

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В. М. Корецького**

На правах рукопису

**САМОЙЛЕНКО Євген Анатолійович**

УДК 341.224.3

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ  
НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК**

12.00.11 – міжнародне право

**ДИСЕРТАЦІЯ**  
на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Науковий керівник –  
**ЧЕРНЯВСЬКИЙ Анатолій Леонідович,**  
кандидат юридичних наук, доцент

Київ – 2016

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	4
<b>РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВА НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК</b> .....	13
1.1 Поняття міжнародної ріки та його співвідношення із суміжними категоріями у міжнародному праві .....	13
1.2 Особливості реалізації права проходу по міжнародних ріках .....	30
1.3 Структура міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік .....	46
Висновки до Розділу 1 .....	60
<b>РОЗДІЛ 2. МЕХАНІЗМ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК</b> .....	63
2.1 Передумови формування міжнародно-правового режиму судноплавства по міжнародних ріках.....	63
2.2 Віденська конфігурація міжнародного річкового права .....	71
2.3 Барселонська конфігурація міжнародного річкового права та сучасний механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації.....	106
Висновки до Розділу 2 .....	139
<b>РОЗДІЛ 3. ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МЕХАНІЗМУ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК</b> .....	142
3.1 Моделі імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік .....	142
3.2 Інтегрована модель імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на внутрішніх водних шляхах України.....	147
3.3 Модернізація міжнародно-правового режиму судноплавства у дельті Дунаю ..	164

3.4 Проблеми та перспективи відновлення єдиного договірного режиму проходу по Дніпру .....	176
Висновки до Розділу 3 .....	188
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	190
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	197
<b>ДОДАТОК</b> .....	267

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Організація належного функціонування материкових водних сполучень, розташованих на території двох або більше країн, тісно пов'язана із цілеспрямованою розбудовою регіональних транспортних мереж. При цьому географічна структура залучених до перевізного процесу трансконтинентальних водних магістралей визначена міждержавними домовленостями, які встановлюють договірний статус насамперед міжнародних річкових шляхів у порівнянні з іншою сполученою з ними суднохідною акваторією в межах суто національних володінь (притоками головного русла, з'єднувальними каналами та ін.).

Лейтмотивом обрання теми є відсутність системного і комплексного дослідження проблем міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік. Посилює гостроту зазначеної проблеми відсутність у відношенні окремих з них будь-якої конвенційної регламентації порядку проходу іноземних суден. Зважаючи на розмаїття транскордонних прісноводних ресурсів на Землі, неабиякий інтерес для дослідження представляє з'ясування питання про глибину дисонансу між універсалізацією та локалізацією норм міжнародного річкового права, присвячених регулюванню судноплавства по материкових водах.

Вимагає уточнення поняття “міжнародна ріка”, що так і не знайшло свого адекватного відображення у міжнародно-правових актах. Поява у доктрині та офіційних джерелах нових схожих за змістом термінів вносить ризик неоднакового або навіть невірного тлумачення договірних норм та формування державами розрізненої правозастосовної практики при навігаційному використанні річкових шляхів розосереджених водозбірних басейнів. На жаль, подібні труднощі, детерміновані диверсифікацією та неоднорідністю сучасного міжнародного права, лише підкреслять загальновизнаний факт його фрагментації як головного деструктивного атрибуту. На це звернула увагу світової спільноти ще у 2006 р. Комісія міжнародного права ООН. В силу утвердження плюралізму видів антропогенної експлуатації прісноводного середовища та форм співробітництва

націй у цій сфері також є сенс у критичній переоцінці ваги ustalених критеріїв міжнародної ріки та їх структуризації у ієрархічній послідовності залежно від ступеня участі у формуванні позначуваної ними категорії міжнародного права.

Не дивлячись на існування низки теорій щодо обґрунтування можливості плавання іноземних суден по ділянках материкової акваторії держав, відмінних від країни прапору судна, концептуальна основа права на річковий прохід має бути переосмислена. Висунуті доктринальні підходи головним чином розкривають різне бачення оптимального співвідношення інтересів прибережних і неприбережних держав, втілених у їх протекціоністській чи експансіоністській політиці відповідно. Невиправдано урізається акцентоване споглядання на характер реалізації прирічковими країнами територіального суверенітету в умовах допуску таких суден у власні володіння.

Науковий аналіз у розрізі порушеної у дослідженні проблематики є особливо важливим для України, адже переважна частина її судноплавних прісноводних ресурсів формується за рахунок стоку із сусідніх держав. Ряду водних артерій, що протікають по українській території та фактично є міжнародними судноплавними ріками, не надано даного статусу на підставі угод між усіма прибережними країнами. Найбільшою мірою це стосується Дніпра. За таких умов виникає загроза стабільності міжнародних відносин України з сусідніми країнами з приводу навігаційного використання спільних водних об'єктів. У світлі обрання нашою державою євроінтеграційного курсу та підписання з Європейським Союзом у 2014 р. Угоди про асоціацію не менш актуальною є характеристика юридичної складової пристосування вітчизняного водотранспортного комплексу до транс'європейської транспортної мережі.

Загальним питанням міжнародного річкового права приділялася значна увага в роботах таких вчених-юристів, як: К. А. Бекашев, Е. Бенвеністі, Ф. Дж. Бербер, С. Богданович, К. Вернеско, Б. Віньярські, С. А. Гурєєв, Ш. Дінар, П. Є. Казанський, Д. А. Капонера, Л. Кафліш, Л. В. Корбут, С. МакКафрі, М. В. Некотенева, П. М. Огілві, П. Роджерс, М. А. Салман, Д. О. Сиваков, П. Стайнов, І. М. Тарасова, А. Л. Чернявський та ін.

Міжнародно-правовим аспектам річкового судноплавства присвячені праці С. Ель-Дін Амера, Ю. Я. Баскіна, М. Бенарян Бура Стеро, С. Т. Біндоффа, Л. Б. Веле, Б. Вітані, К. Ф. Вурм, Б. Гарсії, Л. Джеделхаузера, В. М. Дурденевського, Е. Ф. Енгельгардта, Е. Каратеодорі, Ф. Каттієр, Б. М. Клименка, А. В. Кулька, В. Д. Логунова, К. Малла, О. Манса, О. М. Наумова, Я. Остіна, Н. Паундса, М. С. Пінтора, К. Ровни, К. Соса-Родрігеса, П. Г. Фандікова, А. Л. Форштетера, Р. К. Хамме, Я. Хості, О. Л. Чернявської і т. д. При цьому поза увагою більшості авторів залишалася ідея комплексного аналізу міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік як цілісного інституту міжнародного річкового права. В даному контексті окремо вирізняється монографія професора Неймегенського університету Бели Вітані на тему “Міжнародний режим річкової навігації”, опублікованої у 1979 р. Проте час появи праці ускладнює застосування зроблених у ній висновків до сучасних проблем внутрішньоконтинентального судноплавства. До того ж монографія має лише відносно високий ступінь систематизації та аналітичної обробки накопиченого практикою масиву нормативного матеріалу.

Зазначені чинники зумовлюють актуальність дисертаційного дослідження міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження здійснювалося в рамках планової науково-дослідної теми відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України “Міжнародно-правові проблеми співробітництва України з світовими та європейськими інституційними структурами” (номер державної реєстрації 0101U007291).

**Мета і задачі дослідження.** Мета дисертаційного дослідження полягає у тому, щоб на основі аналізу існуючих міжнародно-правових норм щодо річкового судноплавства та практики їх застосування, ґрунтуючись на досягненнях вітчизняної та іноземної міжнародно-правової науки, сформулювати наукові положення і розробити практичні рекомендації щодо удосконалення правового регулювання цієї сфери міжнародних правовідносин та підвищення рівня

ефективності його механізму.

Виходячи із поставленої мети, визначені наступні задачі дисертаційного дослідження:

визначити поняття міжнародної ріки та його співвідношення із суміжними категоріями міжнародного права;

розкрити особливості реалізації права проходу по міжнародних ріках;

проаналізувати структуру міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік;

систематизувати договірну практику держав, спрямовану на регламентацію річкового судноплавства;

охарактеризувати моделі імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на міжнародних ріках;

виявити основні риси інтегрованої моделі імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на внутрішніх водних шляхах України;

з'ясувати оптимальні варіанти модернізації міжнародно-правового режиму навігації в дельті Дунаю;

запропонувати шляхи вдосконалення міжнародно-правової регламентації судноплавства по Дніпру.

*Об'єктом дослідження* виступають міжнародні правовідносини, пов'язані з навігаційним використанням міжнародних рік.

*Предмет дослідження* складає комплекс міжнародно-правових принципів і норм, що визначають природу, зміст та порядок навігаційного використання міжнародних рік.

**Методи дослідження.** Філософсько-світоглядною основою дослідження є основні положення, принципи та парадигми діалектики, герменевтики, феноменології та синергетики. Достовірність та обґрунтованість наукових результатів забезпечувалися використанням філософсько-світоглядних, загальнонаукових, спеціально-наукових та конкретно-наукових методів пізнання. У ході роботи над дисертацією використовувалися різноманітні методи дослідження,

головним серед яких є діалектичний метод пізнання. Його застосування дозволило дослідити проблеми міжнародно-правового регулювання проходу по міжнародних ріках на основі виявлення закономірностей взаємного впливу норм міжнародного річкового права та міжнародних правовідносин у сфері трансконтинентального судноплавства. Історичний метод використовувався під час дослідження процесів зародження, формування та розвитку міжнародно-правового режиму річкової навігації. Під час здійснення аналізу змісту поняття міжнародної ріки та суміжних категорій також використовувався порівняльний метод. При тлумаченні норм міжнародного права та встановленні особливостей їх реалізації застосовувалися формально-юридичний, системний, структурно-функціональний методи пізнання. При дослідженні практики держав, міжнародних міжурядових організацій, міжнародних судів та арбітражів використовувалися індуктивний метод, а також методи аналізу та синтезу.

**Наукова новизна** проведених пошуків полягає у тому, що дисертаційна робота є першим у вітчизняній юридичній науці системним та комплексним дослідженням сутності міжнародно-правового регулювання навігації на міжнародних ріках з урахуванням сучасних тенденцій розвитку міжнародного річкового права та практики його застосування. Здійснене дослідження дало можливість сформулювати ряд теоретичних підходів до визначення перспектив розвитку названого інституту та розробити практичні рекомендації щодо удосконалення правових норм та механізмів, спрямованих на забезпечення раціональної експлуатації вод міжнародних рік для потреб судноплавства.

Наукову новизну дослідження складають такі його основні положення, висновки та рекомендації:

*вперше:*

доведено визначальну роль територіального критерію (критерію транстериторіальності) міжнародної ріки як ключової її ознаки, оскільки відповідна материкова акваторія реально не присутня в міжнародних відносинах до тих пір, доки вона не співвіднесена із системою прибережних держав;

обґрунтовано екстраполяцію концепції обмеження територіального



суверенітету на відносини між прибережними державами стосовно навігаційного використання приналежних їм рік;

доведено, що судноплавство неприбережних націй, рівно як і договір, що таку можливість передбачає, є результатом спільного і добровільного волевиявлення прирічкових країн на основі погоджувальної природи міжнародного права, а не наслідком самообмеження територіального суверенітету кожної з них;

визначено типову модель оптимальної структури міжнародно-правового режиму річкової навігації, що надало можливість сформулювати базові складові міждержавної угоди про судноплавство по міжнародній ріці, які мають враховуватися при її укладенні з метою всебічного регулювання питань проходу по річкових шляхах;

запропоновано поняття “конфігурація міжнародного річкового права” для пояснення вихідної юридично стійкої моделі міжнародно-правового регулювання експлуатації транскордонних водних ресурсів, сутнісні риси якої відтворюються у міжнародно-правових режимах використання конкретних прісноводних об’єктів;

масив договірної практики стосовно навігаційного використання міжнародних рік піддано систематизації, що базується на врахуванні фундаментальних біполярних тенденцій розбудови міждержавної регламентації права судноплавної експлуатації водних магістралей – регіоналізації та універсалізації, – які описуються віденською та барселонською конфігураціями міжнародного річкового права;

визначено особливості імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік у розрізі її міжнародної та національної підсистем;

здійснено розгорнутий аналіз Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2014 р. на предмет її впливу на міжнародно-правовий режим судноплавства по внутрішніх водних шляхах нашої держави;

обґрунтовано правомірність входження України до Адміністрації Нижнього Дунаю;

запропоновано нову редакцію ст. 2 Белградської угоди 1948 р. у зв’язку із введенням Україною в експлуатацію власного альтернативного глибоководного

