



Андрій Кулько

## Проблемні питання вдосконалення міжнародно-правової регламентації навігаційного використання міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів Європи

У статті досліджено проблеми міжнародно-правової регламентації використання міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів Європи.

Проаналізовано сучасні тенденції навігаційного функціонування внутрішніх водних шляхів (ВВШ) міжнародного значення, визначено основні правові перепони, що стоять на шляху розвитку загальноєвропейської мережі ВВШ, обґрунтовано необхідність створення єдиного нормативно-правового механізму співробітництва держав Європи із використання міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів.

The article deals with the problems of international legal regulation of the use of international rivers and international river basins in Europe. The author analyses the modern trends of navigational use of inland waterways of international importance, the basic legal obstacles to the development of a European inland waterways network, the necessity of creating a single regulatory mechanism of cooperation of European countries on the use of international rivers and international river basins.

Європа як глобальний географічний регіон характеризується наявністю великої кількості міжнародних рік та міжнародних річкових басейнів (МРБ) і порівняно високим рівнем забезпеченості водними ресурсами. З поміж 250 МРБ світу, в Європі розташовано близько 70. Найбільшими з них є басейни Дунаю (впадає у Чорне море, довжина – 2860 км, площа басейну – 817 тис. кв. км), Дніпра (Чорне море, 2201 км, 504 тис. кв. км), Рейну (Північне море, 1233 км, 185 тис. кв. км), Ельби (Північне море, 1165 км, 148 тис. кв. км), Сіверського Донцю (притока Дону, 1053 км, 99 тис. кв. км), Неману (Балтійське море, 937 км, 98 тис. кв. км), Сави (притока Дунаю, 945 км, 96 тис. кв. км), Тахо (Атлантичний океан, 1008 км, 81 тис. кв. км), Дністра (Чорне море, 1352 км, 72 тис. кв. км), Маасу (Північне море, 925 км, 36 тис. кв. км), Пруту (Чорне море, 953 км, 28 тис. кв. км) [1]. Міжнародні ріки Європи активно використовуються як транспортні магістралі, джерела води та рибних ресурсів для населення та господарства, для вироблення електроенергії; на їхніх берегах розташовані сотні великих міст, серед яких чимало мегаполісів [2, с. 3].

Стійкі тенденції до глобалізації, що прослідковуються протягом останніх десятиліть зумовлюють зростання обсягів транспортних та пасажирських перевезень на міжнародних ріках. В найбільшій мірі це стосується саме європейського регіону, адже міжнародні ріки та МРБ Європи використовуються для судноплавства більш активно, аніж міжнародні ріки інших континентів. Зокрема, найнавантаженішою рікою світу є Рейн, що протікає територіями Швейцарії, Німеччини та Нідерландів і впадає у Північне море, а басейн Дунаю охоплює території більшої кількості держав, аніж басейн будь-якої іншої ріки світу – вісімнадцяти [3].

За останніх 40 років питомий вантажообіг на тонну виробленої продукції в Європі виріс на 35%, а вантажообіг на душу населення і рухливість населення збільшилися в 4 рази. Взаємодія різних видів транспорту в портах та інших транспортних вузлах стимулює розвиток інтермодальних перевезень, особливо у зв'язку із масовою контейнеризацією вантажів. Особливу роль відіграють морські порти. Завдяки широким естуаріям річок порти проникли на сотні кілометрів у глиб Європейського континенту і у своїх зв'язках з хінтерландом

спираються на потужні річкові артерії, з'єднані між собою системою каналів. Поєднання морського і річкового транспорту створює єдину воднотранспортну систему, витягнуту в основному в меридіональному напрямку (крім Дунаю).

Відповідно, морські порти є не лише справжніми морськими воротами для своїх держав, але й мають міжнародне значення. Так, більше половини вантажів величезного (найбільшого у Європі) міжнародного порту Роттердаму транспортується внутрішніми водними шляхами. Загалом, найбільш активно транспортні можливості міжнародних рік Європи використовуються у Франції, Нідерландах та Німеччині [4].

