

УДК341

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.5.43>

## ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ

**Мошак Г.Г.,**  
*доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри національного і міжнародного права  
Одеського національного морського університету,  
завідувач міжвідомчої Лабораторії судноплавного права  
та захисту вантажів  
ORCID: 0000-0002-4234-9943*

### **Мошак Г.Г. Правові особливості внутрішніх водних шляхів.**

Констатується, що віднесення водних судноплавних об'єктів до тих чи інших класів здійснюється у вітчизняній практиці за суперечливими нормами. Правові дослідження обґрунтованості класифікації внутрішніх водних шляхів відсутні. Результати дослідження показують, що правове регулювання параметрів внутрішніх водних шляхів у різних країнах Європи має як спільні риси, так і суттєві відмінності. У більшості випадків у його основі лежить Європейська угода про основні внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Порівняно з іншими країнами більш деталізоване регулювання існує у Румунії, Нідерландах і США, що пов'язано з розвиненістю у зазначених країнах внутрішнього судноплавства. Якщо визначення класу внутрішнього водного шляху обґрунтовується якісними нормами права, це тягне позитивні правові, транспортні, економічні, соціальні та екологічні наслідки.

У дослідженні наведено результати аналізу окремих положень законодавства та практик, пов'язаних з класифікацією внутрішніх водних шляхів в Україні, Молдові, Польщі, Словаччині, Румунії та США. Результати показують, що кваліфікації внутрішніх водних шляхів є потужним і динамічним інструментом реалізації політики і проєктів у цій галузі. Для боротьби із сумнівним розширенням приватного контролю над водними об'єктами держави можуть використовувати концепцію судноплавності, яка застосовується у США. Впровадження американської концепції судноплавності надає правову можливість обмеження приватних впливів на водні ресурси та використання екологічних рухів для забезпечення законних інтересів прибережних землевласників. При вдосконаленні законодавства щодо класифікації внутрішніх водних шляхів в Україні бажано врахувати досвід Нідерландів, Румунії та США. Доцільно розширити перелік внутрішніх водних шляхів, додавши до нього судноплавні канали та шляхи, що проходять через внутрішні морські води. Застосування правових критеріїв для класифікації внутрішніх водних шляхів зможе прискорити інтеграцію внутрішнього судноплавства України у транспортну мережу ЄС і запобігти зловживанням приватними правами на водні об'єкти. Це також допоможе задовольнити зростаючий попит на перевезення вантажів і переміщення людей.

**Ключові слова:** водний об'єкт, судноплавство, внутрішній водний шлях, класифікація.

### **Moshak G.G. Legal features of inland waterways.**

The author notes that in national practice, inland waterways are classified according to conflicting rules. There are no legal studies on the validity of the classification of inland waterways. The results of the study show that the legal regulation of inland waterway parameters in different European countries has both common features and significant differences. In most cases it is based on the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). Compared to other countries, Romania, the Netherlands and the United States have more detailed regulations, which is due to the development of inland navigation in these countries. If the classification of an inland waterway is based on high quality legal standards, this has positive legal, transport, economic, social and environmental consequences.

The study presents the results of an analysis of certain legal provisions and practices related to the classification of inland waterways in Ukraine, Moldova, Poland, Slovakia, Romania and the United

States. The results show that the classification of inland waterways is a powerful and dynamic tool for the implementation of policies and projects in this field. To combat the questionable expansion of private control over water bodies, states can use the concept of navigability used in the United States. The introduction of the American concept of navigability provides a legal opportunity to limit private impacts on water resources and to use environmental movements to secure the legitimate interests of coastal landowners.

When improving the legislation on the classification of inland waterways in Ukraine, it is advisable to take into account the experience of the Netherlands, Romania and the United States. It would be advisable to extend the list of inland waterways to include canals and routes passing through inland sea waters.

The application of legal criteria for the classification of inland waterways will speed up the integration of Ukrainian inland navigation into the EU transport network and prevent the abuse of private rights over water bodies. It will also help to meet the growing demand for goods and passenger transport.

