

## 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

## ІВАНОВА ОЛЬГА МИРСАНДІВНА

старший викладач кафедри цивільного і трудового права Одеського національного морського університету

УДК 340.5

DOI 10.37772/2518-1718-2022-4(40)-13

# ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ В УКРАЇНІ ТА НІМЕЧЧИНІ

Розвиток внутрішнього водного транспорту у Євросоюзі підтримується значними інвестиціями, законодавством та інноваціями. Результати зарубіжних досліджень вказують на необхідність вдосконалення поняття внутрішнього водного шляху у науці та законодавстві, оскільки це важливі складові розвитку водного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України №136 від 09.02.2022р. «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» та постановою Кабінету Міністрів України № 640 від 12.06.1996р. (втратила чинність) українській частині р. Дунай надано статус морського шляху. Відповідно порти на річці Дунай названо не річковими, а морськими. Надання статусу морського шляху на тій чи іншій річці має наслідком віднесення здійснюваних на них перевезень – до морських. На зазначені обсяги відповідно зменшується доля переробки вантажів на внутрішніх водних шляхах і розташованих на них портах. Особи, причетні до перевезень річками, з метою залучення якомога більше замовників, намагаються розширити спектр їх послуг шляхом наданням порту статусу морського. Якщо він спроможний приймати морські судна, не зважаючи на розташування на річці. Зазначене сприяє зменшенню як обсягу перевезень внутрішніми водними шляхами, так і скороченню фінансування їх розвитку та правового забезпечення. Термін внутрішній водний шлях використовувався у працях дореволюційного вченого Казанського П.Є., у роботах сучасників Кулько А.В, Єфіменко А.П, Самойленко Г.В, Самойленко Є. А, однак без його аналізу у контексті права Німеччини.

Метою дослідження є порівняльний аналіз поняття водного шляху та його статусу у праві внутрішнього судноплавства за матеріалами України та Німеччини, вивчення можливостей їх вдосконалення у контексті змін ситуації на внутрішньому водному транспорті. Це дозволило сформулювати висновки щодо поняття і статусу внутрішнього водного шляху та пропозиції щодо його вдосконалення. У Німеччині існують численні джерела - ґрунтовні закони і великі за обсягом коментарі, монографії та написані за матеріалами судових справ наукові статті, що створює підстави для запозичення позитивного досвіду.

Порівняльний розгляд поняття «внутрішній водний шлях» виявив існування відмінностей, котрі мають негативний вплив на показники судноплавства. Вони опосередковано впливають на межі правового регулювання і, як наслідок, на визначення питомої ваги перевезень, здійснюваних окремими видами транспорту. Відмінності не сприяють ні розвитку права, ні судноплавства. Україна є учасником низки багатосторонніх і двосторонніх міжнародних конвенцій, договорів, програм – що створює інформаційну базу та перспективу розробки уніфікованого доктринального та законодавчого визначення поняття та статусу внутрішнього водного шляху.

**Ключові слова:** судноплавство, внутрішній водний шлях, правове регулювання.

**Постановка проблеми.** В Україні з 2020 р. законодавство щодо внутрішніх водних шляхів почало суттєво змінюватись. Актуальність дослідження правових проблем, пов'язаних з ними, зростала під впливом російської агресії. Після втрати Україною Криму та його портів у 2014 р. перевезення вантажів і пасажирів внутрішніми водними шляхами (далі – ВВШ) перевершило аналогічні показники перевезень морськими шляхами. Річке зростання ролі ВВШ спостерігається після блокування Росією більшості чорноморських портів України у 2022 р. Дунайський річковий шлях став чи не єдиним до країн Європейського Союзу (далі – ЄС) після вигнання окупантів із острова Зміїний. Важливість судноплавних річкових шляхів підкреслила віце-прем'єр О. Стефанішена. У той же час в країнах ЄС продовжується подальше вдосконалення їх експлуатації за допомогою законодавства, інвестицій та інновацій. Зазначені дії покликані сектор транспорту та портів на внутрішніх водних шляхах зробити до 2030 р. зеленим, розумним транспортом з логістикою без перевантажень.