Наразі в Європі відбуваються процеси формування принципово нового режиму річкового судноплавства, адже європейська річкова мережа достатньо швидко перетворюється на єдину систему, яка включає не лише міжнародні ріки, але й пов'язані з ними внутрішньодержавні ріки та канали. Наразі природні та штучні водні шляхи з'єднують такі важливі у транспортному відношенні водні шляхи, як Рейн, Майн та Дунай (Канал «Європа») [5, с. 16], Шельда та Маас (Альберт-канал), Рейн та Ельба, заплановано спорудження ряду нових каналів [6]. Зокрема, наразі на порядку денному створення двох нових каналів на території Чехії та Словаччини: Дунай-Одра-Ельба та Дунай-Ваг-Одра [7]. В умовах перевантаження дорожніх та залізничних транспортних шляхів та економічної вигідності, надійності та порівняної безпечності для довкілля річкових, з'єднання великих міжнародних судноплавних шляхів Європи дозволить створити широкомасштабну цілісну транспортну систему, що пов'яже Північне, Балтійське, Чорне і Середземне моря [8, с.1-2].

Ці процеси потребують адекватної міжнародно-правової регламентації, удосконалення нормативно-правового механізму регулювання співробітництва держав із навігаційного використання міжнародних рік та МРБ Європи, адже сьогодні вказаний механізм характеризується рядом принципових недоліків. З огляду на важливість цих питань, вкрай актуальним завданням науки міжнародного права є дослідження проблемних аспектів міжнародно-правової регламентації використання європейських рік з метою судноплавства. Водночас, відповідні процеси залишаються малодослідженими в українській юридичній літературі, і однією з причин є саме те, що вони відбуваються саме нині і не є завершеними.

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

Важливим кроком у цьому напрямку стало укладення у 1996 р. у Женеві (Швейцарія) Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), що набрала чинності у 1999 р. УМВШ являє собою перспективний план розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів категорії «Е» (мережа включає внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення, перелік яких міститься у додатках I та II до Угоди) і має на меті визначення уніфікованих технічних та експлуатаційних параметрів для будівництва, модернізації, реконструкції та експлуатації водних шляхів, які використовуються для міжнародних річкових перевезень. УМВШ не лише визначає погоджену на міжнародному рівні Європейську мережу внутрішніх водних шляхів і портів (загальна довжина водних шляхів, визнаних «найважливішими», становить 27 913 км), а також уніфіковану інфраструктуру, а й встановлює експлуатаційні параметри, яким вони повинні відповідати [9].

Відповідно до Указу Президента України №767/2009 від 28 вересня 2009 р. Україна приєдналася до УМВШ, якою до водних шляхів категорії «Е» віднесено як міжнародні ріки України (серед них – Дніпро, Дунай, Дністер, Тиса, Прут, Прип'ять) [10, с. 6-7], так і внутрішні ріки нашої держави (Південний Буг), а до портів внутрішнього плавання міжнародного значення – Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпродзержинськ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нову Каховку, Херсон, Миколаїв, Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Кілію, Білгород-Дністровський [11, с. 218-221].

Незважаючи на глобальний характер завдань, проголошених Угодою, державами-учасницями УМВШ є менш, ніж половина держав Європи, а її положення присвячені вкрай обмеженому колу питань. Наразі відсутній єдиний нормативно-правовий механізм регламентації співробітництва держав Європи щодо навігаційного використання внутрішніх водних шляхів регіону. З огляду на це, невирішеним залишається цілий ряд гострих проблем: надання суднам залежно від їхньої державної приналежності на різних ділянках системи різного обсягу прав як щодо доступу до них, так і щодо участі в перевезеннях; дискримінація щодо портових зборів та інших платежів; незабезпечення прибережними державами належних умов судноплавства та функціонування відповідної інфраструктури тощо. Таке становище не відповідає меті ефективного використання

єдиної європейської судноплавної системи і не здатне забезпечити рівноправне, вільне від дискримінації співробітництво у цій сфері.

Показовим є приклад Рейну, щодо судноплавства на якому протягом кількох десятиліть (1960-ті-1980-ті рр.) точилась запекла боротьба між Центральною комісією судноплавства на Рейні (ЦКСР) та органами Європейського економічного співтовариства (ЄЕС). Останні прагнули до максимальної лібералізації умов перевезень для суден держав-членів та контролю за участю в таких перевезеннях суден третіх держав, в той час як щодо Рейну діяли норми, які забезпечували рівне право всіх держав світу на участь у міжнародних перевезеннях, а також відсутність стягнень судноплавних зборів, свободу у визначенні тарифів на перевезення.