суднового ходу в дельті Дунаю, а саме: “Конвенція поширюється на судноплавну частину Дунаю від Кельхейма до Чорного моря через Сулинське гирло з виходом до моря через Сулинський канал та через Кілійське гирло з виходом до моря через гирло Бистре”;

запропоновано проект Конвенції про судноплавство на Дніпрі, якою у тому числі передбачається створення міжнародної міжурядової організації зі спеціальною компетенцією – Дніпровської річкової комісії;

*удосконалено:*

поняття міжнародної ріки, під якою слід розуміти наземний прісноводний ресурс стокового типу, що розташований в межах території декількох держав і використовується для навігаційних та (або) ненавігаційних потреб;

підходи до розмежування поняття міжнародної ріки із такими суміжними категоріями міжнародного права, як: судноплавний водний шлях міжнародного значення, внутрішній водний шлях міжнародного значення, міжнародний водний шлях, міжнародний водотік, транскордонний водотік, транскордонні води, транскордонний водний об’єкт, розподілений водний ресурс, міжнародний річковий басейн, міжнародний водозбірний басейн;

міжнародно-правовий режим дунайського судноплавства *mutatis mutandis*;

*дістали подальшого розвитку:*

уявлення про політичний, транспортний, географічний та правовий критерії міжнародної ріки, котрі за своєю природою виступають не ознаками родового поняття міжнародної ріки, а мають бути покладені в основу поділу таких рік на окремі різновиди;

погляди на свободу судноплавства по міжнародних ріках, оскільки аналіз сучасної білатеральної договірної практики держав дає підстави прирівняти відкриття країнами на засадах взаємності належних їм материкових водних шляхів до звуженого трактування вільної річкової навігації, а запроваджена Барселонською конвенцією 1921 р. свобода проходу по внутрішніх водних шляхах міжнародного значення хоча й впливає із принципу взаємності, але повинна розглядатися у широкому значенні, зважаючи на відкритий характер цієї угоди;

доктринальні погляди на міжнародно-правовий статус приналежних до території України міжнародних судноплавних рік на підставі аналізу двосторонніх угод з іншими країнами про взаємне судноплавство, що дало підстави стверджувати про запровадження у відношенні таких внутрішніх водних шляхів не єдиного режиму навігації, а нормативно-індивідуалізованих умов плавання суден під прапорами держав-учасниць цих договорів.

**Практичне значення одержаних результатів.** Сформульовані в дисертації пропозиції, висновки та рекомендації можуть бути використані для удосконалення механізму міжнародно-правового регулювання відносин трансконтинентальної навігації, а також під час розробки та впровадження нових або перегляду діючих міжнародних договорів у сфері річкового судноплавства.

Окремі положення дисертації можуть бути використані у правозастосовній діяльності міжнародних судів чи арбітражів та в практиці держав під час розв'язання спорів з питань реалізації права на прохід по міжнародних ріках.

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження запроваджуються у навчальному процесі під час проведення лекційних та семінарських занять з курсу “Міжнародне право”.

**Апробація результатів дисертації.** Положення та висновки дисертаційного дослідження обговорювалися у відділі міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України.

Основні положення дисертації оприлюднені на: Першій міжнародній науково-практичній конференції (м. Севастополь, 14-16 травня 2011 р.; тези опубліковані), Другій міжнародній науковій конференції “Міжнародні читання, присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П. Є. Казанського” (м. Одеса, 21-21 жовтня 2011 р., тези опубліковані), Другій міжвузівській науково-практичній конференції (м. Гродно (Білорусь), 24 травня 2012 р.; тези опубліковані), Всеукраїнській науково-практичній конференції “Актуальні проблеми міжнародного права” (м. Севастополь, 21-23 червня 2012 р.; тези опубліковані), Третій міжнародній науковій конференції “Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П. Є. Казанського” (м. Одеса, 2-3 листопада 2012 р., тези

опубліковані), міжнародній науково-практичній конференції “Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції” (м. Одеса, 13 грудня 2013 р.; тези опубліковані), міжнародній конференції “Симбіоз національного і міжнародного права” (м. Санкт-Петербург (Російська Федерація), 17 травня 2014 р.; тези опубліковані), міжнародній науково-практичній конференції “Правові реформи в Молдові, Україні та Грузії в контексті євроінтеграційних процесів” (м. Кишинів (Молдова), 7-8 листопада 2014 р.; тези опубліковані), міжнародній науково-практичній конференції “Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети” (м. Одеса, 23-24 січня 2015 р.; тези опубліковані).

**Публікації.** Основні результати та висновки дисертаційного дослідження знайшли відображення у 19 публікаціях: 1 міжнародній колективній монографії, 9 наукових статтях (з яких 7 – у фахових виданнях України, 2 – у періодичних виданнях іноземних держав) та 9 опублікованих тезах доповідей на наукових і науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації** обумовлені поставленими метою та задачами дослідження. Робота складається із вступу, трьох розділів, які включають десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатку. Загальний обсяг дисертації складає 280 сторінок, з яких бібліографія викладена на 70 сторінках (486 джерел), додаток – на 14 сторінках.

## РОЗДІЛ 1

### ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВА НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК

#### **1.1 Поняття міжнародної ріки та його співвідношення із суміжними категоріями у міжнародному праві**

У міжнародному праві загальноприйнято виділяти національні та міжнародні ріки. Національними є ріки, що протікають по території однієї держави, знаходяться під її суверенітетом і правовий режим використання яких встановлюється цією країною на основі внутрішнього законодавства. Оскільки національна ріка розташовується повністю в межах конкретної країни, то вона безпосередньо не перебуває у сфері інтересів інших країн. Якщо ж виходити з позиції, що міжнародними слід вважати ріки, які є предметом взаємовідносин між державами, то міжнародними в найширшому розумінні можна вважати ріки, які перетинають територію більш, ніж однієї країни. При цьому розташування міжнародних рік по відношенню до території держав, через які вони протікають, може бути різним в силу різноманітності географічного положення річкових систем. Варто вказати і на множинність видів їх використання. Одні міжнародні ріки придатні для судноплавства, інші – використовуються виключно для цілей, не пов'язаних із навігацією (наприклад, для потреб промисловості чи сільського господарства). Зазначеними обставинами, а також особливостями політичних позицій держав пояснюється існування розбіжностей в доктрині міжнародного права щодо поняття міжнародної ріки, її критеріїв та видів.

До XIX ст. договори, які уклалися прибережними державами, стосувалися правового режиму конкретних рік, які протікали по території двох чи більше країн або відігравали роль кордону між ними. Положення цих угод не поширювалися на інші міжнародні ріки, тому, власне, її поняття і не було відомим [146, с. 32].

Щоправда, договори аналогічного типу підписувалися й на початку XIX ст.: Тільзітські мирні договори від 7 липня 1807 року між Росією і Францією [249, с. 313] та від 9 липня 1807 року між Францією і Прусією [445] відповідно проголосили свободу судноплавства по р. Вісла й деяких інших водних об'єктах; Паризький мирний договір від 30 травня 1814 року [438] між Францією, Росією, Прусією та Англією встановив свободу судноплавства по р. Рейн. Найбільш ранні за хронологією положення, які стосувалися міжнародних рік взагалі, з'являються в Заключному акті Віденського Конгресу від 9 червня 1815 року [358, р. 29–30]. Проте не зовсім коректною є висловлена у літературі думка, що в даному документі термін “міжнародна ріка” був визначений вперше [374, р. 462], адже в тексті акту про нього навіть не згадувалося. Саме поняття міжнародної ріки стало вживатися із останньої чверті XIX ст. У 1879 р. даний термін ввів французький вчений Едуард Філіп Енгельгардт [28, с. 17; 68, с. 27], поклавши його в основу праці “Конвенційний режим міжнародних рік” [349].

Основною причиною виникнення поняття міжнародної ріки було прагнення забезпечити свободу судноплавства по ріках, що перетинають чи розділяють території двох або більше держав. Дана обставина вплинула і на наступні визначення міжнародної ріки, коли вони стали інтенсивніше використовуватися в інших, аніж навігація, цілях [73, с. 6]. Загалом, у міжнародному праві набули поширення наступні типи визначень:

1) міжнародною називається судноплавна ріка, яка перетинає (розділяє) території двох або більше держав і має безпосереднє сполучення з морем (К. Бекашев [122, с. 558–559], М. Захаров [65, с. 156], Ф. Ліст [108, с. 271], В. Махаджан [373, р. 118], Л. Оппенгейм [148, с. 39], С. Патель [384, р. 72], А. Рів'є [193, с. 101], К. Саксена [398, р. 87–88], В. Уляницький [260, с. 84], П. Фіоре [353, р. 356] та ін.);

2) міжнародною є судноплавна ріка, що протікає або розділяє території двох чи більше держав, має сполучення з морем і використовується на основі міжнародної угоди, згідно якої, як правило, відкрита для міжнародного судноплавства (Ф. Бербер [297, р. 11], А. Вишинський [20, с. 450], В. Гуіуляк [123,

с. 459], В. Дурденевський [48, с. 232], П. Казанський [68, с. 13–14], Е. Каратеодорі [302, с. 302; 303, р. 76–77], Ф. Кожевников [78, с. 205], А. Стоянов [243, с. 366–369] та ін.);

3) міжнародною називається судноплавна ріка, яка протікає або розділяє території двох чи більше держав та може не мати безпосереднього сполучення з морем (М. Буроменський [129, с. 107], Р. Каламкарян [69, с. 473], Ю. Мігачьов [69, с. 473], М. Черкес [272, с. 175] та ін.);

4) міжнародною є будь-яка ріка, що перетинає або розділяє території декількох держав і може не мати безпосереднього сполучення з морем (С. Боняр [12, с. 206], Дж. Браерлі [301, р. 231–232], Я. Броунлі [13, с. 390], А. Гефтер [23, с. 155], О. Ейхельман [277, с. 17–18], Ю. Ільїн [66, с. 90], Д. О'Коннелл [382, р. 616], М. Копилов [114, с. 564], М. Коркунов [99, с. 189], І. Лукашук [111, с. 415], Ю. Малєєв [115, с. 120], К. Малла [375, р. 1], Ф. Мартенс [113, с. 386–387], М. Некотєнева [145, с. 100], Н. Пронюк [181, с. 121], М. Ушаков [105, с. 31; 265, с. 175], О. Хлєстов [117, с. 225], К. Штрупп [408, р. 76] та ін.);

5) міжнародною є будь-яка ріка, що перетинає або розділяє території декількох держав, може не мати безпосереднього сполучення з морем і використовується на основі міжнародного договору (М. Баймуратов [2, с. 494], П. Бірюков [8, с. 88–89], А. Дмитрієв [31, с. 312], В. Муравйов [31, с. 312], В. Суворова [121, с. 477], Л. Тимченко [245, с. 149] та ін.);

б) міжнародною є ріка, яка протікає по території однієї держави та має безпосереднє сполучення з морем (І. Блюнчлі [10, с. 33–34, 204], А. Форштетер [268, с. XXXIII–XXXVI] та ін.).

Кожен з наведених підходів ґрунтується на виділенні певних ознак, лише за наявності яких ріка може визнаватися як міжнародна. При цьому ознаки міжнародних рік, які розглядаються як суттєві, відображають ключові загальновідомі, іманентні або набуті, властивості (характеристики) таких рік як транскордонних прісноводних ресурсів та об'єкту міжнародно-правового регулювання: судноплавність, наявність виходу до моря, перетинання території декількох держав, договірний характер використання тощо. Тому для розв'язання

триваючої понад півтора століття дискусії вчених-міжнародників необхідним є не пошук нових концепцій, цінність і раціональність яких поза аналізом названих невід'ємних рис міжнародних рік уявлятимуться сумнівними, а формулювання визначення поняття міжнародної ріки на основі перегляду існуючих та встановлення дійсно істотних її критеріїв [214, с. 159].

Наведені типи визначень в сукупності ґрунтуються на наступних критеріях міжнародної ріки:

– транспортному [4, с. 7] (функціональному [2, с. 494; 245, с. 149], фізичному [28, с. 17; 144, с. 431], критерії судноплавності [29, с. 305]) – можливості здійснення регулярної навігації [144, с. 431; 245, с. 149];

– географічному [2, с. 494; 4, с. 7; 144, с. 431; 245, с. 149] – наявності виходу по ріці до моря [4, с. 7; 144, с. 431; 245, с. 149];

– правовому [5, с. 254; 144, с. 432] (юридичному [68, с. 13–14]) – договірному характері режиму міжнародної ріки [5, с. 254], регулюванні використання таких рік на основі міжнародної угоди прибережних держав [144, с. 432];

– політичному [2, с. 494; 4, с. 7; 29, с. 305; 245, с. 149] (геополітичному [28, с. 17; 144, с. 431]) – перетинанні або розділянні території двох і більше держав [28, с. 17; 29, с. 305; 144, с. 431; 245, с. 149].

