепцією Закону Німеччини про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства та його статусом основного нормативного акту у внутрішньому суднопластві.

Важливою складовою, що впливає на обсяг поняття права внутрішнього судноплавства, є система норм, що визначає цивільно-правове положення судновласника. Закон України про ВВТ вважає судновласником суб'єкта господарювання або фізичну особу, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах. Недоліком зазначеного поняття є відсутність єдиного критерію, за яким здійснюється поділ судновласників на суб'єктів господарювання і фізичних осіб. Крім того, фізичні особи також можуть бути суб'єктами господарювання. Кращим є поняття судновласника, котре визначає його у цивільно-правових термінах, тобто як юридичну чи фізичну особу, що експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах [25]. Це визначення більше відповідає Директиві Ради Європи від 9 листопада 1987 р. про доступ до професійної діяльності оператора перевезень товарів національними і міжнародними водними шляхами [26]. У Директиві застосовується термін «діяльність оператора перевезень товарів внутрішніми водними шляхами». Її ...здійснюють будь-які фізичні особи або підприємства у сфері перевезення товарів внутрішніми водними шляхами за наймом або за винагороду, навіть якщо цей вид діяльності не здійснюється на регулярній основі. У Німеччині поняття судновласника відповідає природі її приватного права та вимогам законодавства ЄС. Згідно § 1 Закону (BinSchG) судновласником є власник судна, що використовує його на річках або інших внутрішніх водах для цілей судноплавства. У відносинах із третіми особами до судновласника прирівнюються та-

кож ті, хто використовує неналежне їм судно для судноплавства на внутрішніх водних шляхах і керують ним самостійно або довіряють капітану.

Зважаючи на те, що судовласник самостійно за своєю волею створює відносини внутрішнього судноплавства, які за природою є переважно приватно-правовими, в українському законодавстві мали б існувати норми, що визначають цивільно-правові аспекти положення судовласника. Інші особи хоч і можуть впливати на внутрішнє судноплавство, однак власними діями не здатні обумовити його виникнення чи припинення. Негативні наслідки відсутності цивільно-правового регулювання положення власника судна внутрішнього плавання в Україні зростають. Причиною є збільшення кількості приватних власників суден та приватної інфраструктури внутрішнього водного транспорту без належного визначення їх правового положення.

До специфічних складових правового положення судовласника у Німеччині і в інших країнах (в РФ також) належить право обмежити його власну відповідальність у випадку аварії. Законодавством України все ще не передбачено право обмеження відповідальності власника судна у внутрішньому судноплавстві за заподіяння шкоди майну фізичних і юридичних осіб, в тому числі шкоди інфраструктурі порту чи внутрішніх водних шляхів, за шкоду від забруднення з судна нафтою або іншими речовинами.

З правом судовласника обмежити власну відповідальність пов'язаний арешт судна, котрий здійснюється у випадку невиконання певних зобов'язань чи для забезпечення їх виконання у майбутньому. Вибірковий аналіз судових рішень із Єдиного державного реєстру судових рішень України показав, що приблизно третина арештів суден пов'язана із судноплавством. Проте в Україні відсутні окремі цивільно-правові норми про відшкодування шкоди судовласником. У Німеччині відшкодування, що пов'язане із судноплавством, врегульовано Законом про приватноправові відносини внутрішнього судноплавства (BinSchG).

Судовласник у Німеччині, на відміну від судовласника в Україні, може на підставах, передбачених Законом (BinSchG), обмежити власну відповідальність. У випадках, якщо вона виникає за вимогами, що випливають із завдання шкоди особистості або майну, що виникла на борту або у безпосередньому зв'язку з використанням судна чи під час рятування, включно у зв'язку з усуненням пошкодження (§ 4 Закону (BinSchG), – за виключенням, коли судно використовувалось для спорту чи відпочинку. Вимоги щодо відповідальності підлягають обмеженню незалежно від того, чим вони обґрунтовуються, є вони приватноправовою чи публічно-правовою природи і виникають вони на підставі договору або як

небудь інакше: зі зворотної вимоги або вимоги компенсації. Проте вимоги з усунення пошкодження не підлягають обмеженню відповідальності, якщо вони згідно з договором спрямовані на обумовлене відшкодування.