У підсумку, у грудні 1978 р. було прийнято Додатковий протокол №2 до Конвенції 1868 р., відповідно до якого судна держав-членів ЦКСР повинні допускатися до перевезень пасажирів і вантажів між портами на Рейні і його притоках, а також на водних шляхах, що з'єднують Рейн з морем, на умовах, що визначаються ЦКСР. Було закріплено, що участь цих суден у перевезеннях між портом, розташованим на Рейні чи на зазначених вище водних шляхах, і портом неприрейнської держави можлива лише на основі двосторонніх угод, які можуть бути укладені зацікавленими державами після консультацій з ЦКСР. В інтересах проведення спільної транспортної політики ЄЕС держави-члени ЦКСР повинні були розповсюдити режим, яким користуються їхні судна, на судна, що мають право нести прапор будь-якої держави-члена ЄЕС [12, с. 77-79]. Водночас, відповідно до наступних додаткових протоколів до Конвенції плавання суден третіх держав (тобто, тих, що не є членами ЄС) на Рейні вкрай обмежене, про вільний доступ не може бути й мови.

Наразі провідну роль у регламентації навігаційного використання внутрішніх водних шляхів Європи відіграє Європейський Союз, що проводить єдину політику в багатьох сферах, зокрема і регулюванні судноплавства на ріках, розташованих на території держав-членів. До основних актів права ЄС у вказаній сфері відносяться Директива №87/540 Ради «Про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності» (регулює питання доступу до професії) [13, с. 20-24], Директива №96/75 Ради «Про систему фрахтування та цінової політики на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства» (проблеми функціонування ринку) [14, с. 12-14], Директива 96/50/ЄС Ради «Про гармонізацію умов видачі національних сертифікатів капітанів на право керування судном для перевезення вантажів або пасажирів внутрішніми водними шляхами у Співтоваристві» (доступ до професії) [15, с. 31-38], Директива 2006/87/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про технічні вимоги для суден внутрішнього водного транспорту» від 12 грудня 2006 р. (питання безпеки) [16], Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про перевезення небезпечних вантажів внутрішнім водним транспортом» від 24 вересня 2008 р. (питання безпеки) [17, с. 13-59], Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП/РІС) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства» від 7 вересня 2005 р. [18, с. 56]

Акти права ЄС, такі як директиви та регламенти, поширюються на всі ділянки міжнародних рік, розташованих на території держав-членів Європейського Союзу, є обов'язковими для цих держав та мають пріоритет над актами національного законодавства і рішеннями річкових комісій, зокрема, Дунайської комісії, з відповідних питань.

З огляду на це, судна та їхні екіпажі, що походять з третіх держав, в тому числі й України, знаходяться у завідомо програшних умовах порівняно із західно- і центральноєвропейськими, при цьому наша держава не має жодного впливу на процес прийняття чи внесення змін до *acquis communautaire* у вказаній сфері. Так, Додатковий Протокол до Мангеймської Конвенції 1997 р. ввів вкрай обмежувальний для українських суден режим судноплавства на Рейні, що створює практично непереборні перешкоди для вільного доступу до ринків басейну та участі суден під українським прапором у вантажоперевезеннях по лінії Рейн-Майн-Дунай.

Крім обмежень цієї Конвенції, а також вимог законодавства ряду країн і Євросоюзу при розширенні на Схід в 2004 і 2007 рр., існують значні перешкоди для плавання суден східноєвропейських держав на ділянках міжнародних рік, що відносяться до території ЄС. Вказані перешкоди пов'язані із технічними вимогами до суден, навігаційними та кваліфікаційними вимогами до членів екіпажів, із проблемами взаємного визнання судових посвідчень та посвідчень судноводія (патентів капітана судна), приписами щодо чисельності складу екіпажу, часу його роботи і відпочинку тощо. Крім того, розширення ЄС на Схід призвело до посилення режиму перетину кордонів та перебування на території держав, що входять до Європейського Союзу, для членів екіпажів українських суден [19, с. 3].