Вдосконалення правового регулювання внутрішніх водних шляхів, котрі є важливою складовою судноплавства, має важливе теоретичне і практичне значення, зокрема дефініція внутрішнього водного шляху та його правового статусу, відповідність їх приписам ЄС та провідних країнах-учасниць. У Директиві (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту і Ради від 12.12.2017 р. поняття внутрішній водний шлях визначається не чітко – лише як водний шлях, інший ніж морський, відкритий для плавання плавучих засобів, зазначених у цій Конвенції [1]. Відсутність однозначності у цьому питанні впливає на віднесення перевезень та переробки вантажів як до тих, що здійснюються у сфері морського транспорту, так і до внутрішнього водного. Дві постанови Кабінету Міністрів України – (нині діюча №136 від 09.02.2022 р. «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» та постанова КМ України № 640 від 12.06.1996р., що втратила чинність) надали українській частині р. Дунай (від м. Рені до м. Вилкове, а також каналу Дунай-Чорне море на баровій частині гирла Новостамбульське) статус морського шляху. Відповідно порти на річці Дунай у містах Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково та Усть-Дунайськ були названі не річковими, а морськими портами. Порт у м. Херсон розташований на р. Дніпро за 95 км від моря також віднесено до морських. Наданням статусу морського шляху річці Дунай чи морського порту на іншій річці має наслідком віднесення здійснюваних на цих шляхах і в портах перевезень та за-/перевантажень – до морських. На зазначені обсяги відповідно зменшується доля переробки вантажів на внутрішніх водних шляхах і розташова-

них на них портах. Подібна практика існує не лише в Україні. Німецький морський порт Гамбург також знаходиться на річці (Ельбі) приблизно за 100 км від Північного моря. Особи, причетні до перевезень річками, з метою залучення якомога більше замовників, намагаються розширити спектр їх послуг шляхом наданням порту статусу морського, якщо він спроможний приймати морські судна, незважаючи на розташування на річці. Зазначене сприяє зменшенню як обсягу перевезень внутрішніми водними шляхами, так і скороченню фінансування їх розвитку та правового забезпечення діяльності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В Україні проблема статусу внутрішніх водних шляхів розглядалася у матеріалах того часу у працях дореволюційного вченого Казанського П. Є. На сучасному етапі її вивчали Кулько А. В., Єфіменко А. П., Самойленко Г. В., Самойленко Є. А., Кузнецов С. О., Слатвінська В. М та інші автори. Проте статус внутрішніх водних шляхів в Україні не розглядався у контексті права внутрішнього судноплавства Німеччини. Як і не досліджувалось співвідношення перевезень, здійснюваних річковим і морським транспортом, та наслідки спірного надання річковим шляхам статусу морських.

**Мета статті.** Порівняльне дослідження поняття та статусу внутрішнього водного шляху за матеріалами України та Німеччини має на меті поглибити розуміння суті проблеми та запропонувати підходи до її розв'язання. Аналіз соціально-економічних та правових змін на внутрішньому водному транспорті дозволяють сформулювати висновки та пропозиції щодо його вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу.** Декілька останніх десятиліть перевезення внутрішніми водними шляхами у країнах ЄС стабільно складало приблизно 6 %. У той же час існує відносно велика частка внутрішнього водного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень окремих країн – у Нідерландах (42,7 %), Румунії (28,1 %) або Болгарії (31,8 %); разом із зростаючим використанням водного транспорту в рамках міської логістики деяких із найбільш густонаселених міст ЄС [2] ця обставина свідчать про його великий потенціал. За обсягом на ринку перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом у 2018р. Румунія займала 3-є місце в ЄС (поступаючись лише Німеччині і Нідерландам). Румунська частка складає 9% обсягу перевезень ЄС. Одним із координаторів Дунайської стратегії ЄС для Дунайського регіону є також Румунія. Наведені факти та географічна близькість, спільні проблеми дунайського судноплавства зумовлюють необхідність співробітництва у вдосконаленні правового статусу внутрішніх водних шляхів України як із Німеччиною, так із Румунією.