Згідно з німецьким законодавством, якщо шкода заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судовласник, відповідальний за дії й упущення цієї особи, може обмежити свою відповідальність, якщо вони (дія або упущення) були пов'язані із судоводінням або управлінням судном, із завантаженням, перевезенням чи вивантаженням вантажу, багажу або ручної поклажі чи з посадкою або висадкою пасажирів. Подібне обмеження відповідальності судовласника передбачене ст. 352 Кодексу торговельного мореплавства України, що надає можливість запозичення їх правом внутрішнього судноплавства. У перехідний період, коли існує дефіцит правових норм та, відповідно, відсутня судова практика їх застосування, в Україні можливе тимчасове використання вже існуючих німецьких та інших іноземних чи міжнародних розробок. Це міжнародні конвенції Організації Об'єднаних Націй в галузі внутрішнього водного транспорту, до яких Україна могла б приєднатися. Для розв'язання основних проблем права внутрішнього судноплавства та його окремих інститутів доцільно укладати більше двосторонніх й багатосторонніх договорів щодо розвитку міжнародних транспортних і транскордонних систем, посилити обмін кращими практиками та інтенсифікувати стратегічний діалог з метою підвищення ефективності внутрішнього водного транспорту.

Стан законодавства та права, якість визначення понять та пов'язаних з ним статусом суб'єктів у сфері внутрішнього судноплавства тієї чи іншої країни залежать від соціально-економічної ситуації у ній та відповідних обсягів перевезень. У таблиці «Соціально-економічні показники розвитку окремих країн» у 2019р. колонка №1 містить список країн за чисельністю населення; колонка № 2 – список країн за валовим внутрішнім продуктом тощо. У таблиці використано офіційну інформацію міжнародного валютного фонду та Доповідь про стан людського розвитку [27] (звіти про розвиток людського потенціалу ООН).

Із таблиці випливає, що обсяг перевезень вантажів ВВТ в Україні не відповідає рівню показників соціально-економічного розвитку. В Україні мало б бути кращим співвідношення, ніж те, що існує тепер у порівнянні з показниками розвитку та обсягом перевезень у Румунії та у Німеччині. Показники перевезень в Україні мали б відрізнятись у 2 рази у порівнянні з Румунією, а не у теперішні 8 разів; у порівнянні з Німеччиною показники перевезень мали б відрізнятись у 12 разів, а не в існуючий 51

раз. В той же час наведені невідповідності свідчать про реальний обсяг резерву можливих перевезень і,

відповідно, вдосконалення положень права, котре має їх регулювати.

Країна	Чисельність населення	Валовий внутрішній продукт	ВВП (ном.) на душу населення	Індекс розвитку людського потенціалу	Обсяг перевезень вантажів ВВТ
Україна	41 830600 осіб без урахування окупованого Криму) (32 місце)	\$161.87 млрд (58 місце)	\$3 880 (119 місце)	0,750 високий, 88 місце	3,990 млн. тон [28]
Румунія	19 523 621 осіб (61 місце)	\$261.868 млрд (46 місце)	\$13,414 (57 місце)	0,816 дуже високий, 52 місце	33,261 млн. тон [29]
Німеччина	82 979 100 осіб (17 місце)	\$3,951 трлн (4 місце)	\$47,662 (18 місце)	0,939 дуже високий, 4 місце	205 млн. тон[30]

Соціально-економічні показники розвитку опосередковано впливають на формування поняття права внутрішнього судноплавства, зокрема через вдосконалення та розвиток інфраструктури – однієї із складових внутрішнього судноплавства. Розвиток інфраструктури ВВТ у Німеччині і в Україні має деякі спільні риси та відмінності. Використання SWOT-аналізу щодо інфраструктурної політики внутрішнього судноплавства Німеччини [31] показує, що у цій країні існує недостатнє фінансування ВВТ та відсутня політична легітимність стосовно великих проєктів. Котрі часто сприймається населенням як проєкти центральної влади, що мало враховують регіональні та місцеві особливості. Затягують на роки реалізацію проєктів наступні фактори: висока сприятливість до позовів, подвійна оцінка впливу проєктів на довкілля (у процесі проєктування та на стадії розгляду громадськості); залучення громадськості до обговорення проєктів на завершальній стадії. Зазначені несприятливі умови [32, 79] у Німеччині – в Україні допустимо вважати сприятливими – у сенсі перспективи більш швидкої реалізації проєктів. Оцінка Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 р. та плану заходів з її реалізації [33] показує, що в Україні менше, ніж у Німеччині, надається значення впливу проєктів ВВТ на довкілля [34]; судові позови щодо шкідливого впливу проєктів на довкілля в Україні їх майже не гальмують, вплив громадськості на них мінімальний. У зазначеному сенсі у межах нашого дослідження розбудова інфраструктури ВВТ в Україні має більш сприятливі умови, ніж у Німеччині. У окремих країнах (Бразилії) також було створено (подібну до Німеччини) дуже складну екологічну правову базу. Процес екологічної сертифікації пізніше довелося спрощувати, однак він все ще залишається складним і тривалим, що затримує розбудову інфраструктури [35].