**Key words:** water body, navigation, inland waterway, classification.

**Постановка проблеми.** Віднесення судноплавних водних об'єктів до тих чи інших класів вперше у вітчизняному законодавстві здійснено 09.08. 2024 р., коли була затверджена класифікація внутрішніх водних шляхів України. Результати правових досліджень підстав, суті і особливостей класифікації внутрішніх водних шляхів до цього часу в Україні не публікувалися, що спонукає до вивчення зарубіжного досвіду для використання його у вдосконаленні права.

**Мета дослідження** – здійснити пошук, виділення та аналіз окремих норм права і практик, що стосуються основних характеристик внутрішніх водних шляхів у європейських країнах та США для отримання інформації про способи вдосконалення правового регулювання параметрів внутрішніх водних шляхів.

**Стан опрацювання проблематики.** У вітчизняній юридичній літературі відсутні публікації, котрі б висвітлювали різні аспекти регулювання нормами права параметрів внутрішніх водних шляхів.

**Виклад основного матеріалу.** Дослідження характеристик параметрів водних шляхів має важливе наукове і практичне значення, оскільки вони спроможні потягнути правові, транспортні, економічні, соціальні та екологічні наслідки. У праві України відсутні публікації на зазначену тему, в інших країнах Східної Європи їй приділяється не достатньо уваги. Досвід США та розвинутих західноєвропейських зарубіжних країн враховується мало.

Основні особливості внутрішніх вод пов'язані переважно з питаннями: чи є вони судноплавними та до якого класу належать у випадку можливості використання їх для судноплавства. Розв'язання зазначених питань може здійснюватися у рамках різних класифікацій водних об'єктів. Класифікація внутрішніх водних шляхів (далі – ВВШ) допомагає визначити потенціальні можливості перевезень та обсяг підтримання їх у належному стані. Із ст. 45 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» випливає, що класифікація ВВШ є обов'язковою. На наш погляд, класифікацію ВВШ можна визначити як упорядкування та організацію компонентів річкової інфраструктури відповідно до набору заданих критеріїв. Критерії, а також підстави побудови ієрархії ВВШ змінюються у залежності від основної мети класифікації.

У Європейській угоді про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення критерієм класифікації ВВШ є його пропускна здатність. Ця Угода належить до скоординованих планів розвитку та будівництва мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення («мережа водних шляхів категорії «Е»), який підписанти Угоди мають намір здійснити у рамках своїх відповідних програм. Мережа водних шляхів міжнародного значення складається з внутрішніх водних шляхів і відповідних портів міжнародного значення. Стаття 9-а Угоди надає підписантам можливість відступити від будь-якого її положення, коли необхідно здійснити заходи, необхідні для забезпечення зовнішньої чи внутрішньої безпеки. Україна скористалась цією нормою і не надала водному шляху Дунай-Кілійське гирло категорію «Е», не зважаючи на те, що він значиться таким в Угоді під номером 80-09.

Регулювання відносин внутрішнього судноплавства тієї чи іншої країни багато в чому залежить від обсягу визначення поняття «внутрішній водний шлях». Відповідно до закону України «Про внутрішній водний транспорт» внутрішніми водними шляхами є поверхневі води (за винятком акваторій морських портів, судноплавних каналів та внутрішніх морських вод), які в установ-