Правовий статус внутрішніх водних шляхів розвивається разом з розвитком транспортних відносин. Мова йде про відносини, що виникають з приводу використання водного судноплавного шляху, інфраструктури та транспортних засобів, а також відносини, що існують у процесі підготовки і регулювання перевезень. Дослідження проблеми статусу внутрішнього судноплавного шляху лише за матеріалами України було б неповним з огляду на те, що наша країна не займає лідерських позицій у зазначеному виді транспорту і, як наслідок, у відповідному праві. Підтвердження сказаному знаходимо у матеріалах про зміни обсягу перевезення річковими шляхами. У низці країн, починаючи з 90-х років минулого століття, обсяги перевезень внутрішнім водним транспортом скорочувались, що в кінцевому підсумку призвело до уповільнення досліджень проблем права і побічно вплинуло на відсутність єдності у питанні про статус внутрішнього водного шляху. Зменшення обсягу перевезень внутрішніми водними шляхами у Німеччині було порівняно незначним та не призвело до їх скорочення. Німеччина зберегла та продовжує ефективно використовувати 7300 км. судноплавних внутрішніх водних шляхів. В Україні експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування скоротилася з 4910,0 км. у 1980 р. до 1569,4 км. у 2016 р. За офіційними даними у 1990 р. обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн. т. на рік, у 2019р. цей показник скоротився до 8 млн. т. Війна з Росією також негативно вплине на розвиток транспортного права. Попри сказане величезний потенціал внутрішніх водних шляхів України зберігається [3], що є передумовою для розширення міжнародного правового співробітництва.

В Німеччині існують ґрунтовні закони і великі за обсягом коментарі, монографії та написані на результатах аналізу судових справ наукові статті, що є наслідком бурхливого розвитку внутрішнього судноплавства. У Німеччині відносини внутрішнього судноплавства регулює більше десятка спеціальних законів, найважливішим з яких є закон «Про приватно-правові відносини внутрішнього судноплавства (Binnenschiffahrtsgesetz)» [4], що функціонує понад 100 років - з 1-ого січня 1896 р. Коментар О. Фортіша і О. Шуку до «Закону про внутрішнє судноплавство і рафтинг: пояснювальний текст» – вперше виданий в 1938р., перевидавався в 1953 і 2016 р. р.[5]. У 1999 р. опубліковано 4-е видання «Коментаря до права внутрішнього судноплавства» О. Вортіша і У. Бемм [6]. У 2007 р з'явилося 5-е видання «Коментаря до права внутрішнього судноплавства» Т. Вальдштейна і Ю. Голланда [7]. В Україні нічого подібного не існувало приблизно три десятиліття – від дня набуття незалежності. Спеціальний закон щодо внутрішньо-

го водного транспорту «Про внутрішній водний транспорт» було із запізненням прийнято лише 03.12. 2020 р. У ньому розкрито значення терміну «внутрішній водних шлях» – це поверхневі води крім акваторії морських портів, судноплавних каналів та внутрішніх морських вод. Кабінет Міністрів України у Постанові № 136 від 09.02.2022р. до цих шляхів не відносить ні р. Дунай (крім української частини його берега довжиною 300м біля переправи у селі Орлівка Одеської області), ні судноплавні канали, ні шляхи на внутрішніх морських водах. Вважаємо це відхиленням від суті Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення та Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982р.

Порівняльний аналіз поняття внутрішній водний шлях у праві Німеччини і України показує існування не достатньо обґрунтованих відмінностей, котрі негативно впливають на право внутрішнього судноплавства. Зазначені дефініції впливають на визначення меж правового регулювання і, як наслідок, на питому вагу перевезень, здійснюваних окремими видами транспорту. Обсяг поняття внутрішнього водного шляху впливає на межу внутрішнього і морського судноплавства і відповідних частин права, а також на набір засобів юридичної техніки.