Згідно з нашим дослідженням показники України у порівнянні з іншими країнами щодо довжини вну-

трішніх водних судноплавних шляхів та перевезень ними у минулому свідчать про їх зіставність з показниками Румунії. В Україні існує три судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи. Довжина *використовуваних* ВВП складала у 2012 р. 1672 км., у Румунії у 2010 р. вона дорівнювала 1731 км., у Німеччині – 7467км [36]. За загальною довжиною судноплавних внутрішніх водних шляхів – 2241 км. і за перевезенням ними вантажів у 1990 р. 60 млн. тон (цей показник у 2019 р. за даними Державної служби статистики України складав 3,990 млн. т., згідно Міністерства інфраструктури України – 8 млн.т)¹ – Україна мала кращі показники, ніж Румунія. За кадровими, інституційними та іншими показниками правового потенціалу Україна також має зіставне положення з Румунією. Згідно з «Рейтингом міжнародних наукових журналів і країн» за показниками, заснованими на даних Scopus® станом на квітень 2021 р. Україна і Румунія мали майже рівні позиції, займаючи відповідно 42 і 41 місця [37], що може свідчити про реальність перспектив швидкого розв'язання основних проблем ПВС на рівні країн ЄС.

Висновки. Дослідження показало, що визначення поняття права внутрішнього судноплавства необхідне для розуміння межі правового регулювання відносин морських і внутрішнього судноплавства. Існуюча проблема визначення поняття права внутрішнього судноплавства, що тісно пов'язане з положенням судовласника може бути розв'язана в Україні за допомогою напрацювань, що існують у німецькому праві. У Німеччині досліджувані питання реалізовано відповідно до наявних у цій країні ресурсів та згідно стандартів ЄС. Для забезпечення розвитку права внутрішнього судноплавства в Україні визначення його поняття, а також формулювання

¹ У цій статті використано суперечливі дані про обсяги вантажів, перевезених внутрішнім водним транспортом від Державної служби статистики України та Кабінету Міністрів України.

правового стану судновласника рекомендується здійснювати за прикладом Німеччини та відповідно їх природі, тобто у приватноправовому руслі. Німецькі напрацювання показують, що ПВС є сукупністю норм переважно приватного права, котра регулює відносини судноплавства на внутрішніх водних шляхах. При визначенні поняття внутрішнього водного шляху орієнтиром мають бути міжнародно визнані положення про внутрішні води, що містить Конвенція ООН з морського права 1982 р. Водні шляхи, що ними проходять, слід вважати внутрішніми водними. Соціально-економічна ситуація, обсяг перевезень та значна довжина судноплавних внутрішніх водних шляхів в Україні утворюють передумови, достатні для здійснення значного наближення законодавства і права у сфері внутрішнього водного транспорту до німецького права.

У розв'язанні основних питань права внутрішнього судноплавства слід орієнтуватись на використання сприятливих природних факторів та на раніше досягнуті в Україні показники перевезень внутрішнім водним транспортом. Бажано прискорити запозичення німецьких напрацювань та не ігнорувати

успіхи права внутрішнього судноплавства сусідніх країн, зокрема Румунії, показники розвитку якої менше відрізняються від даних по Україні. Вдосконалення правового положення вітчизняного судновласника, зокрема створення норм, що регулюють обмеження його цивільно-правової відповідальності за наслідки аварії, є нагальною вимогою щодо подолання прогалів законодавства.

Цінність здійсненого у статті виділення поняття ПВС даного етапу, підтверджене серйозною аргументацією, полягає у його ролі важливого орієнтира, котрий рекомендується використовувати у науковій та законодавчій роботі для розвитку теорії і практики. Вдосконалення правового положення вітчизняного судновласника, зокрема створення норм, що регулюють обмеження його цивільно-правової відповідальності за наслідки аварії, є одним із шляхів подолання прогалів законодавства. Актуальність продовження досліджень за запропонованою темою зростатиме під впливом введеного у дію з 01.01.2022р. Закону про ВВТ, що очікувано потягне як активізацію перевезень, розбудову інфраструктури і ВВТ транспорту у цілому.