леному порядку віднесені Кабінетом Міністрів України до категорії судноплавних. Однак Бузько-Дніпровсько-лиманський канал частково проходить річкою Південний Буг. Частина каналу Дунай – Чорне море довжиною 19,051 км тягнеться від моря до м. Вилкове по Старостамбульському та Кілійському гирлах. Обидва канали частково оточені сушею, знаходяться всередині неї, що робить ці ділянки внутрішніми за своєю суттю. З цієї підстави приведені законодавчі визначення ВВШ є спірним, вузьким, оскільки виключає із переліку ВВШ канали і шляхи на внутрішніх морських водах України. Тим самим розширюється обсяг регулювання морським правом. Наслідком є збільшення уваги та фінансування розвитку морського права і зменшення значимості права внутрішнього судноплавства. Вузьке визначення поняття ВВШ має іншим наслідком надання українській частині р. Дунай статусу морського шляху, як це зазначено у постанові Уряду України № 136 від 09.02.2022 р «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних». У Постанові виділяються два види внутрішніх водних шляхів: ділянки, що включені до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення як елементи мережі водних шляхів категорії «Е» та інші судноплавні ділянки внутрішніх водних шляхів України. Позитивним є те, що класифікація впорядковує судноплавні шляхи, дає змогу визначити параметри експлуатаційного днопоглиблення (для підтримання гарантованих габаритів суднового ходу в межах установлених параметрів) або збільшення габаритів суднового ходу. Одночасно названа Постанова містить спірні положення. Майже вся українська частина р. Дунай віднесена до інших внутрішніх водних шляхів України і до ділянок внутрішніх морських вод. На нашу думку це не є коректним, тому що більша частина українського сектору р. Дунай не віднесена до водного шляху категорії «Е» хоч мала б бути там і, відповідно, з цієї причини не інтегрована у європейську систему шляхів категорії «Е». Ще однією із проблем є те, що українське законодавче поняття внутрішнього водного шляху, на відміну від європейських країн, не охоплює судноплавні канали. Згідно класифікації внутрішніх водних шляхів України, затвердженої наказом № 846 від 09.08. 2024 р. Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, ці шляхи України поділено на судноплавні зони. Ділянка водного шляху, що тягнеться від гирла Дунаю до стику державних кордонів Молдови, Республіки України, Республіки Румунія, довжиною 172,36 км віднесена Наказом до *внутрішніх водних шляхів* третьої зони. У цей же час глибоководний судновий хід р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти у складі від м. Рені до м. Вилкове (довжиною 172,36 км) віднесено до морських судноплавних каналів та підхідних каналів постановою КМ України № 136 від 09.02.2022 р. Тобто, зазначеній ділянці надано двоякий статус: внутрішнього водного і морського шляху, що суперечить закону України «Про внутрішній водний транспорт». Згідно якому внутрішні водні шляхи не проходять морськими ділянками.

Існування єдиної для Європи класифікації внутрішніх водних шляхів, створеної Європейською економічною комісією ООН, не перешкоджає існуванню власних класифікацій у низці країн. У Нідерландах виділяються зони внутрішніх водних шляхів [1], а також надається статус внутрішнього водного шляху частині Ваттового моря. У Словаччині класифікація внутрішніх водних шляхів обмежується переважно Дунайським водним шляхом. Його визнано шляхом міжнародного значення, який має забезпечувати пропускну спроможність не менше 300 днів на рік. У Словаччині використовують міжнародне регулювання параметрів внутрішніх водних шляхів і констатують, що Дунайський водний шлях є судноплавним для суден і конвоїв класифікаційних класів від Vb до VII. Це судна (конвої) шириною від 11 м до 34,2 м, довжиною до 270 м. Вони мають осадку до 3,5 м. Висота під мостами на найвищому судноплавному рівні понад досягає 5,25 м [2].

У Польщі класифікація внутрішніх водних шляхів ґрунтується на нормах Конституції, законів, постанов Ради Міністрів та інструктивному матеріалі. Відповідно до п. 4 ст. 42 Закону Польщі від 21.12.2000 р. «Про внутрішнє судноплавство» класифікація внутрішніх водних шляхів затверджена постановою Ради Міністрів № 695 від 7 травня 2002 р. [3]. У Польщі існують шляхи регіонального та міжнародного значення. Польська класифікація внутрішніх водних шляхів опирається на розміри суден або буксирів, які можуть бути допущені до експлуатації на конкретному водному шляху. Шлях на р. Одра є найбільш розвиненим внутрішнім водним шляхом, але з точки зору його адаптації до потреб судноплавства він залишається шляхом регіонального значення. По всій своїй довжині річка Одра має різні експлуатаційні та класифікаційні параметри, що відповідають різним класам судноплавства (залежно від ділянки, від найнижчого, регіонального класу I і до найвищого міжнародного класу Vb).