В окремих джерелах поняття внутрішнього водного шляху включає канали та інші природні або штучні водні шляхи, які використовуються для судноплавства, зрошення сільськогосподарських культур, водопостачання або дренажу. В повітряному і наземному транспорті внутрішні водні шляхи, як і раніше відіграють життєву роль і в багатьох районах мають істотно зростати [10]. Авторитетний німецький енциклопедичний словник Дуден (Duden) під поняттям внутрішнього водного шляху розуміє шлях, що належить до суші і з усіх боків оточений нею, наприклад, річка, канал тощо. У законі ФРН «Про Федеральні водні шляхи» акцент робиться не на розмежуванні внутрішнього водного і морського шляхів, а на належності їх до федеральних чи інших водних шляхів. В статті 1-й дається визначення федеральних внутрішніх водних шляхів як таких, що призначені для загального користування. Перелік внутрішніх водних шляхів містить додаток № 1 до Закону. На відміну від статусу української частини річки Дунай чи Дніпро – річки Ельба, Дунай мають статус внутрішнього водного шляху. Подібним способом (шляхом перерахування) визначаються внутрішні водні шляхи в Австрії. Згідно § 15 Федерального закону Австрії 1997 р. «Про внутрішнє судноплавство-(SchFG)» [9] внутрішніми водними шляхами є річки Дунай (включаючи Віденський Дунайський канал), Марх, Еннс та Траун, – зі всіма їх притоками, бічними каналами, гаванями та розгалу-

женнями (за винятком частин водотоків, перелічених у Додатку 2).

У Постанові № 640 [10] Уряду України (що втратила силу) і діючій Постанові Уряду № 136 від 09.02.2022 р. наводиться перелік шляхів без визначення поняття внутрішнього водного шляху. Однак діюча Постанова на урядовому рівні окреслила межі досліджуваного поняття. Подібним способом розв'язане проблемне питання про внутрішній водний шлях у Румунії. Її Уряд у 2008 р. затвердив невичерпний список внутрішніх водних шляхів [11], передбачивши можливість його зміни у випадку новобудов чи інших подій. У Румунії звужено межі внутрішніх водних шляхів у порівнянні з правом України, що існувало до 2020 р., оскільки не виключені у зазначений перелік морські внутрішні водні шляхи. Українське розуміння ВВШ до прийняття Закону про ВВТ було більше пов'язано з нормами Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р., де наводиться міжнародно визнане поняття внутрішніх вод [12]. Судноплавний шлях, що проходить внутрішніми водами, межі яких визначені Конвенцією, набуває статусу морського внутрішнього водного шляху. Змістовна основа і структура українського урядового переліку внутрішніх водних шляхів, що наводився у Постанові КМ України № 640 (включно з каналами, внутрішніми озерами), опиралася на Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права. За такий же обсяг визначення внутрішніх водних шляхів виступають Кузнецов С. О. і Слатвінська В.М., котрі включають до них територіальні води, внутрішні морські води, річки, канали, водосховища та інші водойми, що знаходяться в межах державного кордону України. Це внутрішні шляхи річкові та внутрішні шляхи морські [13].

Такої ж позиції дотримуються автори 5-ого видання Коментаря права внутрішнього судноплавства Т. Вальдштейн і Х. Холланд. Вони під внутрішнім водним шляхом розуміють розміщені на внутрішніх водах всі внутрішні водні шляхи, тобто природні струмки, річки, водотоки і ділянки моря, а також штучні водні шляхи і канали. Розвиваючи думку про правову природу внутрішніх водних шляхів, вони слушно звертаються до норм морського права. При цьому науковці стверджують, що у Німеччині запроваджена з 1998 р. однакова загальна відповідальність на водному транспорті. Як у морському праві, так і у праві внутрішнього судноплавства важлива відмінність, що раніше їх розрізняла, – тепер втратила своє значення. Вирішальним фактором є призначення транспортного засобу для використання на внутрішніх водних чи на морських шляхах [14]. Незалежно від того, наскільки тепер збігається в Україні та Німеччині визначення внутрішнього водного шля-

ху, межі внутрішнього і морського судноплавства (чи відрізняється одне від одного переважно технічними деталями) – це питання лише часу і швидкості інтеграції вітчизняного права у правовий простір Євросоюзу.