ЛІТЕРАТУРА

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. URL: <http://www.bibliard.ru/vcd-4-1-821/goodsinfo.html>.
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, 2009. 19 с. URL: <https://mydisser.com/ru/avtoref/view/15629.html>.
3. Кулько А. В. *Міжнародно-правове регулювання використання та охорони транскордонних прісних вод*. Дис. ... доктор. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2018. URL: http://idpnan.org.ua/files/kulko-a.v.mijnarodno-pravove-regulyuvannya-vikoristannyata-ohoroni-transkordonnih-prisnih-vod_a_.pdf.
4. Кулько А. В. Перспективи вдосконалення сучасних договірних механізмів регламентації співробітництва держав із судноплавного використання основних міжнародних рік Європи: значення для України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2013. № 5. С. 148–153. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzizvru_2013_5_31.
5. Єфименко А. П. Міжнародно-правовий режим Дунаю: аспекти судноплавства та охорони навколишнього середовища. Автореф. дис. канд. наук: 12.00.11. Київ, 1998.
6. Самойленко Є. А. Міжнародно-правове регулювання судноплавного використання міжнародних рік: монографія / за ред. А. Л. Чернявський. Київ: Видавництво Ліра-К, 2017. 266 с.
7. *Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03; Національний ун-т внутрішніх справ. Харків, 2003. 175 с.*
8. Список номерів справ, рішення яких було використано в дослідженні: № №201/16010/15-ц; № 483/446/16-ц; № 363/2700/18; № 658/715/16-ц; № 520/4372/15-ц; № 757/40260/15-ц; № 22-ц/796/14299/2014; № 510/666/13-ц; № 765/563/14-ц; № 520/9533/13-ц; № 500/6756/15-ц; № 712/372/15-ц; № 2-2811/11; № 757/40260/15-ц; № 524/7761/13-ц; № 525/1459/14-ц; № 357/6695/15-ц; № 756/4794/14-ц; № 2/1519/6667/11; № 501/2558/13-ц/2/501/95/14; № 520/10926/16-ц; № 201/4408/17; № 2/1519/6667/11; № 501/2558/13-ц/2/501/95/14; № 520/10926/16-ц; № 201/4408/17.
9. Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
10. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

11. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: ратифікована Законом України від 03.06.1999 р. № 728-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text.
12. Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: Постанова КМУ від 09.02.2022 р. № 136. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-%D0%BF#Text>.
13. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/176/95-%D0%B2%D1%80/sp:max50:nav7:font2#Text>.
14. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz; BinSchG). BinSchG - Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. URL: www.gesetze-im-internet.de.
15. Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchAufgG). URL: www.gesetze-im-internet.de.
16. 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>.
17. Koriath W. Binnenschifffahrtsrecht. Fachanwalt Transport und Speditionsrecht Fachanwaltslehrgänge. 2016. Vol. 5. Hagen Law School. Hagerer Wissenschaftsverlag.
18. Binnenschiffsrecht. Definition: Was ist „Binnenschiffsrecht“. URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/binnenschiffsrecht-31784>.
19. Mehner T. (Ed.). Encyclopedia of Inland Waters. 1st Edition. 2009. URL: <https://www.elsevier.com/books/encyclopedia-of-inland-waters/mehner/978-0-12-088462-9>.
20. Marsh C. M. *Canals and inland waterways. Encyclopaedia Britannica*. URL: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>.
21. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. Retrieved from <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/WaStrG.pdf/>.
22. 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=Bundnormen&Gesetzesnumm er=10012703>.
23. Waldstein T., Holland H. Binnenschifffahrtsrecht: Kommentar. Berlin: de Gruyter Recht, 2007. pp. 9–10. Retrieved from https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.
24. Willems G, Abecasis M., Catena M. M. *Inland & Maritime Waterways & Ports*. 1st Edition. 1982. URL: <https://www.elsevier.com/books/inland-and-maritime-waterways-and-ports/willems/978-0-08-026732-6>.
25. Про затвердження Інструкції з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання: Наказ Мінтрансв'язку України від 04.11.2004 р. № 963. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1483-04#Text>.
26. Council Directive 87/540/EEC of 9 November 1987 on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on the mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_001-87#Text.
27. United Nations Development Programme. Human Development Reports. United Nations Development Programme (undp.org). URL: https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/democratic_governance/human-developmentreport-2019.html.
28. Volume of freight transported by modes of transport. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/opvvt_95_20_ue.xlsx.
29. Transport portuar, anul 2019. URL: <https://insse.ro>
30. Gesamtergebnis der Binnenschifffahrt 2019: 205 Mio. Tonnen Güter. Verlorene Mengen konnten teilweise aufgeholt werden. URL: www.binnenschiff.de/pressemitteilung/gesamtergebnis-der-binnenschifffahrt-2019-205-mio-tonnen-gueter-verlorene-mengen-konnten-teilweise-aufgeholt-werden/.
31. VBW e.V. Studie: «Infrastrukturpolitik im internationalen Vergleich – eine Analyse der drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland unter Berücksichtigung der Wasserstraßeninfrastruktur». URL: vbw-ev.de.
32. Kotler P., Berger R., Bickhoff N. *The Quintessence of Strategic Management*. Springer, Berlin, 2010.
33. Повідомлення про оприлюднення звіту про стратегічну екологічну оцінку проекту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів з її реалізації. 17 Вересня 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>.