Історично одним із пріоритетних був транспортний критерій, оскільки до кінця XIX ст. проблема міжнародних рік зводилася майже виключно до їх навігаційного використання [5, с. 253; 105, с. 32] і певною мірою до регулювання вилову риби, а у відношенні несудноплавних рік – до питань встановлення і підтримки державних кордонів [5, с. 253]. В ті часи судноплавні ріки визначалися як “власне міжнародні ріки” [31, с. 313; 265, с. 175].

В сучасній доктрині міжнародного права спостерігається неоднозначне ставлення до доцільності виділення транспортного критерію. Повторно не акцентуючи уваги на вже названій групі авторів, котрі виводили поняття міжнародної ріки, спираючись на обов'язковість її придатності до навігації, варто відмітити відсутність єдиної позиції серед тих вчених, що не поділяють ідеї



істотності даної ознаки. Н. К. Дінь, П. Дайє, А. Пелле вважають, що поняття міжнародної ріки, базуючись виключною мірою на критерії судноплавності, виявляється занадто вузьким, тому що використання прісних водойм стає все більш чисельним та різноманітним [29, с. 306]. Б. Клименко вказує, що судноплавство не є на даний момент єдиним критерієм міжнародної ріки [118, с. 103]. Розвиваючи останню точку зору, окремі науковці стверджують, що в деяких випадках судноплавство взагалі може не бути критерієм визнання ріки міжнародною [73, с. 9; 116, с. 364]. Так, якщо ріка, яка протікає по території двох і більше держав, не являється судноплавною, але використовується для потреб промисловості чи сільського господарства або може використовуватися для таких цілей, то немає причин, щоб не вважати дану ріку міжнародною. Визначаючи ріку як міжнародну, ми маємо на увазі, що користування нею зумовлює міжнародні проблеми [73, с. 9]. Інші автори пов'язують втрату первісного значення транспортного критерію не з появою нових видів використання міжнародної ріки, а з розвитком залізничних, автомобільних та повітряних сполучень [120, с. 407].

На нашу думку, не залежно від особливостей будь-якої окремо взятої річкової системи віднесення транспортного (функціонального) критерію до істотних ознак поняття міжнародної ріки є необґрунтованим. Такий висновок впливає з необхідності переосмислення уявлення про навігацію на міжнародних ріках. По-перше, із середини ХХ століття принаймні не меншу роль починає відігравати питання їх ненавігаційного використання. Інтенсивне використання міжнародних рік для промислових та сільськогосподарських потреб призводить до зміни їх гідрологічного режиму, а тому неминує зачіпати інтереси прибережних держав. Лише шляхом міжнародного співробітництва можуть бути вирішені питання використання міжнародних рік як питних джерел та проблема транскордонного забруднення цих рік. По-друге, аналіз історії та теорії міжнародного річкового права свідчить, що в основі визначення міжнародної ріки була характеристика судноплавності саме як її природної властивості та можливості забезпечити регулярний прохід суден різних країн [214, с. 159–160]. Однак, на даний час поняття судноплавності в міжнародному праві зазнало змістового розширення, оскільки з

урахуванням розвитку гідротехнічного будівництва практично будь-яка несудноплавна ріка може бути пристосована для потреб навігації. Відповідно до положень ст. XII Хельсинських правил використання вод міжнародних рік 1966 р. судноплавною вважається ріка, яка за своїм природним станом чи внаслідок проведення спеціальних робіт придатна для плавання торгових суден [410, р. 295]. Крім того, останнім часом спостерігається динамічний розвиток особливих видів річкового транспорту і надаваних ним послуг, пов'язаний із появою нових типів суден та способів перевезення пасажирів та вантажу, які можуть бути задіяні в умовах обмеженої навігації. В першу чергу це стосується створення та використання річкових суден на повітряних подушках, що можуть пересуватися над поверхнею ріки незалежно від її глибини через відсутність безпосереднього контакту рульових пристроїв з водою.

Із транспортним пов'язаний географічний критерій міжнародної ріки. Їх поява та нерозривний зв'язок обумовлені теоретичною і практичною зацікавленістю у навігаційному використанні міжнародних рік. Виходячи з власної сутності географічного чинника, умовою визнання ріки міжнародною є її здатність забезпечити міжнародне суднопластво. Останнє в науковій літературі пов'язується саме з наявністю сполучення міжнародної ріки з морем, оскільки в силу цих географічних особливостей такі ріки можуть використовуватися в навігаційних цілях як прирічковими, так і іншими країнами [31, с. 313; 119, с. 301; 244, с. 406]. Особливістю радянської доктрини міжнародного права було те, що доцільність виокремлення суто географічного чинника без виділення правового критерію заперечувалася. На переконання радянських юристів-міжнародників режим міжнародної ріки, яка впадає в море, повинен бути визначений самими прибережними країнами на основі спеціальної угоди. Історично встановлення свободи суднопластва по міжнародних ріках для торгових суден всіх держав було, як правило, результатом політичного тиску чи застосування прямої економічної чи військової сили з боку провідних країн по відношенню до прирічкових держав [5, с. 256]. Тому утвердження принципу свободи навігації для неприбережних держав розглядалося як прояв прагнення буржуазної науки міжнародного права

обґрунтувати використання міжнародних рік для капіталістичної експансії слаборозвинених держав [73, с. 10–11].

На наше переконання, транспортний критерій міжнародної ріки за своєю природою має похідний характер від географічного, а їх спільною першоосною є судноплавність рік, що протікають по території декількох держав (тим більше, що на земній кулі, за винятком ангольсько-намібійської ріки Кунене, фактично не існує транскордонного прісноводного ресурсу, який би впадав в морські води, але не був придатним для навігації [259, с. 495]). Ставити у залежність визнання ріки міжнародною від наявності її судноплавного сполучення із морем безпідставно. Природний зв'язок цих водних ресурсів лише зумовлює інтенсивну навігацію на відповідних міжнародних ріках, що в переважній більшості випадків закономірно призводить до формування їх особливого договірного режиму. Зважаючи на неактуальність критерію судноплавності, віднесення географічного критерію до істотних ознак поняття міжнародної ріки також є необґрунтованим [214, с. 160].

Правовий (юридичний) критерій відноситься деякими науковцями до однієї з найважливіших ознак міжнародної ріки [5, с. 254]. Дане твердження ґрунтується на позиції, що всі питання використання міжнародних рік підлягають міжнародно-правовому регулюванню на основі угоди між прибережними державами з урахуванням їх законних прав та інтересів, а щодо рік, які використовуються для міжнародного судноплавства, – також з урахуванням інтересів неприбережних країн [105, с. 33]. Прихильниками обов'язковості договірного характеру режиму міжнародної ріки вважалася невдалою спроба визначення її поняття за допомогою інших (неправових) критеріїв, адже за таких умов неприбережні держави можуть претендувати на свободу судноплавства по значній кількості рік [28, с. 18]. Ми притримуємося протилежної точки зору, яка ґрунтується на потребі розрізнення міжнародних рік *de facto* і міжнародних рік *de jure*. Правовий критерій не може розглядатися в якості істотного, оскільки наявність чи відсутність домовленостей між державами про використання міжнародної ріки не є вирішальним чинником для визнання ріки міжнародною. Міжнародні угоди свідчать тільки про договірний характер правового режиму річкових шляхів, про письмове оформлення

міжнародних зобов'язань прибережних країн в даній сфері.

Цілком обґрунтовано, на нашу думку, розглядати необхідною і достатньою ознакою міжнародної ріки факт перетинання або розділення нею території двох чи більше держав [214, с. 160]. Як зазначає Б. Клименко, якщо даний критерій має лише географічне значення, то сумнівно, щоб він зміг лягти в основу міжнародно-правового поняття. Адже з точки зору міжнародного права під міжнародною можна розуміти таку ріку, у відношенні якої прибережні держави несуть певні права і обов'язки, завдяки чому і формується міжнародно-правовий режим цієї ріки. В разі доведення того, що із запропонованого критерію неминуче випливають певні права і обов'язки держав, його можна вважати ознакою міжнародної ріки [73, с. 12].

Якщо розглянути варіант судноплавного використання міжнародної ріки, то географічна близькість і спільність судноплавного шляху, води якого протікають із території однієї країни на територію іншої, створюють особливі взаємовідносини між цими прибережними країнами. Практика засвідчує, що на засадах взаємності прирічкові держави зазвичай надають одна одній свободу навігації на своїй частині міжнародної ріки за умови дотримання встановлених ними правил проходу. Таким чином, у прибережних держав існує позадоговірне право претендувати на судноплавство по міжнародних ріках [73, с. 13]. Згідно ст. XIII Хельсинських правил використання вод міжнародних рік кожна прибережна держава володіє правом вільного судноплавства на всій протяжності таких рік [410, р. 295]. Щодо ненавігаційного використання міжнародних рік, то при будівництві гідроелектростанцій, використання вод для зрошення в сільському господарстві й т. ін. між зацікавленими державами досить часто укладається договір. Однак, така угода спрямована на врегулювання проблеми, яка виникла ще до її укладення. Прибережна держава при цьому не може абсолютно вільно розпоряджатися водами міжнародних рік, якщо ніякого договору не укладалось. Таке використання вод, враховуючи, що вони протікають по території іншої країни, мало б бути засноване на абсолютному суверенітеті, який відкидається сучасною доктриною і практикою міжнародного права. Прибережна країна не вправі використовувати води міжнародної ріки таким чином, щоб завдавалася істотна шкода території іншої

країни [73, с. 14].

Таким чином, факт перетинання або розділення рікою територій декількох держав породжує взаємозалежність інтересів прибережних держав, призводить до встановлення їх прав та обов'язків, а тому дає підстави розглядати таку ріку як міжнародну.

Погоджуючись зі змістом політичного критерію, ми вважаємо неточною його назву. На поставлену проблему звертає увагу й те, що в деяких випадках перетинання (розділення) міжнародною рікою території двох або більше країн трактується як географічний, а не політичний її фактор [12, с. 206; 31, с. 312; 73, с. 12; 105, с. 33]. Дійсно, з однієї сторони, маючи встановлену протяжність, ширину, глибину і просторову конфігурацію [342, р. 17–19, 132–134], міжнародна ріка доповнює географічну характеристику територій відповідних держав чи окремого регіону. З іншої сторони, активна діяльність прибережних та неприбережних країн з використання міжнародних рік, численні міжнародні спори у даній сфері побічно вказують на політичний відтінок фактору перетинання ними території більш, ніж однієї держави.

Однак, із проведеного вище аналізу випливає, що логічний наголос при визначенні сутності політичного (географічного) критерію робиться на факті перетинання міжнародною рікою територій декількох країн. Територія як місце розташування міжнародних рік значною мірою невіддільна від її організації, оскільки сама по собі територія реально не присутня в міжнародних відносинах до тих пір, доки не співвіднесена з державою та (чи) системою держав. Тому ми вважаємо найбільш доречним вести мову про територіальний критерій, або критерій транстериторіальності, міжнародної ріки [400, с. 320]. Самобутнє значення політичного критерію полягає у поясненні геополітичної (панекономічної) ролі, яку виконує ріка у відносинах між прибережними країнами, виходячи з особливостей її локалізації на політичній карті регіону: вона або слугує водним кордоном, або розділяється поперечними демаркаційними лініями, що дає можливість державам одноосібно займати певну частину верхів'я, середнього чи нижнього водного стоку. На цьому ґрунті досить часто між країнами виникали суперечки докола питання

обсягів і характеру експлуатації міжнародних рік.

Таким чином, міжнародними є всі ріки, що перетинають або розділяють території двох чи більше держав. Дане поняття ґрунтується на єдиному істотному територіальному критерії. Політичний, транспортний, географічний та правовий критерії не втрачають своєї ролі. Існує стійкий взаємозв'язок між ними та критерієм транстериторіальності. Всі названі чинники можуть поєднуватися в різних комбінаціях, що дозволяє говорити про види міжнародних рік. Тобто, політичний, транспортний, географічний та правовий критерії за своєю природою виступають не ознаками родового поняття міжнародної ріки, а мають бути покладені в основу поділу таких рік на окремі різновиди: політичний вказує на існування транскордонних (багатонаціональних) і прикордонних міжнародних рік (незалежно від того сполучені вони з морем чи ні), транспортний – судноплавних і несудноплавних, географічний – відкритих та внутрішньоконтинентальних (що не впадають у морську акваторію), правовий – договірних та недоговірних. Встановлення такої ієрархії родової і видових ознак міжнародних рік, до цих пір не запропонованої в доктрині міжнародного права, сприяє не тільки гнучкій їх класифікації, а й дає змогу простежити закономірності у розвитку правового режиму даних рік. Наприклад, міжнародні ріки, які мають вихід до моря чи океану, зазвичай є судноплавними, в тому числі й для неприбережних держав, що історично призводило до формування договірних режиму їх навігаційного використання на основі міжнародних угод.