В Україні зареєстровано 901 (станом на 2018 р.) самохідне і несамохідне судно внутрішнього плавання (незалежно від валової місткості) сумарною валовою місткістю 503 188 реєстрових тон [15], а також 97 суден змішаного плавання (морських самохідних і несамохідних валовий місткістю менше 100 і самохідних і несамохідних суден валовою місткістю менше 100) сумарною валовою місткістю 5261 реєстрових тон. Згідно з нашими розрахунками, здійсненими на основі даних Єдиного державного реєстру судових рішень України, кількість цивільних судових справ, де предметом розгляду було річкове судно, з 2014р. по 2018 р., різко збільшилася – у 10,1 раз (з 52 до 528 справ), у випадку з морським судном – збільшення спостерігалось лише у 2,9 рази – з 180 справ у 2014 р. до 826 у 2018р. Із аналізу випливає випереджаюче збільшення кількості рішень у цивільних справах у сфері внутрішнього судноплавства у порівнянні з морським судноплавством, та менша доля вироків у кримінальних справах. Тенденція зростання кількості судових рішень вимагає посилення уваги законодавців і науковців до поняття внутрішнього водного шляху.

**Висновки.** Виявлені відмінності у понятті та статусі внутрішніх водних шляхів у Німеччині і в Україні мають причин на існування, однак підлягають нівелюванню шляхом розробки уніфікованого поняття. Україна є учасником низки багатосторонніх і двосторонніх договорів, міжнародних конвенцій, програм, котрі стосуються внутрішнього судноплавства, що відкриває перспективу застосування єдиного підходу і критеріїв для розробки уніфікованого поняття внутрішнього водного шляху. Зокрема, існують перспективи вдосконалити досліджуване поняття та статус ВВШ в рамках співробітництва у Дунайській комісії. Має бути корисною співпраця з питань права внутрішнього водного транспорту та використанням програми євро регіонів «Дністер», «Нижній Дунай», а також в рамках стратегії ЄС для Дунайського регіону (СЕСДР). Програма «Східне партнерство» надає можливості, в тому числі для реалізації спільних правових ініціатив у питаннях економічного співробітництва з ЄС, транспорту і захисту навколишнього середовища.

Розробка спеціального закону про внутрішні водні шляхи має враховувати досвід Німеччині та власні напрацювання, згідно з якими до внутрішніх водних шляхів мають належати (як це було до прийняття закону про ВВТ) певні ділянки моря та судноплавні канали.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Директива (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту і Ради від 12 грудня 2017 року про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та про скасування директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС: Міжнародний документ від 12.12.2017 р. № 2017/2397. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_005-17#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-17#Text).
2. Розподіл вантажних перевезень за видами транспорту – внутрішні водні шляхи. 2019. Євростат – пошукові дані. URL: [europa.eu](http://europa.eu).
3. Інформація про водний транспорт України. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
4. BinSchG – Binnenschiffahrtsgesetz . Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg>.
5. 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&currentResultId=%22Binnenschiffahrts-%22+and+%22und%22+and+%22F1%C3%B6%C3%9Ferei-recht%3A%22+and+%22Erl%C3%A4uterungswerk%22%26any&currentPosition=1>.
6. Binnenschiffahrtsrecht : Kommentar / Vortisch, Otto, Bemm, Wilfrid .- Ausgabe 4., völlig neu bearb. Aufl. / - Verlag Berlin ; New York : de Gruyter, Erscheinungsdatum: 1991.- 819 S. URL: <https://portal.dnb.de/opac.htm?query=Ot-to+Vortisch%2C+Wilfrid+Bemm&method=simpleSearch>.
7. 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&currentResultId=Thor+and+v.+and+Waldstein%26any&currentPosition=7>.
8. Canals and inland waterways. Encyclopaedia Britannica. URL: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway>.
9. 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.). URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012703>.
10. Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних: Постанова КМУ від 12.06.1996 р. № 640. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF#Text>.
11. 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>
12. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>.
13. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: директива № 87/540/ЄЕС (Частина I): юрид. наук. журн. / редкол. : С. В. Ківалов (голов. ред. ради), Б. А. Кормич (голов. ред.), І. В. Сафін (заст. голов. ред.), Т. В. Аверочкіна (наук. ред., відп. секр.) та ін.; НУ «ОЮА», ГО «МА Святий Миколай». Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. № 2. С. 68–78.
14. Thor v. Waldstein, Hubert Holland. 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](https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false).
15. Реєстрова книга суден 2018. Register of Ships. Київ, 2019. URL: <http://shipregister.ua>.