34. CEO of the Strategy of Inland Water Transport Development of Ukraine: position of NECU National Ecological Center of Ukraine. URL: <https://necu.org.ua/pozyczaiya-naczionalnogo-ekologichnogo-czentru-ukrayinyshhodo-seostrategiyi-rozvytku-vnutrishnogo-vodnogo-transportu-ukrayiny-na-period-do-2031-roku-ta-planu-zahodiv-yiyi-realizaciyi-shhodo-seo-stat/>.
35. Machado I., Kaisera B., Bezerra S., Castro L. I. S. Is the environmental policies procedures a barrier to development of inland navigation and port management? A case of study in Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2013. 47, 78–86
36. Wasserstraßen nach Ländern. Landkarte – Welt. URL: indexmundi.com.
37. Scimago Journal & Country Rank – International Science Ranking. URL: <https://www.scimagojr.com/>.

REFERENCES

1. Kazanski, P. (1895). *Treaty Rivers: Essays on the History and Theory of International River Law*. Vol. 1-2: reprint copy. Kazan: Typo-lit. Imperial University. Retrieved from <http://www.bibliard.ru/vcd-4-1-821/goodsinfo.html> [in Russian].
2. Kulko, A.V. (2009). *Institutional and Contractual Mechanisms of Regulation of International Cooperation on the Use of Danube River Resources*. Extended abstract of Candidate's thesis: 12.00.11. Kyiv. Retrieved from <https://mydisser.com/ru/avtoref/view/15629.html> [in Ukrainian].
3. Kulko, A.V. (2018). *International legal regulation of the use and protection of transboundary fresh waters: dissertation*. Doctor's thesis: 12.00.11. Kyiv. Retrieved from http://idpnan.org.ua/files/kulko-a.v.mijnarodno-pravove-regulyuvannya-vikoristannyata-ohoroni-transkordonnih-prisnih-vod-_a_.pdf [in Ukrainian].
4. Kulko, A. (2013). The Prospects of Improvement of Modern Treaty Mechanisms of Regulation of Cooperation of States on the Navigable Use of the Main International Rivers of Europe: Implications for Ukraine. *Scientific notes of the Institute of Legislation of the Supreme Council of Ukraine*, 5, 148–153. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzizvru_2013_5_31 [in Ukrainian].
5. Efimenko, A.P. (1998). *International legal regime of the Danube River: aspects of navigation and environmental protection*. Extended abstract of Doctor's thesis: 12.00.11. Kyiv [in Ukrainian].
6. Samoilenko, E.A. (2017). *International legal regulation of navigable use of international rivers*. Kyiv, Lira Publishers [in Ukrainian].
7. Samoilenko, G.V. (2003). *Contract of carriage of goods in inland waterways communication*. Candidate's thesis: 12.00.03; National University of Internal Affairs. Kharkov [in Ukrainian].
8. List of case numbers whose decision was used in the study: № №201/16010/15-ц; № 483/446/16-ц; № 363/2700/18; № 658/715/16-ц; № 520/4372/15-ц; № 757/40260/15-ц; № 22-ц/796/14299/2014; № 510/666/13-ц; № 765/563/14-ц; № 520/9533/13-ц; № 500/6756/15-ц; № 712/372/15-ц; № 2-2811/11; № 757/40260/15-ц; № 524/7761/13-ц; № 525/1459/14-ц; № 357/6695/15-ц; № 756/4794/14-ц; № 2/1519/6667/11; № 501/2558/13-ц2/501/95/14; № 520/10926/16-ц; № 201/4408/17; № 2/1519/6667/11; № 501/2558/13-ц2/501/95/14; № 520/10926/16-ц; № 201/4408/17 [in Ukrainian].
9. Water Code of Ukraine, No. 213/95-VR (1995, June 6). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].
10. Law of Ukraine on Inland Water Transport, No. 1054-IX (2020, December 3). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> [in Ukrainian].
11. United Nations Convention on the Law of the Sea (1982, December 10). Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text [in Ukrainian].
12. Cabinet of Ministers of Ukraine Decision on Approval of the List of Inland Sea Waters and Inland Waterways Classified as Navigable, No. 136 (2022, February 9). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> [in Ukrainian].
13. The Merchant Shipping Code of Ukraine, No. 176/95-BP (1995 May 23). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/176/95-%D0%B2%D1%80/sp:max50:nav7:font2#Text> [in Ukrainian].
14. Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz; BinSchG). BinSchG - Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt Retrieved from www.gesetze-im-internet.de [in German].
15. Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz - BinSchAufgG). Retrieved from www.gesetze-im-internet.de [in German].

16. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. Retrieved from <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/WaStrG.pdf> [in German].
17. Koriath, W. (2016). *Binnenschiffahrtsrecht. Fachanwalt Transport und Speditionsrecht Fachanwaltslehrgänge*. Vol. 5. Hagen Law School. Hagerer Wissenschaftsverlag [in German].
18. Binnenschiffsrecht. Definition: Was ist „Binnenschiffsrecht“. Retrieved from <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/binnenschiffsrecht-31784> [in German].
19. Mehner, T. (Ed.). (2009). *Encyclopedia of Inland Waters*. 1st Edition. Retrieved from <https://www.elsevier.com/books/encyclopedia-of-inland-waters/mehner/978-0-12-088462-9> [in English].
20. Marsh, C.M. *Canals and inland waterways. Encyclopaedia Britannica*. Retrieved from <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway> [in English].
21. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. Retrieved from <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/WaStrG.pdf> [in German].
22. Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (Schiffahrtsgesetz – SchFG) StF: BGBl. I Nr. 62/1997 (NR: GP XX RV 564 AB 618 S. 67. BR: 5400 AB 5420 S. 624). Retrieved from <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703> [in German].
23. Waldstein, T. & Holland, H. (2007). *Binnenschiffahrtsrecht: Kommentar*. Berlin: de Gruyter Recht, 9–10. Retrieved from https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false [in German].
24. Willems, G, Abecasis, M. & Catena, M. M. (1982). *Inland & Maritime Waterways & Ports*. 1st Edition. Retrieved from <https://www.elsevier.com/books/inland-and-maritime-waterways-and-ports/willems/978-0-08-026732-6> [in English].
25. Order of the Ministry of Transport and Communications on Approval of the Instruction on Damage Control of Inland Waterway Vessels, No 963 (2004, November 4). Retrieved from http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE10082.html [in Ukrainian].
26. Council Directive 87/540/EEC of 9 November 1987 on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on the mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_001-87#Text [in English].
27. United Nations Development Programme. Human Development Reports. United Nations Development Programme (undp.org). Retrieved from https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/democratic_governance/human-developmentreport-2019.html [in English].
28. Volume of freight transported by modes of transport. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/opvvt_95_20_ue.xlsx [in English].
29. Transport portuar, anul 2019. Retrieved from <https://insse.ro> [in English].
30. Gesamtergebnis der Binnenschiffahrt 2019: 205 Mio. Tonnen Güter. Verlorene Mengen konnten teilweise aufgeholt werden. Retrieved from www.binnenschiff.de/pressemitteilung/gesamtergebnis-der-binnenschiffahrt-2019-205-mio-tonnen-gueter-verlorene-mengen-konnten-teilweise-aufgeholt-werden/ [in German].
31. VBW e.V. Studie: «Infrastrukturpolitik im internationalen Vergleich – eine Analyse der drei Länder Niederlande, Österreich und Deutschland unter Berücksichtigung der Wasserstraßeninfrastruktur». Retrieved from vbw-ev.de [in German].
32. Kotler, P., Berger, R. & Bickhoff, N. (2010). *The Quintessence of Strategic Management*. Springer, Berlin [in German].
33. Analytical materials to the draft Inland Water Transport Strategy of Ukraine for the period until 2031. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> [in Ukrainian].
34. CEO of the Strategy of Inland Water Transport Development of Ukraine: position of NECU National Ecological Center of Ukraine. Retrieved from <https://necu.org.ua/pozycziya-nacjonalnogo-ekologichnogo-czentru-ukrayinsh-hodo-seostrategiyi-rozvytku-vnutrishnogo-vodnogo-transportu-ukrayiny-na-period-do-2031-roku-ta-planu-zahodiv-yiyi-realizaciyi-shhodo-seo-stat/> [in Ukrainian].
35. Machado, I., Kaisera, B., Bezerra, S. & Castro, L. I. S. (2013). Is the environmental policies procedures a barrier to development of inland navigation and port management? A case of study in Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 47, 78–86 [in English].