Щоправда, у зв'язку із активним використанням можливостей каналу Рейн-Майн-Дунай розвиваються тенденції до зростання ефективності співпраці ЦКСР і Дунайської комісії з уніфікації та гармонізації правил судноплавства на зазначених ріках [20]. ЦКСР здійснила ряд кроків в напрямку визнання судових свідоцтв та патентів судноводія, що видаються неприрейнськими державами. Відповідно до Додаткового протоколу № 7 до Мангеймської конвенції документи, необхідні для плавання на Рейні можуть видаватись не тільки при-

рейнськими, але й іншими договірними державами. Крім того, у Протоколі передбачене право ЦКСР визнавати суднові свідоцтва та патенти, якщо вони видаються на основі аналогічних з рейнськими приписів [12, с. 77-79]. Призвели до певних успіхів й зусилля ЄЕК ООН та Дунайської комісії, спрямовані на уніфікацію правил видачі таких документів і їхнє взаємне визнання на Рейні, Дунаї та інших річках Європи.

Проте основні проблеми гармонізації ще не вирішені. Вони неодноразово розглядалися конференціями з питань транспорту високого рівня: зокрема, у Декларації Загальноєвропейської конференції з питань внутрішнього водного транспорту «Активізація Панєвропейської співпраці для вільного та ефективного внутрішнього водного транспорту» («Accelerating Pan European Co-operation Towards a Free and Strong Inland Waterway Transport»), що відбулась у Роттердамі у 2001 р., було зазначено, що, незважаючи на певний прогрес у розвитку внутрішнього водного транспорту, зберігаються перешкоди, пов'язані з нерегульованістю юридичних аспектів і відсутністю гармонізації умов для вільної конкуренції [21, с. 1-6].

У зв'язку з цим, з метою створення єдиного загальноєвропейського ринку внутрішнього водного транспорту, заснованого на принципах взаємності, свободи судноплавства, чесної конкуренції та рівноправності користувачів, Дунайській комісії, ЄЕК ООН та Європейській Комісії було запропоновано спільно виявити існуючі правові перепони і сформулювати заходи для їхнього подолання. З цією метою під егідою ЄЕК ООН була утворена група експертів, яка в 2003 р. здійснила аналіз перешкод правового характеру, що заважають створенню гармонізованого європейського ринку внутрішнього водного транспорту, назвавши в якості найбільш істотної перешкоди наявність обмежень на право здійснення перевезень іноземними суднами на водних шляхах системи [22].

Бухарестська декларація Європейської конференції міністрів транспорту 2006 р. визначила одним із основних напрямків співпраці щодо водних шляхів регіону гармонізацію та інтеграцію законодавчої бази. У Декларацію включено наступні основні завдання в цьому напрямку: збереження досягнутої рівноцінності норм, що діють в різних організаціях; взаємне визнання судових свідоцтв; законодавче забезпечення вільного пересування членів екіпажу суден у загальноєвропейському масштабі; гармонізація актів міжнародного приватного права в сфері перевезень вантажів; полегшення процедур реєстрації суден [23].

Однак, протягом останніх років спостерігається достатньо «обмежений» прогрес у гармонізації відповідних приписів. У листопаді 2012 р. представники професійних асоціацій *Ons Recht/Notre Droit, Federatie Belgische Binnenvaart, ASV* та *La Glissoire*, які об'єднують річкових перевізників Бельгії, Франції та Нідерландів заявили, що у зв'язку із кризовими тенденціями в економіці держав Євросоюзу, відсутністю норм, які забезпечували б вільну конкуренцію у сфері річкових перевезень, ця галузь, незважаючи на свій потенціал, переживає серйозні труднощі. Асоціація звернулася до органів ЄС з проханням терміново розробити та прийняти уніфіковані норми річкових вантажоперевезень у Європі [24].

Іншою проблемою, що неодноразово обговорювалась на найвищому рівні є проблема забезпечення належних умов судноплавства на міжнародних ріках Європи. Активізація річкових перевезень в умовах глобалізації вимагає проведення гідротехнічних робіт, які б дозволили ефективно та безперешкодно використовувати мережу внутрішніх водних шляхів європейського континенту. Однак, з ряду причин об'єктивного та суб'єктивного характеру далеко не завжди прибережні держави забезпечують виконання необхідних робіт. Широко відомою стала проблема фізичного обмеження судноплавства на Дунаї, яка виникла у зв'язку із бомбардуваннями військами НАТО території Югославії у 1999 р., після яких вільне судноплавство на сербській ділянці річки Дунай було практично заблоковано, а роботи з розчищення фарватеру велися вкрай повільно [25, с. 1-4].