## REFERENCES

1. Directive (EU) 2017/2397 of the European Parliament and the Council of 2017 December 12 on recognition of professional qualifications in internal navigation and on cancellation. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_005-17#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-17#Text) [in Ukrainian].
2. Distribution of freight transportation by modes of transport - internal waterways. 2019. Eurostat – search data [in Ukrainian].
3. Information on water transport of Ukraine. Ministry of Infrastructure of Ukraine. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html> [in Ukrainian].
4. BinSchG – Binnenschiffahrtsgesetz . Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz sowie des Bundesamts für Justiz. Retrieved from: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg> [in German].

5. Binnenschiffahrts- und Flößereirecht : Erläuterungswerk / Otto Vortisch, Otto Zschucke (1938). Verlag Berlin : de Gruyter, Erscheinungsdatum, Umfang/Format XIX, 922 S. Retrieved from: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord&currentResultId=%22Binnenschiffahrts-%22+and+%22und%22+and+%22FI%C3%B6%C3%9Fereirecht%3A%22+and+%22Erl%C3%A4uterungswerk%22%26any&currentPosition=1> [in German].
6. Binnenschiffahrtsrecht : Kommentar / Vortisch, Otto, Bemm, Wilfrid. Ausgabe 4., völlig neu bearb. Aufl. / Verlag Berlin (1991); New York : de Gruyter, Erscheinungsdatum. 819 S. Retrieved from: <https://portal.dnb.de/opac.htm?query=Otto+Vortisch%2C+Wilfrid+Bemm&method=simpleSearch> [in German].
7. Binnenschiffahrtsrecht : Kommentar / von Thor v. Waldstein ; Hubert Holland. Ausgabe 5., völlig neu bearb. Aufl., Verlag Berlin : de Gruyter Recht, Erscheinungsdatum: 2007. 1104 S. Retrieved from: <https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord&currentResultId=Thor+and+v.+and+Waldstein%26any&currentPosition=7> [in German].
8. Canals and inland waterways. Encyclopaedia Britannica. Retrieved from: <https://www.britannica.com/technology/canal-waterway> [in English].
9. 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].
10. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on Approval of the List of Inland Waterways Belonging to the Navigable Category, No. 640 (1996, June 12). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF> [in Ukrainian]
11. Hotărâre nr. 665 din 24 iunie 2008 pentru stabilirea nominală și pe porțiuni a căilor navigabile interioare ale României. Retrieved from: <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/95271> [in Romanian].
12. Convention of the United Nations of the Sea of Law in 1982 and Agreement on Implementation. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057) [in Ukrainian].
13. Kuznetsov, S. O. & Slatvinska, V. M. (2018). Standards of the European Union for Internal Water Ways of Ukraine: Directive No. 87/540/EEC (Part I): Jur. Sciences. Journal. S. V. Kivalov, B. A. Kormych, I. V. Safin, T. V. Averochkina et al. (Eds.). NU «OIuA», HO «MA Sviatyi Mykolai». Odesa: Vydavnychiy dim «Helvetyka», 2, 68–78 [in Ukrainian].
14. Thor v. Waldstein, Hubert Holland. Binnenschiffahrtsrecht: kommentar. Berlin: de Gruyter Recht – 2007-S.9-10. Retrieved from: [https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gs\\_bse\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ua/books?id=i7ViXwMMwokC&printsec=frontcover&hl=ru&source=gs_bse_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) [in German].
15. Rehistrova knyha suden 2018. Registr of Ships. Kyiv, 2019. URL: <http://shipregister.ua> [in Ukrainian].