Поняття міжнародної ріки є одним з найуживаніших в міжнародно-правовій доктрині при визначенні прісних вод, що в силу особливостей стоку розташовуються на території двох або більше країн. Однак, на даний момент в теорії та практиці міжнародного права для позначення стічних (потоківих) прісноводних ресурсів, з приводу яких між державами виникають міжнародні відносини, використовується ряд інших специфічних понять: судноплавні водні шляхи міжнародного значення, внутрішні водні шляхи міжнародного значення, міжнародні водні шляхи, міжнародні водотоки, транскордонні водотоки, транскордонні води (водні об'єкти), розподілені водні ресурси, міжнародні річкові басейни, міжнародні

водозбірні басейни. Хоча в кожен з цих термінів і вкладається різний зміст, основна їх спільна риса – перетинання водами територій різних держав – завжди незмінно присутня. В такій ситуації виникає проблема співвідношення поняття міжнародної ріки із суміжними правовими категоріями, які сформувалися у міжнародному праві.

Вирішення описаної термінологічної неузгодженості уявляється актуальним, адже непослідовність у використанні взаємопов'язаних між собою термінів може призвести як до логічних, так і юридичних помилок, що зі значним ступенем ймовірності негативно відобразиться і на процесах кодифікації в міжнародному праві. Наприклад, в ситуації, коли міжнародно-правові норми стосуються правового режиму міжнародних водотоків, виникає питання про поширення аналогічного режиму на міжнародні ріки, стік яких визначається підземними водами цих водотоків. На жаль, в міжнародно-правовій доктрині та практиці міжнародних відносин вживання перерахованих понять чітко не розмежовується. Не зважаючи на гостроту окресленої проблеми, доводиться констатувати, що у вітчизняній та зарубіжній міжнародно-правовій думці питання визначення місця поняття міжнародної ріки в системі суміжних правових категорій залишається недостатньо дослідженим [217, с. 152].

Міжнародна ріка – це ріка, що перетинає або розділяє території декількох держав і використовується останніми в навігаційних та (або) ненавігаційних цілях. Якщо висловлюватися абстрактніше, то міжнародна ріка є поверхневим прісноводним об'єктом, що протікає по території різних країн. Наведені твердження дають змогу відмежувати поняття міжнародної ріки від інших схожих правових категорій, які вкоренилися в міжнародно-правовій теорії та практиці [217, с. 152].

В Барселонській конвенції про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення від 20 квітня 1921 року під даними шляхами розуміються: 1) всі природні судноплавні в напрямку до моря і від моря ділянки водного шляху, які розділяють чи перетинають різні держави; 2) будь-які частини яких-небудь інших природних судноплавних в напрямку до моря і від моря водних шляхів, які з'єднують з морем природні судноплавні водні шляхи, що розділяють чи перетинають різні держави; 3) водні шляхи чи їх ділянки, як природні, так і штучні,

які спеціально оголошені такими, що підпадають під дію конвенції на підставі односторонніх актів держав, під суверенітетом яких вони знаходяться, або на підставі міжнародних угод. Притоки розглядаються як самостійні водні шляхи; обвідні канали, збудовані з метою усунення недоліків водного шляху, що підпадає під згадане вище визначення, включаються до цього шляху [311, р. 34].

Введення в договірну практику обговорюваного поняття відбулося ще після Першої світової війни, коли в Європі розпочався процес гідротехнічного будівництва, в тому числі спорудження каналів, які з'єднували різні річкові басейни. По мірі створення єдиних воднотранспортних систем, міжнародне судноплавство все частіше відбувається не тільки по міжнародних ріках, а й по інших, різних за своїм статусом, природних і штучних водних шляхах [28, с. 20–22].

Відтак, на час прийняття Барселонської конвенції зацікавленість держав в ефективній навігації на міжнародних ріках домінувала над прагненням детальної регламентації інших видів їх використання. Введення цією Конвенцією нового терміну свідчить про спробу відійти від поняття міжнародної ріки. Поняття судноплавного водного шляху міжнародного значення розроблено з метою позначення не лише міжнародних рік з їх притоками як природних водних об'єктів, а й усіх інших штучно створених водних потоків, які сполучають ці ріки між собою чи з іншими ріками або з відкритим морем. За таких умов водний шлях, який проходить по території декількох держав, включаючи міжнародну ріку та сполучні канали, на всій його протяжності теоретично і практично перебуватиме у сфері міжнародно-правового регулювання [217, с. 153]. Також обраним Конвенцією 1921 р. терміном охоплюється й поняття озера, якщо через нього в напрямку до моря і від моря пролягає судноплавний водний шлях, який розділяє чи перетинає різні держави або якщо така водойма з інших підстав підпадає під дію цієї Конвенції. В ході дискусій на Барселонській конференції не оспорювався підхід, згідно з яким навігація по внутрішніх водних шляхах включає в себе й навігацію по озерах. В процесі обговорень проекту Конвенції відзначалося, що річка По розглядається як міжнародна в силу того, що її ліва притока Тічіно сполучається з озером Маджоре, яке розташовується на італійсько-швейцарському кордоні. А



представник Венесуели при обговоренні положень проекту конвенції відмітив, що ріки й озера країни відкриті для навігації з 1817 року [480, р. 9, 31, 208]. Тобто термін “судноплавний водний шлях міжнародного значення” стосується будь-яких прісноводних ресурсів, які перетинають території різних країн, а тому є ширшим від поняття міжнародної ріки.

19 січня 1996 року в Женеві була прийнята Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення [51]. В основу документу було покладено нову систему класифікації європейських внутрішніх водних шляхів, розроблену Робочою групою з внутрішнього водного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (далі – СЕК ООН) в листопаді 1992 р. Система заснована на стандартних параметрах суден і замінила систему, яка діяла з 60-х рр. ХХ ст. й базувалася на вантажопідйомності суден [273, с. 606–607]. Цим пояснюється акцентованість Угоди на “технічній” складовій судноплавства, пов’язаній більше із судноводінням, аніж правовим режимом навігації по таких шляхах. Дана Угода є погодженим планом розвитку і будівництва мережі європейських внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Документ містить перелік цих водних шляхів та їх технічну характеристику. Проте, в Угоді відсутнє загальне визначення поняття водного шляху міжнародного значення. Так само є незрозумілим, яким чином даний термін має співвідноситися з поняттям внутрішнього водного шляху міжнародного значення. Проведений нами аналіз Європейської угоди 1996 р. дає підстави стверджувати, що її метою є визначення єдиних технічних і експлуатаційних параметрів при будівництві, модернізації та експлуатації водних шляхів, призначених для річкових перевезень. Угода встановлює керівні принципи для судноплавних характеристик міжнародних рік, по яких здійснюються названі перевезення. Документ при цьому передбачає навігаційне використання озер, не обов’язково міжнародних, через які може пролягати шлях суден.

Тобто термін “внутрішні водні шляхи міжнародного значення”, як і у випадку з охарактеризованим поняттям судноплавних водних шляхів міжнародного значення, розрахований на позначення будь-яких прісних поверхневих вод,

придатних для навігаційного використання. Тому з аналогічних міркувань він також є ширшим від поняття міжнародної ріки.

Окремої уваги варте поняття міжнародного водного шляху. В науковій літературі першої третини ХХ століття його асоціювали з міжнародними ріками і використовували як синонім, характеризуючи навігаційне використання річкових вод [383, р. 8, 150–163]. В цьому контексті дане поняття згадується і в преамбулі Барселонської конвенції 1921 р. [311, р. 31]. Е. Хіменес де Аречага під міжнародними водними шляхами розуміє міжнародні ріки та озера, які розділяють або проходять по території двох чи більше країн [270, с. 280–281].

З усією очевидністю можна стверджувати, що текстуальне формулювання обговорюваного терміну само по собі вже визначає сферу його бажаного застосування: для транспортних перевезень завжди використовувалися водні шляхи, під якими традиційно розумілися саме поверхневі води. Тому ми розділяємо позицію тих вчених, які вважають, що поняття міжнародного водного шляху є синонімом проаналізованих понять внутрішнього (чи судноплавного) водного шляху, позначаючи те ж коло прісноводних об'єктів [28, с. 21–22; 217, с. 154]. В основі всіх трьох термінів залишається правова категорія “міжнародна ріка”, з якою вони співіснують в актах міжнародного права й науковій літературі. З одного боку, в цьому виявляється прагнення світової спільноти до контролю за інтенсивним антропогенним впливом на транскордонні прісноводні ресурси через спорудження каналів чи здійснення будь-якого іншого гідротехнічного будівництва. А з іншого боку, – це аргумент в обґрунтування необхідності існування єдиного правового режиму судноплавного використання системи водних шляхів незалежно від різновиду сполучених між собою водних об'єктів, що утворюють таку систему.

З посиленням значення несудноплавних видів використання річкових вод міжнародне право збагатилося не тільки нормами, які регулюють міждержавні відносини в цій сфері, а й новими поняттями: міжнародний водотік, транскордонний водотік, транскордонні води (водні об'єкти), розподілений водний ресурс, міжнародний річковий басейн, міжнародний водозбірний басейн. Всі ці поняття охоплюють прісні води, що переміщуються з території однієї країни на територію

іншої країни. При цьому більшість названих понять включають як поверхневі, так і підземні води.

Так, згідно з Конвенцією з охорони та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер від 17 березня 1992 року транскордонні води – це будь-які поверхневі чи підземні води, які позначають, перетинають кордони між двома і більше державами або розташовані на таких кордонах [87]. Варто звернути увагу, що поняття “транскордонний водотік” в Конвенції не розкривається, а лише згадується в її назві та преамбулі. Тому можна зробити висновок про взаємозамінність двох термінів. Договірна практика держав загалом сприйняла підхід, запропонований Конвенцією 1992 р. Виходячи з положень Конвенції про право несудноплавних видів використання міжнародних водотоків від 21 травня 1997 року під водотоком розуміється система поверхневих і ґрунтових вод, які в силу свого фізичного взаємозв’язку являють собою єдине ціле і зазвичай мають спільне закінчення. Міжнародним Конвенція визначає такий водотік, частини якого знаходяться в різних державах [93]. Причому і Конвенція 1992 р., і Конвенція 1997 р., а також численні партикулярні міждержавні угоди мають яскраво виражену спрямованість на врегулювання ненавігаційного використання прісноводних ресурсів, спільних для кількох країн.

Ретельний аналіз міжнародних документів на предмет співвідношення згаданих в їх тексті термінів з поняттям міжнародної ріки дає підстави для наступних пов’язаних між собою висновків. По-перше, поняття транскордонних вод є рівнозначним поняттю “транскордонний водотік”. По-друге, якщо міжнародний водотік являє собою єдину й цілісну систему вод, то транскордонний водотік – це і водотік як неподільний водний об’єкт, і окрема його частина (або поверхневі, або підземні води), за умови, що вона знаходиться на території декількох країн. Тобто один і той же прісноводний ресурс практично позначається двома термінами. Тому слід погодитися, що одним із завдань подальшої кодифікації міжнародного права має стати визначення чіткого співвідношення між подібними поняттями [274, с. 86]. По-третє, міжнародна ріка представляє собою поверхневі води міжнародного (транскордонного) водотоку. По-четверте, правовий режим міжнародного

(трансграничного) водотоку та правовий режим міжнародної ріки взаємодоповнюють і впливають один на одного, оскільки в обох випадках об'єктом регулювання виступають поверхневі води. По-п'яте, правовий режим відповідного водотоку поширюється на його поверхневі і підземні води. По-шосте, правовий режим міжнародної ріки визначає порядок та умови використання лише річкових вод – поверхневих вод водотоку. По-сьоме, для міжнародної ріки та міжнародного (трансграничного) водотоку має існувати однаковий правовий режим їх навігаційного використання, що може ґрунтуватися на міжнародних угодах і національному праві, які регламентують несудноплавне використання міжнародної ріки та (або) водотоку загалом. По-восьме, правовий режим навігації на міжнародній ріці стосується поверхневих вод міжнародного (трансграничного) водотоку з тією умовою, що її судноплавне використання не загрожуватиме природному стану всього водотоку як трансграничного природного водного ресурсу (наприклад, внаслідок скиду суднами забруднюючих речовин чи іншого їх негативного впливу на водне середовище). По-дев'яте, для міжнародної ріки та міжнародного (трансграничного) водотоку має існувати однаковий правовий режим їх навігаційного використання. З точки зору формальної логіки це твердження має право на існування, оскільки жоден із проаналізованих міжнародних договорів не містить безпосередньої заборони використовувати міжнародний водотік для потреб навігації. В доктрині міжнародного права [72, с. 125; 146, с. 89–114], в тому числі й в наукових публікаціях, надрукованих під егідою ООН, судноплавство розглядається як один з видів використання водотоків (а не міжнародних рік) [124, с. 3, 5–7; 365, р. 3, 6–8]. На наше переконання, вживання терміну “водотік” варто обмежувати сферою їх раціональної експлуатації в цілях, не пов'язаних з навігацією. Цей підхід уявляється більш послідовним як в контексті історичної ретроспективи розвитку міжнародно-правового регулювання використання річкових вод, так і з позицій сучасного конвенційного режиму водотоків. По-десяте, у регулюванні відносин з приводу використання поверхневих вод стічних прісноводних ресурсів виникає ризик конкуренції правових режимів міжнародних рік та водотоків, що робить цю сферу міжнародного права потенційно вразливою для різноманітних колізій.