36. Wasserstraßen nach Ländern. Landkarte – Welt. Retrieved from indexmundi.com [in German].
37. Cimago Journal & Country Rank – International Science Ranking. Retrieved from <https://www.scimagojr.com/> [in English].

MOSHAK GRIGORII

Doctor of Law (2nd PhD), Professor, Head of the educational and scientific laboratory
of legal regulation of shipping and cargo protection,
Professor at the Civil and Labor Law Department of the Odessa National Maritime University

THE CONCEPT OF INLAND NAVIGATION LAW AND RELATED ISSUES (BASED ON THE MATERIALS OF GERMANY AND UKRAINE)

Problem setting. The article deals with the concept of inland navigation law and related issues based on the materials of Germany and Ukraine. The relevance of the study of the concept of inland navigation law is due to its importance for science and practice and its lack of research in Ukraine. The methods of analysis and comparison of theoretical concepts and legal norms, as well as the method of socio-economic statistics were used to argue proposals on the topic under study.

Analysis of recent researches and publications. The connection between the concepts of inland navigation law and inland waterway is shown. The German-language works of W. Coriot, J.-H. Krumme, T. Wal-dstein, G. Holland. The subject and direction of the research of Ukrainian scientists P.E. Kazansky, A.V. Kulko, A.P. Efymenko, E.A. Samoilenko and G.V. Samoilenko were determined.

Target of the research is to contribute to the improvement of the concept of inland navigation law.

Article's main body. The research was carried out in several stages: from a large number of sources, only those classified as essential by the Institute of Transport and Traffic Law of the University of Mannheim (Germany), one of the most authoritative specialized institutions in Europe, were selected and analyzed; then the commenting on the German law on private law relations of inland shipping and other sources, translated by us into Ukrainian, was completed; in conclusion, the results obtained in Ukraine are compared with the data of German authors.

The study showed that the concept of «inland navigation law» is closely related to the definition of the terms inland navigation and inland waterway. The current legislation of Ukraine and the law do not provide an unambiguous formulation of the concept of inland shipping. The assumption that shipping is called inland because it uses inland waterways only partially captures the point. Inland waterways are actually used mainly by inland water transport, the activity of which is regulated by the law of inland navigation. Sea routes mostly serve maritime navigation, which is regulated by maritime law. However, the division of shipping into sea and inland based on the specified criterion (characteristics of the routes used) does not agree with the norms of domestic law and the conclusions of foreign studies.

Conclusions and prospects for the development. The results of the study allowed to formulate the concept of inland navigation law as a set of mainly private law norms that regulate relations in the field of navigable use of inland waterways. The analysis of the theoretical and normative bases of the concept of inland waterway and indicators of the level of socio-economic development of Ukraine and Germany, which affect the state and development of the concepts and norms of inland navigation law, is carried out. The volume of possible increase of cargo transportation, which can stimulate the development of the main issues of inland navigation law, is shown. It is proposed to apply the advanced German experience and temporary solution of the problem of deficiency of normative acts in the field of inland water transport of Ukraine.

Key words: concept, law, inland shipping, shipowner.

За ДСТУ 8302:2015 цю статтю слід цитувати:

Мошак Г. Г. Поняття права внутрішнього судноплавства та пов'язані з ним питання (за матеріалами Німеччини і України). *Право та інновації*. 2022. № 4 (40). С. 82–92.