Проблеми невиконання необхідних гідротехнічних робіт на основних міжнародних ріках Європи стосуються в основному Середнього та Нижнього Дунаю, на яких своєчасно не ведуться роботи з утримання окремих ділянок ріки в ефективному і надійному судноплавному стані та не вживаються необхідні заходи для забезпечення і покращення навігаційної обстановки [19, с. 2].

Для підвищення ефективності міжнародних перевезень у внутрішньому водному сполученні в Європі і зростання їхньої привабливості для споживачів необхідно створити правову базу, що заклала би фундамент спільного європейського простору внутрішніх водних шляхів і дозволила б узгодити весь комплекс правових, економічних та адміністративних питань, забезпечити дотримання прав держав, територіями яких проходять окремі ділянки мережі, та інтереси міжнародного судноплавства і, в кінцевому рахунку, забезпечити взаємовигідне співробітництво прибережних держав та інших держав світу. Слушною видається і регламентація в єдиному акті порядку співпраці держав Європи із проведення гідротехнічних робіт, спрямованих на забезпечення належних умов судноплавства на внутрішніх водних шляхах континенту – із визначенням прав та обов'язків держав, механізмів реалізації проектів, спрямованих на розвиток навігації на міжнародних ріках та стабільне функціонування судноплавних рік та супутньої інфраструктури.

Крім того, створення єдиного нормативно-правового механізму дозволило би запобігти розробці окремих державами односторонніх і багатосторонніх актів, що мають на меті посилення жорсткості існуючих режи-

мів судноплавства щодо наявних водних шляхів, а також актів, що обмежують міжнародне судноплавство на штучних внутрішніх водних шляхах міжнародного значення. На нашу думку, принципами цього механізму могли би стати наступні:

- принцип поваги суверенітету прибережних держав при узгодженні дій, що можуть мати вплив на умови судноплавства на міжнародній річці;
- принцип рівності прибережних держав та виключення будь-яких привілеїв однієї держави відносно інших;
- принцип співробітництва з метою забезпечення належних умов для судноплавства на міжнародній річці;
- принцип свободи судноплавства (використання внутрішніх вод міжнародного значення для судноплавства по всій течії, де вони судноплавні і з можливістю виходу до моря, оголошується вільним для пасажирських і торгових суден усіх держав);
- принцип рівності всіх учасників судноплавства, включаючи судна неприбережних держав, стосовно режиму проходу по водотоку, санітарного, митного, поліцейського нагляду, користування шлюзами, включеними в систему водотоку каналами, послугами лоцманів, рятувальних команд тощо;
- принцип єдності вимог, необхідних для отримання судових документів і посвідчень (патентів) судноводіїв, і положень цих документів, а також вимог щодо забезпечення і поліпшення умов судноплавства, встановлення єдиних правил плавання, митних, санітарних, фітосанітарних та ветеринарних правил і деяких інших питань;
- принцип заборони дискримінації при стягненні зборів, портовому обслуговуванні, платі за користування портовими механізмами тощо.

Створення відповідного нормативно-правового механізму, на нашу думку, дозволило б вирішити основні проблеми, що перешкоджають розвитку загальноєвропейської системи внутрішніх водних шляхів, та могло б зіграти важливу роль для кодифікації і прогресивного розвитку міжнародного річкового права.

Europe // International River Basin register [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.transboundary-waters.orst.edu/publications/register/tables/IRB\\_europe.html](http://www.transboundary-waters.orst.edu/publications/register/tables/IRB_europe.html)

2. Jones W., Eldridge J., Silva J. P., Schiessler N. LIFE and Europe's rivers. Protecting and improving our water resources / W. Jones, J. Eldridge, J. P. Silva, N. Schiessler // European Commission. – 2007. – 50 p.

3. Best practices in river basin management planning. Guidance document under the WFD Common Implementation Strategy // European Commission official site [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/wfd/library>

4. European Waterways // Национальная и государственная безопасность [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nationalsecurity.ru/maps/europewatertransport.htm>

5. Verkehrsbericht 2010 // Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. – 2011. – 30 p.

6. Albert Canal // The Columbia Electronic Encyclopedia, 6th ed. – 2012, Columbia University Press [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.infoplease.com/encyclopedia/world/albert-canal.html>

7. Логінов Я. Європа буде водні магістралі / Я. Логінов // Дзеркало тижня. – 14.09.2012.