Термін “розподілений водний ресурс” переважно зустрічається в іноземній науковій літературі [296, р. 2–7; 375, р. 3–6; 412, р. 3–8]. Також він згадується в документах Комісії міжнародного права ООН і означає природний водний ресурс, якому притаманна біогеофізична єдність та який розміщений на території декількох країн. Разом з тим, Комісія відмічала, що постільки це поняття є досить невизначеним, воно застосовується в тій мірі, в якій використання вод на території однієї держави зачіпає їх використання на території іншої держави [28, с. 25]. Зокрема, для визначення правового статусу водного об’єкту, розподіленого між країнами, в доктрині міжнародного права розроблено терміни “міжнародний річковий басейн”, “міжнародний водозбірний басейн” [145, с. 100]. Міжнародний річковий басейн – це географічна область, розташована в межах двох або більше держав і обмежена вододілами, включаючи поверхневі та підземні води, що впадають в загальну водойму (ст. II Хельсинських правил 1966 р.) [410, р. 293]. Як відмічається в коментарі до ст. II цих Правил, до підземних вод річкового басейну слід відносити тільки ті з них, що впадають в головне русло басейну, його притоки і озера [145, с. 100]. М. Ушаков вважає, що введення даного поняття може призвести до необґрунтованого розширення поняття міжнародної ріки, оскільки національна ріка, яка живиться підземними водами з території сусідньої держави, стає міжнародною [105, с. 41]. Л. Корбут і Ю. Баскін пропонують розглядати терміни “міжнародний річковий басейн” та “міжнародна ріка” як рівнозначні [4, с. 8]. Щодо міжнародного водозбірного басейну, то це географічний район, що охоплює території декількох договірних держав, визначений межами вододілу водних систем, зібраних в одну й ту ж водозбірну площу [145, с. 102]. Досить слушну й точну позицію висловив Б. Клименко. Він відмітив, що визначення поняття міжнародної ріки безумовно має важливе значення для різних видів використання річкових вод. Але якщо для судноплавства основне значення має визначення безпосередньо самої міжнародної ріки, то при промисловому і сільськогосподарському використанні велике значення набуває визначення всього басейну. Пояснюється це тим, що напряму пов’язаними з інтересами використання вод міжнародних рік в промислових та сільськогосподарських цілях можуть бути не тільки прибережні до

цієї ріки держави, а й інші країни, вся або частина території яких розташована в межах басейну такої ріки [73, с. 19–20]. На наш погляд, міжнародний річковий (водозбірний) басейн включає в себе водотік та прилягаючі до нього землі, які виступають своєрідним природним ложем для міжнародної ріки [217, с. 154].

Отже, можна зробити висновок, що в системі різнорідних термінів, які позначають спільні для двох чи більше держав прісноводні ресурси, поняття міжнародної ріки займає особливе місце. За історичною традицією, підкріпленою і доповненою сучасною доктриною міжнародного права та практикою міжнародних відносин, воно позначає розташовані на території декількох країн річкові поверхневі води по всій протяжності їх стоку, природного та штучно створеного. З цих позицій розроблену концепцію водних шляхів можна вважати альтернативним підходом до розуміння потокових поверхневих вод, а відповідні терміни в їх звуженому значенні – синонімами поняття міжнародної ріки. Необхідність регулювання використання не тільки поверхневих, а й ґрунтових вод обумовили введення в міжнародно-правову практику понять водотоку та водного басейну, значно ширших за змістом від поняття “міжнародна ріка”.

## **1.2 Особливості реалізації права проходу по міжнародних ріках**

Судноплавство по міжнародних ріках пов’язане тільки з одним із видів їх використання прибережними та неприбережними країнами. При цьому природа самого судноплавства така, що хоч воно і невіддільне від властивостей рік, але в правовому розумінні пов’язане в першу чергу зі знаходженням на водній території певної держави, а не з використанням рік як природного ресурсу. Тому при регламентації навігації на міжнародних річкових шляхах закономірно виникає питання про право проходу через відповідну частину іноземної водної території. В даному відношенні міжнародні судноплавні ріки представляють собою значний як практичний, так і науковий інтерес. І оскільки їх стік пролягає через території

декількох країн, то розкриття сутності права навігації на цих ріках неодмінно вимагає дослідження власне юридичної природи права проходу суден однієї держави через річкові води, які належать іншій державі.

Загальновизнаним у міжнародному праві є те, що води рік входять до складу державної території прирічкових країн і являються їх материковими водами. Як зазначається в доктрині, в принципі держава здійснює повний суверенітет над річковими водами так само, як і над будь-якою іншою частиною своєї території [74, с. 85], в тому числі має право у внутрішньому законодавстві встановлювати умови їх використання в будь-яких цілях [105, с. 31]. Дійсно, поняття суверенітету в літературі закріпилося як верховенство держави всередині країни і незалежність в міжнародних відносинах [264, с. 11]. Верховенство держави на своїй території, яке називають територіальним верховенством [275, с. 79], а також – територіальним суверенітетом [13, с. 173–177; 68, с. 40–41; 270, с. 265; 338, р. 408], виражається у здійсненні ним своєї виключної влади, тобто всієї повноти публічної влади і владного примусу [264, с. 16]. Говорити про територіальний суверенітет держави на своїй території – говорити про те, в яких просторових межах та у відношенні яких об'єктів здійснюється її влада [102, с. 66].

Однак, абсолютизувати територіальний суверенітет у контексті навігаційного використання державами міжнародних рік безпідставно, оскільки сам факт перетинання або розділення рікою територій двох чи більше країн спричиняє певні міжнародно-правові наслідки [105, с. 31]. Предмету дослідження це стосується істотною мірою, оскільки у сфері так званого річкового права велике значення місцевих географічних особливостей, економічних та політичних інтересів [6, с. 153]. Американський юрист-міжнародник Ч. Хайд стверджує, що в залежності від географічних умов заінтересованість держави в судноплаванні водами ріки, яка проходить по іноземній території, найбільше проявляється там, де прибережна країна, розташована у верхів'ях ріки, намагається отримати доступ до моря. З іншого боку, міжнародна спільнота дбає про те, щоб кожна держава, що намагається реалізувати свої законні прагнення, в повній мірі використовувала ті природні водні шляхи сполучення, які являються її кордоном чи проходять через її володіння [269,

с. 313]. Якщо ріки набуваються у власність якого-небудь народу, вони повинні бути доступними для судноплавства й тим, хто має в цьому потребу [27, с. 208].

Отже, з'ясування юридичної природи права проходу по міжнародних ріках цілком і повністю лежить в площині пошуку оптимальної концепції територіального суверенітету, а саме вирішення питання про характер його реалізації прибережними державами на належних їм ділянках цих рік в умовах навігаційного використання останніх іншими країнами. Достовірність зробленого нами проміжного висновку підтверджують й результати досліджень, які проводилися в суміжних по відношенню до міжнародного річкового права сферах. Зокрема, М. Косарева підсумовувала, що питання про міжнародно-правовий статус транскордонних природних ресурсів є питанням про суверенітет держави над ними та характері прав, здійснюваних державою по відношенню до них [102, с. 61]. При цьому очевидно слід погодитися з позицією Ф. Сандс, що у відношенні транскордонних природних ресурсів важко визначити рубіж, де на них поширюється суверенітет тої чи іншої держави [403, р. 238–239]. Ще в кінці XIX ст. П. Казанський відмічав, що встановлення належної рівноваги між необхідністю міжнародного спілкування і державним суверенітетом є завданням його епохи та існуючих держав, які й вирішують його по-своєму [68, с. 41; 207, с. 67–68]. Існує досить велика кількість концепцій, мета яких полягає в обґрунтуванні права іноземних держав на плавання їх суден по тих чи інших водних шляхах. Зауважимо, що свободу судноплавства по міжнародних ріках варто розглядати в широкому і вузькому сенсі. В широкому розумінні свобода навігації на міжнародних ріках передбачає плавання по них суден всіх країн. У вузькому сенсі свобода судноплавства означає, що ріка відкрита тільки для прибережних суверенів. Таким чином, будь-яка концепція, що відстоює судноплавство на ділянках міжнародних рік не лише суден, плаваючих під національним прапором, об'єктивно може бути зорієнтована тільки на одне або інше розуміння свободи їх навігаційного використання. В протилежному випадку така доктрина буде суперечити основним принципам міжнародного права, зокрема принципу суверенної рівності держав.

В системному вигляді у вітчизняній та зарубіжній міжнародно-правовій



літературі концептуальна сторона співвідношення територіального суверенітету зі свободою навігації на міжнародних річкових шляхах висвітлена слабо. Польський фахівець із міжнародного річкового права К. Ровни виділяє три теорії, які обґрунтовують свободу річкового судноплавства: природно-правову, сервітутів і теорію спільності інтересів [396, с. 99–113]. Російські спеціалісти цього профілю С. Гурєєв та І. Тарасова говорять про п'ять концепцій, доповнюючи наведений перелік доктриною кондомініуму та особливих територіальних режимів [28, с. 96–118], а В. Логунов характеризує теорії природного права, міжнародного сервітуту, кондомініуму та договірної зобов'язання [110, с. 8–13].

Ціллю природно-правової концепції є обґрунтування обов'язку прирічкової держави допускати на свої ділянки міжнародної ріки судна всіх інших країн. Постулати концепції пропагують політику невтручання прибережних держав в питання міжнародного судноплавного використання належної їм ріки, фактично заперечуючи при цьому існування реального територіального суверенітету як кожної з них, так і всіх загалом.

Так, теорія мирного проходу, якщо не заохочує, то принаймні не перешкоджає зловживанню державами правом навігації на міжнародних ріках, створюючи їм сприятливі умови для використання водних шляхів під будь-яким приводом з метою самовільного проникнення на чужу територію.

Обґрунтування свободи навігації на міжнародних ріках свободою морського судноплавства також не може оцінюватися нами як прийнятне через принципові відмінності в природі міжнародних правовідносин щодо навігаційного використання міжнародних рік, з одного боку, і відкритого моря – з іншого. Суть цих відмінностей полягає в тому, ділянки міжнародних рік являються частиною суверенної території відповідної держави, а тому можуть використовуватися для потреб судноплавства тільки за її згодою, в той час як відкрите море знаходиться у загальному користуванні та не підпадає під територіальний суверенітет будь-якої країни.

Безперспективним слід вважати й підхід до закріплення свободи плавання по міжнародних річкових шляхах, який спирається на важливість міжнародної торгівлі. У міжнародному торговому праві не сформувався імперативне правило про

свободу річкового судноплавства. Міжнародно-правова конструкція свободи транзиту, яка склалася у праві Світової організації торгівлі (далі – СОТ), найбільш близька за своєю сутністю до поняття свободи навігації по міжнародних ріках. Але попри присутність в даній конструкції елементів, що пов'язані з атрибутами вільного річкового плавання (наприклад, обґрунтованості і недискримінаційного характеру зборів за транспортування), два названі види свобод не можна розглядати як тотожні чи такими, які знаходяться в одній правовій площині. Виходячи з функцій СОТ, вона компетентна всебічно встановлювати правовий режим транскордонного руху товарів, а не проходу суден по суверенній материковій акваторії країн-членів. Стосовно останнього відповідні повноваження зберігаються за державами, які самостійно вирішують це питання на основі окремих домовленостей поза рамками пакету Марракешських угод з урахуванням вже взятих на себе зобов'язань [218, с. 57].