#### 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

#### IVANOVA OLGA

Senior Lecturer at the Department at the Civil and Labor Law Department of the Odessa National Maritime University

### LEGAL STATUS OF INLAND WATERWAYS IN UKRAINE AND GERMANY

**Problem setting.** The development of inland water transport in the European Union is supported by significant investments, legislation and innovations. The results of foreign studies indicate the need to improve the concept of inland waterway in science and legislation, as these are important components of water transport development. By the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 136 dated 09.02.2022. «On Approval of the List of Inland Sea Waters and Inland Waterways Categorized as Navigable» and Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 640 of 12.06.1996 (no longer in force), the Ukrainian part of the Danube River was granted the status of a sea lane. Accordingly, the ports on the Danube River are called not river ports, but sea ports. The granting of the status of a sea lane on a particular river results in the attribution of transportation carried out on them to sea transportation. The share of cargo processing on

inland waterways and ports located on them decreases accordingly. Persons involved in river transportation, in order to attract as many customers as possible, are trying to expand the range of their services by granting the port the status of a sea port. If it is able to accept sea vessels, despite the location on the river. This contributes to the reduction of both the volume of traffic on inland waterways and the reduction of funding for their development and legal support.

**Analysis of recent researches and publications.** The term inland waterway was used in the works of the pre-revolutionary scientist Kazansky P.E., in the works of contemporaries Kulko A.V., Efimenko A.P., Samoilenko G.V., Samoilenko E.A., but without its analysis in the context of German law.

**Target of the research** is a comparative analysis of the concept of waterway and its status in the law of inland navigation based on the materials of Ukraine and Germany, studying the possibilities of their improvement in the context of changes in the situation on inland water transport.

**Article's main body.** The legal status of inland waterways develops along with the development of transport relations. We are talking about relations that arise in connection with the use of waterways, infrastructure and means of transport, as well as relations that exist in the process of preparation and regulation of transportation. The study of the problem of the status of the inland shipping route based only on the materials of Ukraine would be incomplete given the fact that our country does not occupy a leadership position in the specified mode of transport and, as a result, in the relevant law.

In Germany, there are thorough laws and extensive commentaries, monographs and scientific articles based on the results of the analysis of court cases, which are a consequence of the rapid development of inland shipping. In Germany, inland shipping relations are regulated by more than a dozen special laws, the most important of which is the law «On Private Law Relations of Inland Shipping (Binnenschiffahrtsgesetz)», which has been in operation for over 100 years – since January 1, 1896.

**Conclusions and prospects for the development.** This allowed to formulate conclusions on the concept and status of inland waterway and proposals for its improvement. There are numerous sources in Germany – thorough laws and extensive commentaries, monographs and scientific articles written on the basis of court cases, which creates grounds for borrowing positive experience.

Comparative consideration of the concept of «inland waterway» has revealed the existence of differences that have a negative impact on navigation. They indirectly affect the limits of legal regulation and, as a result, the determination of the share of traffic carried out by certain modes of transport. Differences do not contribute to the development of law or shipping. Ukraine is a party to a number of multilateral and bilateral international conventions, treaties, programs - which creates an information base and the prospect of developing a unified doctrinal and legislative definition of the

**Key words:** navigation, inland waterway, law regulation.

**За ДСТУ 8302:2015 цю статтю слід цитувати:**

Мошак Г. Г., Іванова О. М. Правове регулювання внутрішніх водних шляхів в Україні та Німеччині. *Право та інновації*. 2022. № 4 (40). С. 93–99.