Румунія має для ЄС важливе геостратегічне положення, оскільки вона розташована у східній частині каналу Дунай-Майн-Рейн, там знаходиться потужний порт Констанца. Він є найбільшим у Чорноморському басейні та з'єднаний із розгалуженими річковими портами на р. Дунай. Порт Констанца з'єднує вісь Дунай-Майн-Рейн з портами Чорного моря, Східного Середземномор'я та Близького Сходу, а отже, з будь-якою із гаваней світу. Зацікавленість перевізників у використанні геостратегічного положення Румунії підтверджується прокладенням двох головних пан'європейських транспортних коридорів, які перетинають її територію із заходу на схід [4]. Зазначені обставини вказують на існування єдиного ланцюжка інтермодальних перевезень, діяльність якого пов'язана із регулювання параметрів внутрішніх водних шляхів у Румунії. Ці параметри визначаються нормами Ордонансів Уряду, наказів Міністра транспорту та інфраструктури. Ордонанси № 42/1997 «Про морський і внутрішній водний транспорт» [5] і № 22/1999 «Про управління портами та внутрішніми водними шляхами, використання судноплавної інфраструктури, що належить до суспільного надбання, та здійснення судноплавної діяльності в портах та на внутрішніх водних шляхах» [6], а також наказ Міністра транспорту та інфраструктури № 1.286/2012 «Про затвердження Положення про оренду об'єктів морської транспортної інфраструктури, що належать до державної власності і передаються в оренду адміністраціям портів та/або адміністраціям внутрішніх водних шляхів» [7] містять різні кваліфікації ВВШ. Загалом, у Румунії існує вісімнадцять шляхів категорії «Е» [8]. Крім того, внутрішні водні шляхи Румунії (наказом Міністерства транспорту № 1.472 від 24 вересня 2018 р., що затверджує Регламент «Про затвердження Технічних вимог до суден внутрішнього плавання» [9]) поділені на чотири зони. У зоні «R» розміщені ті ділянки внутрішніх водних шляхів, для яких видаються інспекційні свідоцтва відповідно до статті 22-ї Переглянутої конвенції про судноплавання на р. Рейн. Власники, оператори, капітани суден, що плавають під румунським прапором, зобов'язані знати та враховувати класифікацію внутрішніх водних шляхів, технічні вимоги, що застосовуються на них. Слід відмітити про існуючу можливість зміни класифікації існуючих внутрішніх водних шляхів, котра може здійснюватися Міністерством транспорту Румунії за зверненням до Європейської Комісії. У зазначений вище Регламент імплементовано Директиву (ЄС) 2016/1.629 Європейського Парламенту та Ради від 14.09.2016 р. та Директиву 2009/100/ЄС, котрими запроваджуються технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту, що використовуються на внутрішніх водних шляхах різних класів. Контроль за дотримання цих вимог відповідно до ст. 37 Регламенту покладено на Директорат водного транспорту та Румунське судноплавне відомство. У Румунії існує також ще одна класифікація ВВШ. Згідно Рішення Уряду Румунії № 665/2008 від 24/06/2008 у переліку ВВШ Румунії виділено п'ять їх різновидностей [10]. Це Дунай і його основні та вторинні рукави, *судноплавні канали*, внутрішні прикордонні річки та судноплавні внутрішні озера.

Відповідно до румунського розуміння поняття «внутрішній водний шлях» ділянці на р. Дунай (від км Д 170 до гирла Сулинського каналу) надано статус внутрішнього водного шляху морського характеру. Тобто до переліку внутрішніх водних шляхів включено морські ділянки. Подібний склад внутрішніх водних (річкових і морських ділянок) шляхів містила постанова КМ України №640, а також перша редакція Водного кодексу України, котрі втратили силу. У першій редакції Водного кодексу України до внутрішніх водних шляхів загального користування належали також канали, внутрішні морські води та територіальне море, котрі виключені із тепер діючого переліку ВВШ.

Румунське рішення про включення до ВВШ морських ділянок є однією із коректних спроб у європейській практиці щодо розв'язання колізії інтересів при розмежуванні морських та внутрішніх водних шляхів. У США, Нідерландах, Бельгії пішли ще далі, присвоївши окремим морським ділянкам статус внутрішнього водного шляху. Молдова також приєдналася до Європейської угоди про внутрішні водні шляхи міжнародного значення. У «Голубу книгу», котра містить перелік наявних і планованих характеристик та параметрів водних шляхів і портів категорії «Е» в Європі, міститься інформація про належність Молдові чотирьох ділянок шляхів категорії «Е» (по дві з них на річках міжнародного значення Прут і Дністер. Законодавець Молдови приділяє значну увагу внутрішнім водним шляхам. Закон Молдови про внутрішні водні шляхи містить п'ять окремих статей, присвячених їх експлуатації, тоді як Закон України про внутрішній водний транспорт не має подібних статей. Цей закон Молдови передбачає класифікацію внутрішніх водних шляхів, номенклатура якої затверджується спеціалізованим центральним органом виконавчої влади. Категорії судноплавних засобів та умови їх експлуатації, гарантовані розміри судноплав-