Відтак, з перерахованих вище причин положення природно-правової концепції розглядаються нами як нежиттєздатні з точки зору їх застосування до практики міжнародних відносин у сфері навігації на міжнародних ріках [219, с. 99].

Концепція кондомініуму (спільної власності) проголошує міжнародні ріки спільною і невідчужуваною власністю прибережних держав. Вона представлена двома теоріями: природного та договірною кондомініуму. Ідея першого напрямку зводиться до того, що судноплавство, торгівля, водокористування і т. п. втягує прибережні держави у спілкування. Оскільки під час такого спілкування з їх мовчазної згоди кожна з них користується іншими ділянками водного шляху, то в силу природного права всі вони стають власниками всієї ріки [395, р. 226]. На думку прихильників договірною кондомініуму, прибережні держави, укладаючи між собою міжнародну угоду, надають на її підставі одне одному право користування своїми частинами ріки [13, с. 187–188; 481, р. 104].

Ми притримуємося позиції, що концепція кондомініуму також є недосконалою. Вона є результатом механічного перенесення в міжнародне право приватно-правових категорій і конструкцій. Ідея кондомініуму з точки зору доведення існування спільного володіння прибережними державами міжнародною

рікою є юридично малообґрунтованою, оскільки в міжнародному праві відсутнє поняття природного співволодіння. Абсурдним видається існування при цьому суверенітету єдиного для декількох країн. Не уявляється можливим погодитися і з теорією договірною кондомініуму, так як вона не відображає дійсності. Як показує сучасна практика міжнародних річкових відносин, правом судноплавства користуються прибережні і неприбережні держави, хоча останні не являються учасниками відповідних міжнародних договорів [219, с. 99–100].

Концепція спільності інтересів була сформульована Постійною палатою міжнародного правосуддя в 1929 р. в її рішенні по справі про територіальну юрисдикцію Міжнародної річкової комісії р. Одер. Постійна палата визнала, що стремління надати державам у верхів'ях рік можливості безперешкодного виходу до моря зіграло вагомий роль у формуванні принципу свободи навігації. Але головну роль у вирішенні даного питання відіграло не бажання забезпечити для розташованих вище за течією держав право вільного виходу до морської акваторії, а певна спільність інтересів всіх прибережних країн. Саме така спільність інтересів у відношенні використання судноплавних рік і знайшла своє відображення у міжнародному праві, яке проголошує повну рівність всіх прибережних держав у використанні ріки, котра протікає по їх території, по всій її протяжності, а також виключає можливість одержання будь-якою країною переваг перед іншими країнами [305, р. 27].

Багато юристів-міжнародників вважають, що концепція спільності інтересів прирічкових країн представляє собою найбільш вдале обґрунтування встановлення свободи судноплавства для цих держав по всій течії міжнародної ріки [28, с. 99; 270, с. 288]. Тим не менше, слід враховувати, що спільність інтересів, будучи тільки науковою концепцією, не являється правовою основою для допуску іноземних суден на територію держави. Проголошена спільність інтересів може лише полегшити укладення необхідних міжнародних угод між прибережними державами [28, с. 99].

Особливе місце серед концепцій, котрі мають значення для з'ясування юридичної природи права іноземних держав на судноплавство по ріках, деякі науковці відводять теорії сервітутів [28, с. 99; 70, с. 97; 106, с. 121; 268, с. XXXVI;

386, с. 632–639; 391, р. 15; 413, р. 185]. В доктрині міжнародного річкового права вона використовується для обґрунтування як права прибережних держав на судноплавство по всій течії ріки, так і непорушності режимів навігації, що допускають плавання по міжнародних ріках суден всіх країн світу [28, с. 99].

Теорія сервітутів має ряд недоліків, особливо в світлі її застосування до навігаційного використання міжнародних рік. Вважати, що суверенний водний простір являється таким же об'єктом права, як і приватне нерухоме майно, навряд чи буде юридично коректно. Територія являється одним із невід'ємних атрибутів держави, і її функції не можна прирівнювати до функцій приватного нерухомого майна. Тому послідовною є позиція польського юриста Ц. Березовського про те, що використання терміну “міжнародний сервітут” стирає різницю між речовими та міждержавними відносинами [7, с. 151]. Зі сприйняттям міжнародним правом цивілістичної конструкції сервітуту воно не відторгнуло і її базових специфічних рис, що породило найбільш суттєву ваду однойменної концепції – ігнорування територіального верховенства прирічкової країни, адже дана теорія виправдовує і назавжди закріплює за іноземними державами право навігаційного водокористування, яке практично неможливо оспорити. В сучасних умовах повага суверенітету, територіальної цілісності та недоторканості держав стала неодмінною умовою їх мирного співіснування.

Суть концепції договірної зобов'язаності ([110, с. 11–13; 148, с. 109–110; 370, р. 101–103] та ін.) полягає в тому, що прибережна держава, володіючи суверенними правами над частиною міжнародної ріки, котра протікає по її території, укладає міжнародну угоду, згідно з якою надає другим країнам право вільного судноплавства. До переваг теорії її прихильники відносять те, що вона в повному обсязі визнає суверенітет прирічкових держав. Вступаючи у договірні зобов'язання, територіальний суверен тим самим виражає свою волю й згоду на плавання по його ділянці ріки суден інших держав і підкреслює, що ці судна зобов'язані дотримуватися його законів та правил, а також будуть піддаватися з його боку певному контролю [110, с. 12].

Ми вважаємо, що теорія договірної зобов'язаності є вузько зорієнтованою та

неспроможна пояснити юридичну природу навігації по міжнародних ріках, яка не ґрунтується на міждержавних угодах [219, с. 100]. Дійсно, по відношенню до конкретних міжнародних рік право проходу має зазвичай договірний характер. Але в той же час можна констатувати, що й за відсутності відповідної угоди в процесі багаторазового, тривалого і беззаперечного судноплавного використання суднами одних прибережних країн ділянок рік, належних іншим країнам, у міжнародній практиці на цій основі сформувався звичаєво-правова норма того ж змісту. Це звичаєве правило поведінки встановлює право держав, по території яких протікає міжнародна ріка, на вільну навігацію на всій протяжності її стоку [401, с. 96].

Аналогічний недолік притаманний і концепції особливих територіальних режимів, яка базується на ст. 12 Віденської конвенції про правонаступництво держав щодо договорів від 23 серпня 1978 року [326]. Прихильники концепції до числа особливих, поряд з режимами Суецького і Панамського каналів, архіпелагу Шпіцберген, відносять режими рік Дунаю і Рейну. Під особливими територіальними режимами розуміються режими, що стосуються користування будь-якою територією чи обмеження в користуванні нею, встановлені міжнародним договором. Мета теорії полягає в обґрунтуванні їх стабільності [28, с. 100–101].

Таким чином, існуючі концепції, які обґрунтовують право проходу суден іноземних держав по неналежних їм ділянках річкових шляхів, не здатні в повній мірі розкрити його юридичну природу, йдуть у розріз із сучасною теорією міжнародного права та практикою міжнародних відносин. Кожна з доктрин, декларуючи власне бачення свободи судноплавства по міжнародних ріках, не вирішує адекватно питання дії територіального суверенітету прибережної держави в умовах навігаційного використання її частини ріки іншими державами, не розглядає дану проблему в комплексі з дослідженням нормативної основи для навігації як прирічкових, так і неприрічкових країн, що робить висунуті теорії позбавленими зв'язку з реальною дійсністю, непридатними для ефективного застосування у міждержавних відносинах [219, с. 100].

Будучи зацікавленою в утвердженні власного суверенітету, держава не може не визнавати суверенітету інших держав. Існування спільних інтересів країн в тій чи

іншій сфері вимагає пошуку компромісу, який би не тільки супроводжувався поступками, а й базувався на усвідомленні необхідності взаємної поваги їх суверенітету, на що варто спрямовувати потенціал міжнародного публічного права.

Вже в першій справі, переданій на розгляд Міжнародного суду ООН в 1948 р., він повинен був зупинитися на питанні про суверенітет. Поняття суверенітету в рішенні Суду розкрито не було. На його сутності акцентував увагу суддя Альварес у своїй індивідуальній думці. Суддя висловив позицію, що поняття суверенітету еволюціонувало, і в даний час необхідно мати таку концепцію суверенітету, яка б узгоджувалася з новими умовами суспільного життя. Неможна більше розглядати суверенітет як абсолютне і індивідуальне право кожної держави, як це було у старому праві, заснованому на індивідуалістичному режимі, згідно якого держави були зв'язані тільки такими правилами, які вони самі прийняли [153, с. 109–110]. Виходячи з напрацьованої практики міжнародних арбітражів, територіальний суверенітет не повинен зводитися тільки до його негативних аспектів, тобто лише до виключення діяльності інших країн; він має місце лише постільки, оскільки існує необхідність розділити між народами простір, в межах якого вони знаходяться, з метою забезпечити для них в будь-якому місці той мінімальний захист, який гарантує міжнародне право [366, р. 839].

На рівні міжнародного річкового права, коли судноплавна ріка протікає через територію декількох держав або коли по ній проходить державний кордон, постає питання про природу й обсяг прав кожної з прирічкових країн щодо навігації по тій ділянці водного шляху, яка не знаходиться в її володіннях: вниз чи вгору за течією або по іншу сторону від демаркаційної лінії. Поряд з цим виникає також питання про подібні інтереси неприбережних суверенів. Як наголошує Ч. Хайд, якщо аналізувати поведінку держав, які висували свої вимоги відкрити доступ до міжнародних рік для судноплавства, то на основі практики міжнародних відносин з часів підписання в 1815 р. Заключного акту Віденського конгресу можна констатувати, що в багатьох випадках спостерігалася готовність відмовитися від принципової постановки питання заради отримання бажаного права проходу по наявному водному шляху [269, с. 264].

В контексті вищезазначеного при дослідженні походження і обґрунтування права прибережних держав на здійснення навігації по міжнародних ріках ми повинні відмітити, що юридичною підставою такого права є відповідні договірні та звичаєві норми міжнародного права. Це підтверджує багатовікова практика регламентації річкового судноплавства, а також значна кількість спеціальних угод в даній сфері. В цих договірних та звичаєвих правилах відображені взаємні поступки в правах навігації, на яких ґрунтується територіальний суверенітет прирічкових країн.

Стосовно конкретних міжнародних рік норма про свободу навігації прибережних держав має перш за все договірний характер, так як історично надання їм права проходу зазвичай оформлялося міжнародними угодами. І оскільки конвенційне регулювання проводилося у відповідності з географічними факторами, торговими інтересами та з урахуванням спеціальних потреб договірних сторін, у вирішенні цього питання спостерігалось значне різноманіття. Тим не менше, на основі міжнародних угод, показових з точки зору застосовуваної договірної практики, можна зробити деякі висновки, котрі свідчать, в якому обов'язі прибережні держави проявляли готовність дозволяти одна одній користуватися привілеями судноплавства в межах власної частини річкових вод [269, с. 264].

В той же час можна констатувати, що в процесі повторюваного, тривалого і безперервного застосування аналогічних норм у міжнародній практиці на їх основі склалася звичаєва норма того ж змісту. Вона встановлює право держав, по території яких протікає міжнародна ріка, на вільне судноплавство по всій її течії з можливістю виходу до моря та у зворотному напрямі. Свобода судноплавства передбачає також обов'язок цих держав забезпечувати на своїй ділянці такої ріки умови для навігації суден інших прибережних країн. Вирішення питання про наявність звичаєвої норми міжнародного права нерідко буває пов'язаним зі складнощами встановлення того факту, що дана норма, яка сформувалася на основі практики міжнародних відносин, визнана такою тими чи іншими країнами. Проте, як говорять С. Гурєєв та І. Тарасова, таке встановлення є необхідним, оскільки лише визнаючи міжнародний звичай в якості норми міжнародного права, держава

приймає на себе зобов'язання перед іншими державами дотримуватися її як обов'язкового для себе правила поведінки, від якого вона вже не може звільнитися добровільно. В розглядуваному випадку про визнання свободи судноплавства для суден прибережних країн по всій течії міжнародної ріки в якості звичаєвої норми міжнародного права свідчить тривала одноманітна практика держав усіх континентів щодо укладення ними договорів аналогічного змісту [28, с. 102].

Існування цієї звичаєво-правової норми було підтверджено у вже згаданому рішенні Постійної палати міжнародного правосуддя по справі щодо р. Одер [305]. Крім того, з посиланням на приписи Палати від 1929 р. чинність даного звичаєвого правила поведінки прирічкових країн визнана і Міжнародним судом ООН у 1997 р. у справі про гідровузол “Габчиково-Надьмарош” [355].