8. UNECE adopts revised European Code for Inland Waterways // United Nations Economic Commission for Europe Information Unit. – Ref: ECE/TRANS/09/P13. – 2009. – 3 p.

9. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) // United Nations Economic Commission for Europe. – ECE/TRANS/120/Rev.4. – 1996. – 89 p.

10. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т РК5. Огляд галузі річкового транспорту. Заключний звіт 5.3 // Програма Європейського Союзу для України. – 2010. – 79 с.

11. Смірнов Ю.Б. Збір навігаційної інформації та її відображення на картах внутрішніх водних шляхів / Ю.Б. Смірнов // Гідрологія. – С. 218-221.

12. Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право:

Учебное пособие / Отв. ред. С.А. Гуреев. – М.: Юрид. лит., 2004. – 352 с.

13. 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 // Official Journal. – L 322. – 12.11.1987. – pp. 20-24.

14. Council Directive 96/75/EC of 19 November 1996 on the systems of chartering and pricing in national and international inland waterway transport in the Community // Official Journal. – L 304. – 27.11.1996. – pp. 12-14.

15. Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community // Official Journal. – L 235. – 17.09.1996. – pp. 31-38.

16. 2006/87/EC Directive of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 laying down technical requirements for inland waterway vessels and repealing Council Directive 82/714/EEC // Official Journal. – L 389. – 30.12.2006. – pp. 1-260.

17. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods // Official Journal. – L 260. – 30.09.2008. – pp. 13-59.

18. Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community // Official Journal. – C 157/2005. – P. 56.

19. Raiyu V. Problems of Danube navigation. Materials of the Workshop on Inland Waterway Transport "Pan-European Co-Operation Towards a Strong Inland Waterway Transport: On the Move Paris". Session 1: Inland Waterway Market Development in a Pan-European Context: Ukrainian markets / V. Raiyu // International Transport Forum. – 2005. – 4 p.

20. Doni W. Überblick über die Geschichte des Main-Donau Kanals / W. Doni // Schifffahrtsverein [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.schifffahrtsverein.de/doni2.htm>

21. Declaration Adopted by the Pan-European Conference on Inland Waterway Transport, Rotterdam, 5-6 September 2001 «Accelerating Pan European Co-operation Towards a Free and Strong Inland waterway transport» // Economic Commission For Europe Inland Transport Committee.- Distr. GENERAL TRANS/SC.3/2001/10. - 21.09.2001. - 6 p.
22. CEVNI - European Code for Inland Waterways (Rev.4) // United Nations Economic Commission for Europe. - ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4. - 2009. - 180 p.
23. Bucharest Declaration of European Conference of Ministers of Transport 2006 // Official site of European Conference of Ministers of Transport [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.cemt.org>.
24. Речное судоходство в Европе находится в катастрофическом состоянии - эксперт // Российское судоходство: отраслевой портал [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=9944>. - 21.11.2012
25. Danube Commission 61 session: press release // Danube Commission. - Budapest. - 2003. - 4 p.

### Summary

With the overload of road and rail transport routes and economic profitability, reliability and comparable environmental safety of international river routes, important goal of European countries is the connection of major international waterways that will create large-scale integrated transport system connecting the North, Baltic, Black and Mediterranean seas.

These processes require adequate international legal regulation, improvement of legal mechanisms regulating cooperation concerning navigational use of international rivers and international water basins of Europe, considering that today they are characterized by a number of fundamental loopholes and problems.

Nowadays, there are no uniform legal mechanisms regulating cooperation of European countries in the navigational use of inland waterways. A number of critical problems remain unresolved, among them - providing vessels with different rights as for access to inland waterways and participation in traffic depending on their nationality; discrimination on port dues and other payments; the failure of riparian states to provide the navigation and operation of the relevant infrastructure. This situation is unfavorable for the effective use of the single European river navigation system and countries are not able to provide equal, free from discrimination cooperation in this area.

The optimum way in this situation is the establishment of uniform legal instruments in this field, based on the principles of respect for sovereignty of the riparian states; equality of the riparian states; cooperation to ensure appropriate conditions for navigation; freedom of navigation; equality of shipping companies and vessels; unity of the requirements for shipping; prohibition of discrimination.