ного фарватеру, а також умови експлуатації гідротехнічних судноплавних споруд визначаються спеціалізованим органом і публікуються в установленому порядку в Офіційному віснику Республіки Молдова.

Майже однакова довжина ВВШ у США (складає 40 000 км.) і у Європі (всього 41 000 км) забезпечує коректність результатів порівняння їх правових характеристик. Наше дослідження класифікації ВВШ у Європі та США показало суттєві відмінності у регулюванні відносин, пов'язаних із ВВШ та виявило загострення соціальних проблем, збіги у наслідках, котрі супроводжують нераціональне використання водних об'єктів.

У США та Європі під впливом сумнівних прибережних новобудов, водозаборів, посухи і побоювань щодо нестачі води або зростаючого погіршення її якості проблема визнання водних шляхів судноплавними та їх класифікації все більше актуалізується. За даними Морін Е. Брейді із Гарвардської школи права з метою обмеження приватного впливу на водні ресурси американські суди часто визнають водні шляхи судноплавними, використовуючи концепцію «судноплавності». Суди штатів майже ліквідували право власності на водні шляхи, використовуючи хитрощі закону про публічну довіру. Оголошення водного шляху «судноплавним» надає йому статус публічної власності, тоді як визнання «несудноплавним» залишає воду під приватним контролем [11, 1415].

Згідно американської концепції «судноплавності» підставами віднесення водотоків до категорії судноплавних є норми розділу 33-ого Кодексу США (The United States Code, скорочено – USA Code). Вони надають органам виконавчої влади повноваження створювати підзаконні акти, що деталізують норми кодексу США у Кодексі федеральних нормативних актів (Code of Federal Regulations, скорочено – CFR, електронний варіант – eCFR). Окремі ідеї концепції «судноплавності» і положення eCFR, юридична техніка, застосовувані у США, можуть бути використані при створенні нормативної бази, яка необхідна для визначення придатності для судноплавства водних об'єктів у Східноєвропейських країнах. Концепція «судноплавності» може застосовуватися як інструмент обмеження зростаючих приватних впливів та наслідків, котрі супроводжують використання водних вітчизняних ресурсів. Водна поверхня, коли можливе використання її для судноплавства, визнається «судноплавною водою США» інженером Корпусу інженерів Армії США, однак остаточне рішення приймається судом. У той же час, критерії, що містяться у eCFR, тісно пов'язані з критеріями, які використовуються федеральними судами.

Характеристика права власності на русло річки чи озера або на землі між високими та низькими відмітками води залежить від законодавства того чи іншого штату США. У цілому приватна власність на землі не впливає на існування або обсяг домінуючої федеральної юрисдикції над судноплавним водним об'єктом. Уряду США заборонено використовувати свої повноваження для примусу до передачі власності від однієї приватної особи іншій [12, 469–477]. Проте описані норми іноді використовувалися для того, щоб відкрити водний шлях для кількох інших прибережних власників, а не для широкої громадськості [13, 1455].

Визначення меж регуляторної юрисдикції над судноплавними водами важливе не лише для їх функціонування, а також для фінансування та перспектив розвитку [14].