Комісія міжнародного права ООН відмічала, що при розробці принципів, які стосуються використання міжнародних рік, слід враховувати звичаєву норму, згідно якої прибережні держави мають право на вільне та безперешкодне судноплавство по них [299, р. 16; 363, р. 403–407, 411–412]. В коментарях до Хельсинських правил використання вод міжнародних рік також йдеться про те, що положення ст. XIII Правил щодо права кожної прибережної держави на вільне судноплавство на всій протяжності таких рік є нічим іншим, як фіксацією міжнародно-правового звичаю [28, с. 51, 103].

Окремі автори приходять до висновку про відсутність звичаєвого права навігації для прирічкових країн поза межами їх власної території [396, с. 119]. Однак, справедливо вважати, що судноплавство суден цих країн по всій протяжності ріки базується на достатньо міцній практиці, яка засвідчує їх переконання в тому, що, діючи подібним чином, вони підпорядковуються правилу *opinio juris* – імперативному правилу, якого вони хотіли б притримуватися і в подальшому. При цьому це правило визнається міжнародним співтовариством держав в цілому [28, с. 103]. Таким чином, на даний час процес становлення звичаєвої норми про свободу навігації прибережних держав по всій течії міжнародних рік вже завершився визнанням цієї норми в якості обов'язкової. Це означає, що кожна прибережна країна на основі рівності повинна надавати іншим прибережним державам право



проходу по власних ділянках річкових шляхів. Разом з тим, визнаючи цю норму, вона набуває право вимагати її дотримання іншими країнами.

Дещо інакше склався підхід до вирішення питання про юридичну природу права проходу річковими шляхами для неприбережних держав. Заключний акт Віденського Конгресу 1815 р. [358, р. 29–30] передбачав можливість формування специфічних правових режимів судноплавства по конкретних міжнародних ріках на основі спеціальних міжнародних угод. Договірне закріплення свободи навігації для всіх країн світу утвердилося з 1839 р., коли це право було закріплено у відношенні судноплавства по р. Шельда [447]. Починаючи з цього часу, в міжнародно-правовому регулюванні річкового судноплавства спостерігався так званий період “лібералізації”, який ознаменувався проголошенням свободи навігації для всіх держав планети на більшості міжнародних рік Європи, а потім – і інших континентів. Разом з тим, таке розв’язання проблеми відкриття доступу до материкових водних територій не являється прийнятним, на що вказує договірна практика держав. Так, країни, через які протікають Одер, Ельба, Вісла, Варта та інші ріки, оголошені міжнародними Версальським мирним договором 1919 р. [444, р. 610], встановили на цих ріках свободу судноплавства лише для своїх суден. Таке рішення, прийняте на основі їх суверенітету, відповідало реальним умовам, які склалися на даних ріках, і не оскаржувалося іншими державами [28, с. 104].

В доктрині міжнародного річкового права також існують різні погляди по цьому питанню. Окремі юристи-міжнародники, починаючи з XIX ст., стверджували, що свобода судноплавства для суден всіх прапорів прийнята як беззаперечне правило в міжнародному праві [143, с. 6]. Ця думка також була відображена в Міжнародному акті про річкове судноплавство 1887 р., прийнятому Інститутом міжнародного права [364, р. 263]. В ході Барселонської конференції 1921 р. делегації деяких країн виступили з пропозицією про допуск до плавання на всіх міжнародних ріках суден неприбережних держав на базі універсального принципу свободи судноплавства, яку було відхилено більшістю учасників конференції [480, р. 21, 104–108]. В міжнародно-правовій літературі обґрунтовано відмічалось, що держави, які підписали Барселонську конвенцію про режим судноплавних водних шляхів

міжнародного значення 1921 р., не виходили з того, що міжнародний характер ріки *ipso jure* автоматично зобов'язує допускати до навігації судна всіх країн. Такий допуск міг мати місце тільки якщо це прямо передбачалося в договорі або якщо прибережні держави *de facto* відкривали для суден третіх країн доступ до своїх внутрішніх вод [28, с. 105]. В подальшому Асоціацією міжнародного права було відзначено, що право проходу по річкових шляхах для суден неприбережних держав ще не стало загально визнаною нормою міжнародного права [299, р. 16]. З цим висновком погодилося багато фахівців, які висловлювали сумніви в тому, що у випадку відсутності відповідних конвенцій міжнародне право вже зараз встановлює свободу судноплавства по міжнародних ріках для всіх держав, включаючи неприбережні [74, с. 93–94; 221, с. 76; 269, с. 271].

Твердження про відсутність у сучасному міжнародному праві звичаєвої норми щодо свободи навігації по транскордонних річкових стоках для всіх держав світу не применшує актуальності постановки питання у відношенні існування локальних звичаєвих та договірних норм міжнародного річкового права про свободу судноплавства для суден всіх прапорів на деяких відкритих міжнародних ріках. На можливість існування таких норм вказують юристи-міжнародники [10, с. 34; 28, с. 106]. В документах 50-ї сесії Асоціації міжнародного права відмічалось, що прибережні країни можуть надавати свободу судноплавства іншим державам світу на основі договору чи іншими способами, зокрема шляхом визнання юридичної обов'язковості існуючого звичаю [363, р. 403–412].

Якщо вільне плавання для суден неприбережних країн було передбачене відповідними угодами у відношенні деяких відкритих міжнародних рік (наприклад, Шельди [447], Рейну [332], Дунаю [86]), то номінальне існування локальної звичаєвої норми про свободу навігації по міжнародних річкових шляхах для всіх держав світу в даний момент можна констатувати тільки у відношенні р. Дунаю. Про це свідчить як тривала договірна практика регулювання судноплавства по цій ріці, так і багаторазово повторювана практика кожної з прибережних держав, які брали участь у такому регулюванні. Питання щодо “традиційності” норми про свободу судноплавства по Дунаю для всіх держав не однократно піднімалося на

післявоєнних Берлінській (Потсдамській), Лондонській та Паризькій міжнародних конференціях [46, с. 35–36; 175, с. 52–62; 266, с. 138–149], а також на засіданнях Ради міністрів іноземних справ (РМІС), утвореної в 1945 р. за рішенням Потсдамської конференції. 5 грудня 1946 р. принцип свободи навігації по Дунаю був закріплений рішенням Нью-Йоркської сесії РМІС, потім – у тексті мирних договорів з Румунією, Болгарією та Угорщиною [45, с. 101–102; 266, с. 148–149], а в 1948 р. – в Конвенції про режим судноплавства на Дунаї. Цікаво, що до 1999 р. не була учасницею Конвенції 1948 р. Федеративна Республіка Німеччина, яка, однак, до 1978 р. фактично дотримувалася її положень, надаючи суднам придунайських та інших країн право проходу по своїй ділянці ріки і користуючись цим правом по всій протяжності Дунаю на території інших придунайських держав. 3 квітня 1978 р. уряд ФРН оголосив про встановлення дозвільного режиму судноплавства по ділянці ріки між містами Регенсбург і Кельхейм, пославшись на проведення затратних робіт з покращення навігаційних умов даної ділянки. У відповідь на такі заходи ряд придунайських країн з 1978 р. по 1980 р. направили німецькому уряду офіційні ноти, в яких підкреслювалася наявність міжнародно-правового звичаю, що зобов'язує прибережні держави забезпечувати вільне судноплавство по Дунаю.

В ході обговорення зазначених обмежень навігації на 38-й сесії Дунайської комісії в 1980 р. представник Болгарії заявив, що норма про свободу судноплавства по Дунаю склалася як загальноновизнана норма міжнародного річкового права. У виступі угорського представника відмічалось, що Дунайська конференція 1948 р. підтвердила сформованість норми щодо судноплавства по річковому шляху. Делегат Чехословаччини підкреслив важливість вирішення питань судноплавства по Дунаю на основі міжнародного договірного та звичаєвого права. Загалом делегації СРСР, Болгарії, Угорщини та Чехословаччини вказали на незаконність порушення прав, які витікали зі звичаєвої норми міжнародного права про свободу судноплавства по цій ріці. Не піддається сумніву норма щодо вільної навігації на Дунаї для всіх держав і в теперішній час при перегляді Конвенції про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. Це зафіксовано в документах створеного учасниками даної Конвенції комітету з підготовки дипломатичної конференції по її перегляду в цілях адаптації до нових

геополітичних та економічних реалій у Європі [28, с. 74–75, 107–108].

Отже, дійсно, право навігації по визначеній ділянці міжнародного річкового шляху, яке набувають іноземні держави за наявності певних підстав, для даної окремо взятої прирічкової країни є й залишається суверенним. Однак, в розрізі навігаційного використання річкового стоку доконаним фактом представляється існування тенденції до трансформації поняття суверенітету прибережної держави, що продиктовано необхідністю поваги відповідних прав інших прирічкових країн. Транстериторіальність міжнародної ріки як цілісного природного об'єкту породжує необхідність обмеження територіального суверенітету прибережних держав з метою забезпечення судноплавного використання належних їм частин ріки суднами інших прибережних країн [209, с. 515]. Право навігації по міжнародному річковому шляху для неприбережних держав виникає у тому разі, якщо це відображено в угоді прибережних країн. В цьому випадку судноплавство, рівно як і договір, що таку можливість передбачає, є результатом відповідного спільного і добровільного волевиявлення прирічкових країн на основі погоджувальної природи міжнародного права, а не наслідком самообмеження територіального суверенітету кожної з них. Вищевказане й визначає, на нашу думку, справжню юридичну природу права проходу по річкових шляхах.

Саме в силу добровільного й розумного обмеження цими державами свого суверенітету стало можливим встановлення в деяких багатосторонніх договорах про режим міжнародних рік принципу свободи торгового судноплавства. Власне кажучи, ст. 109 Заключного акту Віденського конгресу 1815 р. є прямим відображенням обмеження територіального суверенітету прирічкової країни: “навігація на ріках по всій їх судноплавній частині від витoku до гирла має бути вільною для торгівлі та нікому не може бути заборонена за умови дотримання запроваджених правил судноплавства, які будуть одноманітні та по можливості найбільш сприятливі у відношенні торгівлі всіх націй” [358, р. 29].

Обмеження територіального суверенітету країн вище за стоком є додатковою гарантією добросовісної поведінки цих держав щодо збереження судноплавності міжнародного річкового шляху та можливості навігації по різних ділянках ріки

іноземним кораблям, а країн низов'я ріки – запорукою безперешкодності проходу по всій протяжності прісноводного об'єкту суден з верхів'я стоку, включаючи вихід у море та плавання у зворотному напрямку. Тобто обмеженість власного територіального суверенітету прирічкових країн у сфері навігації на користь сусідніх держав (інших прирічкових суверенів) неминуче впливає з приналежності їм міжнародної ріки і опосередковується перманентно виникаючими відносинами цих країн щодо використання спільного для них водного об'єкту. Дані відносини регулюються на основі угоди прибережних держав або позадоговірного права – міжнародно-правового звичаю, існування якого підтверджено міжнародними судовими органами.

Зрештою, взаємна обмеженість територіального суверенітету у відносинах між прирічковими країнами та зазначені нами з цього приводу аргументи впливають з норм міжнародного права, закріплених в універсальних міжнародних угодах. Справа в тому, що згідно зі ст.ст. 124-125 Конвенції ООН з морського права транзитні (прибережні до ріки) та морські (пригирлові) держави не можуть реалізовувати свій суверенітет у повному обсязі, так як вони зобов'язані надавати на постійній основі право доступу до моря по спільних річкових шляхах країнам, які не мають морського узбережжя [479]. З іншого боку, з метою дотримання принципу суверенної рівності прирічкових країн на виконання норми ст. 2 Статуту ООН [306] такі транзитні та морські держави мають право на прохід по всій течії міжнародної ріки. Цьому праву кореспондується обов'язок країн у верхів'ях стоку відкривати власні суверенні його ділянки на користь держав низов'я ріки. Відтак, еквівалентно своїм сусідам країни верхньої течії також реалізують територіальний суверенітет у сфері річкової навігації не в повному обсязі.

Проведений аналіз міжнародно-правової літератури свідчить, що в доктрині погляд на актуальність обмеження суверенітету територіально пов'язаної з рікою держави для можливості проходу її материковими водами суднами інших (розташованих нижче та (або) вище за стоком) країн в якості окремої концепції не представлений. З точки зору життєздатності такої концепції отримані нами ствердні висновки лише переконливо підтверджують, що в сучасних умовах у міжнародному

річковому праві намітилася необхідність єдиного розуміння характеру реалізації прибережними державами територіального суверенітету, не зважаючи на різноманіття правових режимів як навігаційного, так і ненавігаційного використання кожної окремо взятої міжнародної ріки.