ВВШ згідно однієї із американських *класифікацій* є частиною морської транспортної системи США, яка забезпечує пасажирські та вантажні перевезення і глобальну торгівлю (TRB 2004). Дослідницька служба Конгресу США (CRS) до ВВШ відносить річкові та два прибережні морські водні шляхи, котрі поділяє на два види: федеральні та інші. Приблизно 11 000 миль (із загальної протяжності 36 000 миль ВВШ) мають федеральне значення і оподатковуються паливним податком. Надходження від податку (також відомого як плата за користування ВВШ) на паливо для комерційних барж на водних шляхах федерального значення отримує Трастовий фонд внутрішніх водних шляхів (IWTF), котрий існує у складі Казначейства США. Всього у США налічується 27 ВВШ, що підлягають оподаткуванню паливним податком, котрі визначені Законом США 95-502 від 21 жовтня 1978 р. та Законом США 99-662 від 17.11. 1986 р. [15]. Американська доктрина «судноплавності» не належить до ідеальних правових інструментів, але використовується як для запобігання приватизації того, що по праву є публічним, так і для позбавлення чи обмеження приватних осіб права власності на водні об'єкти.

**Висновки.** Викладена інформація щодо визнання водних шляхів судноплавними та їх подальшої класифікації надає орієнтири для законотворчості на цю тему в Україні та інших країнах світу. Практика класифікації ВВШ у зарубіжних країнах утворює підґрунтя для вдосконалення організації перевезень та стимулює соціально-економічний розвиток. Для подолання існуючих у праві

України протиріч і створення якісних норм, що регулюють параметри внутрішніх водних шляхів, рекомендується використати правові напрацювання, що існують у Румунії, Нідерландах, США.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.

1. Zones binnenwateren. URL: <https://www.binnenvaartkennis.nl/2021/01/zones-binnenwateren>.
2. Jurkovič M., Jaroš J., Gorzelanczyk P. Trends in the development of inland waterways of the Slovak Republic URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523004246?via%3>.
3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji Éródlądowych dróg wodnych. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20020770695/O/D20020695.pdf>.
4. Săgeată R. River and Sea Transports in Romania in the European Union Strategy for the Danube Region Perspective. URL: [https://www.researchgate.net/publication/278023765\\_](https://www.researchgate.net/publication/278023765_).
5. Ordonanta nr. 42 din 28 august 1997 (\*\*republicată\*\*)privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare\*\*\*) URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/11262>
6. Ordonanta22/1999privindadministrareaporturilorși acăilornavigabile, utilizareainfrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare -REPUBLICARE\*) Ordonanta 22/1999 din 2010.07.22. URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/229473>
7. ORDIN nr. 1.286 din 7 august 2012 (\*actualizat\*)pentru aprobarea Regulamentului privind închirierea infrastructurii de transport naval care aparține domeniului public al statului și este concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare(actualizat până la data de 29 august 2013\*) URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/140467>.
8. Blue Book database. Database of main standards and parameters of the E waterway network. URL: [https://apps.unece.org/AGN/2eww\\_sections.aspx](https://apps.unece.org/AGN/2eww_sections.aspx).
9. ORDIN nr. 1.472 din 24 septembrie 2018pentru aprobarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară Emitent Ministerul Transporturilor. Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 844 din 4 octombrie 2018. URL: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/205455>.
10. Sectorul de Dunăre de la kmD 170 la gura de vărsare a canalului Sulina este cale navigabilă interioară a României, cu caracter maritim. Lista căilor navigabile interioare ale României. URL: [https://www.rna.ro/servicii/riie/acte\\_normative/ani/riie/acte\\_normative/Hotarare%20nr.%20665%20din%202008.html](https://www.rna.ro/servicii/riie/acte_normative/ani/riie/acte_normative/Hotarare%20nr.%20665%20din%202008.html).
11. Brady, Maureen E. Defining ‘Navigability’: Balancing State-Court Flexibility and Private Rights in Waterways. *Cardozo Law Review*, Vol. 36, p. 1415.
12. Kelo v. City of New London, 545 U.S. 469, 477 (2005).
13. Coleman v. Schaeffer, 126 N.E.2d 444, 447–49 (Ohio 1955) (Hart, J., dissenting).
14. Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know: What Policy Makers Need to Know. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2015.: The National Academies Press. URL: <https://nap.nationalacademies.org/read/21763/chapter/4>.
15. Appendix A Fuel-Taxed Inland Waterways. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2015. Funding and Managing the U.S. Inland Waterways System: What Policy Makers Need to Know: What Policy Makers Need to Know. Washington, DC: The National Academies Press. URL: <https://doi.org/10.17226/21763>.<https://nap.nationalacademies.org/read/21763/chapter/9>.