### **1.3 Структура міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік**

Структура міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік безвідносно конкретного річкового шляху у міжнародно-правовій літературі висвітлена недостатньо, так як в якості доктринальної розробки вона не завжди була предметом самостійних пошуків у міжнародному річковому праві. Основною причиною такої ситуації було те, що в цій частині міжнародного публічного права ще не склалося визнаного всіма державами регулювання. “Регіоналізм” міжнародного річкового права на даний час досяг того рівня, що режим судноплавного (і несудноплавного) використання транскордонних річкових стоків у переважній більшості випадків сформувався на основі спеціальних міждержавних угод, укладених відповідними прибережними країнами.

Тим не менше, болгарський юрист В. Кутіков, посилаючись на численні угоди щодо європейських рік, відмічає, що немає підстав для поділу річкового права на основі географічного чи регіонального критерію, оскільки не може бути неподоланної перешкоди між нормами міжнародного річкового права, які застосовуються в Європі, і нормами, що діють в Америці, Азії або Африці. Визнаючи особливості режимів міжнародних рік на тому чи іншому континенті, він вважає, що спільні моменти беруть над ними верх [371, s. 121].

На наше переконання, першочерговим кроком для виокремлення структурних елементів міжнародно-правового режиму навігації по міжнародних ріках має бути проекція основних принципів міжнародного права (суверенної рівності держав та

взаємної поваги їх суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності кордонів, невтручання у внутрішні справи інших країн, незастосування сили чи погрози силою, вирішення міжнародних спорів мирним шляхом, принципів співробітництва та добросовісного виконання міжнародних договорів) на проблему їх судноплавного використання, яка складається з двох частин: 1) судноплавства суден прибережних держав; 2) доступу до ріки суден неприбережних країн. Обраний алгоритм пояснюється тим, що основні принципи являються керівними та загально визнаними началами у міжнародно-правовому регулюванні режиму річкової навігації.

Цілком очевидно, що інтереси судноплавства прирічкових країн не можна прирівняти до заінтересованості в навігації по цій же ріці зі сторони неприрічкових держав. Як уже згадувалося, навіть сама свобода судноплавства по міжнародних ріках в доктрині міжнародного права тлумачиться двояко, оскільки з урахуванням практики міжнародних відносин вона може передбачати або ж не передбачати навігаційного використання річкових вод неприбережними країнами. Більше того, географічна близькість та спільність судноплавного шляху, води якого протікають з території однієї держави на територію іншої, створюють особливі взаємовідносини між країнами, прибережними до окремо взятої ріки. Причому ці країни а ргіорі мають рівні права на використання вод даної ріки. З принципів суверенної рівності держав та взаємної поваги їх суверенітету впливає, що правовий режим навігації по міжнародній ріці повинен встановлюватися спільно виключно прибережними державами. В сучасному міжнародному праві регулювання судноплавства по транскордонних річкових стоках зазвичай відбувається на основі угоди між цими країнами з урахуванням прав і законних інтересів кожної прибережної держави та всіх їх разом, а також, за необхідності (чи доцільності) інтересів міжнародного судноплавства. В інших випадках правовий режим навігаційного використання міжнародної ріки формується на базі т. зв. позадоговірного права, кістяком якого є міжнародно-правовий звичай, що за аналогією з договірним регулюванням теж передбачає надання прирічковими країнами одна одній права проходу через свою ділянку ріки.

Прибережні держави є рівноправними при встановленні судноплавного режиму міжнародної ріки і жодна з них не повинна усуватися від регламентації порядку використання річкових вод чи піддаватися якій-небудь іншій дискримінації. Кожна прирічкова держава вправі на свій розсуд використовувати власну судноплавну частину міжнародної ріки в навігаційних цілях за умови незаподіяння шкоди країнам нижче за стоком (наприклад, внаслідок скиду забруднюючих речовин, виліву нафти чи нафтопродуктів тощо). При цьому претензії з приводу правомірного користування прибережною державою своєю ділянкою ріки недопустимі, оскільки означають втручання у її внутрішні справи. Відповідно будь-які спори між прибережними державами стосовно судноплавного використання міжнародних рік повинні вирішуватися ними тільки мирними засобами. Нав'язування прирічковій країні умов навігації по річкових водах іншими суб'єктами міжнародного права шляхом тиску чи примусу є неприпустимим, адже це суперечить принципу суверенної рівності націй.

В той же час в інтересах своєї торгівлі з іншими країнами прибережні держави часто надають свободу судноплавства для торгових суден всіх держав. Проте, це лише їх право, а не обов'язок. Справа в тому, що не зважаючи на номінальне існування локальних міжнародно-правових звичаїв, якими, зі свого боку, також виправдовується така практика, за загальним правилом судна неприбережних країн не отримують права проходу по міжнародних ріках, якщо інше не встановлено у міжнародній угоді. Та обставина, що свобода судноплавства для всіх націй з часом знаходить все більше застосування, дає підстави вважати, що з розвитком торгівлі й міжнародних економічних зв'язків не виключається поява такої норми або принципу із загальної згоди всіх держав. Щоб бути загальновизнаною, така норма повинна мати міцне підґрунтя, оскільки мова йде про право проходу через іноземну територію, який допускається тільки з явно і прямо вираженої згоди відповідної країни [74, с. 94–95].

З огляду на викладене, важливу роль при визначенні прибережними державами навігаційного режиму міжнародної ріки має принцип співробітництва. Дані країни повинні налагоджувати на засадах добросовісності ефективну



координацію зусиль з метою досягнення взаємоприйняттого результату в урегулюванні питання судноплавного використання спільного водного об'єкту. Прибережні держави визначають конкретні види, форми і зміст співробітництва в дво- та багатосторонніх угодах. Економічне співробітництво полягає в тому, що договірні сторони підтримують ріку в судноплавному стані, своєчасно регулюють стік, розподіляючи води, і т. д. Інформаційне співробітництво [216, с. 216–217] проявляється у наданні прибережними країнами одна одній необхідної інформації про стан належних їм ділянок міжнародної ріки, надзвичайні ситуації та заходи їх подолання. Науково-технічне співробітництво може здійснюватися шляхом обміну гідротехнічними проектами, проведення спільних наукових та науково-технічних робіт у сфері водокористування тощо [145, с. 106].

Обговорюваний принцип у поєднанні з рештою основних принципів міжнародного права, в тому числі з принципом добросовісного виконання міжнародних угод, не тільки не виключає, але й спонукає до договірної конкретизації режиму судноплавства по міжнародній ріці на базі тісного співробітництва прибережних країн. В ряді випадків дія вказаної групи принципів на практиці виливається у створення спеціальних комісій з представників прирічкових країн, що функціонують на підставі міждержавних угод та мають на меті забезпечення і розвиток судноплавства (в тому числі міжнародного) у відповідності з інтересами прибережних країн. Створення міжнародних річкових комісій стало поширеним явищем, а самі ріки, які знаходяться під їх контролем, в доктрині досить часто називають інтернаціоналізованими [267, с. 580; 361, р. 13–14; 397, р. 852; 407, р. 92; 483, р. 100–120].

Принцип територіальної цілісності та недоторканності кордонів тісно пов'язаний з принципами суверенної рівності держав та взаємної поваги їх суверенітету, тому можна стверджувати про їх синхронний правовий вплив на розв'язання ключових аспектів проблеми річкової навігації, наприклад, щодо обґрунтування самостійності прибережних держав у судноплавному використанні власної частини річкового стоку, незавдання шкоди сусіднім країнам. Однак, означений принцип має й виняткове значення для з'ясування складових елементів

міжнародно-правового режиму навігації по міжнародних ріках. Виходячи з його специфічної сутності, кожна прирічкова держава зобов'язана таким чином користуватися належною їй ділянкою річкового шляху, щоб така діяльність не завдавала шкоди природним умовам протікання даної міжнародної ріки по території інших прирічкових країн. Як відмічається в міжнародно-правовій літературі, ріст промисловості, розвиток науки і техніки призвели до інтенсивного зростання промислового використання вод, в тому числі, до швидкого будівництва гідроелектростанцій. Налагодивши експлуатацію внутрішніх гідроресурсів та виявивши їх дефіцит, багато держав сконцентрували увагу на міжнародних ріках. Необхідність розвитку сільського господарства призвела до необхідності збільшення площі зрошуваних земель. Відповідно зросло відведення вод з міжнародних рік. І в першому, і в другому випадку необмежене використання вод міжнародної ріки однією країною в межах власної території може спричиняти істотний вплив на використання вод цієї ж ріки на території іншої країни, зокрема, зниження рівня води нижче за стоком [73, с. 7–8; 194, с. 25], що негативно відбиватиметься на режимі річкової навігації.

В контексті збереження цілісності території прибережних держав вищезазначене безпосередньо торкається проблеми зв'язку судноплавного та несудноплавного видів використання міжнародних рік. В Комітеті з правових питань Генеральної Асамблеї ООН зверталася увага на те, що неможливо розглядати ненавігаційні види використання річкових вод, не враховуючи впливу, який вони мають на навігацію, і навпаки. Використання водного шляху для судноплавства – одна з його істотних характеристик, і це не може не враховуватися в роботі по кодифікації несудноплавних видів використання міжнародних водних шляхів [98, с. 266–267]. Особливо гостро проблема співвідношення видів експлуатації транскордонного річкового стоку стоїть ще й тому, що Конвенція про право несудноплавних видів використання міжнародних водотоків 1997 р., по суті, закріплює пріоритет користування водами міжнародної ріки для цілей, не пов'язаних з навігацією. Частина друга ст. 10 Конвенції 1997 р. передбачає, що у разі виникнення протиріч між видами використання міжнародного водотоку, вони

повинні вирішуватися з приділенням особливої уваги вимогам задоволення насущних людських потреб [93]. Вираз “насущних людських потреб” досить детально обговорювався в ході дискусій, які проводилися в рамках Організації Об’єднаних Націй. Остаточний текст статті зберіг формулювання Комісії міжнародного права ООН, а супроводжуюча текст Конвенції “заява про розуміння” вказує, що “при визначенні “насущних людських потреб” особливу увагу слід приділяти наданню достатнього об’єму води для підтримки життєдіяльності людини, включаючи воду для пиття та приготування їжі, з тим, щоб запобігти голоду” [112, с. 143].

На фоні цих не зовсім вдало виписаних положень Конвенції показовим є інцидент, який стався ще до її прийняття в басейні Гангу-Брахмапутри. Загострення конфлікту з приводу розвитку цієї річкової системи, розташованої на територіях Індії, Непалу і Бангладешу, припало на 1970-ті роки. Індія в посушливі періоди почала збільшувати водозабір з системи Гангу для зрошування земель в одному з найбільш густонаселених штатів Ассам, котрий був відрізаний від решти території Індії територією Бангладешу. В 1975 р. Індія завершила будівництво Фараккської греблі недалеко від кордону з Бангладешем, що дало їй можливість забору води в потрібному об’ємі. Для Бангладешу зниження рівня стоку з верхів’я Гангу призвело до великої кількості несприятливих наслідків – не лише ускладнення судноплавства, а й деградації поверхневих і ґрунтових вод, збільшення засоленості, деградації риболовства – та піддало небезпеці водопостачання та охорону здоров’я. На основі міждержавних домовленостей шляхом виділення двох третин водних ресурсів Гангу Бангладешу дану проблему мінімальним чином вдавалося розв’язувати протягом 1977-1989 рр. [19, с. 183; 194, с. 33–35]. На даний час вона залишається до кінця не вирішеною. Тобто обраний підхід до міжнародно-правового регулювання режиму міжнародних водотоків в повній мірі не гарантує, що забір та відведення вод міжнародної ріки у всіх випадках буде проводитися з урахуванням необхідності збереження її придатності до судноплавства, вже не беручи до уваги ризик виникнення решти кризових явищ.

Прийняття Конвенції про право несудноплавних видів використання

міжнародних водотоків 1997 р. ставило режим користування міжнародними ріками та водотоками у рамки нової правової реальності, тому можливістю роз'яснити доктринальні підходи даного договору скористався Міжнародний суд ООН. В тому ж році, коли конвенція 1997 р. була відкрита для підписання, Міжнародний суд прийняв рішення у справі, безпосередньо пов'язаній з розв'язанням проблеми співвідношення варіантів експлуатації річкового стоку. Постановляючи вердикт, Суд виходив з усвідомлення необхідності співіснування різних видів діяльності держав у річкових басейнах. Справа стосувалася проекту Габчиково-Надьмарош, який став приводом для конфлікту між Угорщиною і Словаччиною.

В інтересах покращення умов дунайського судноплавства, захисту від повеней та використання гідроелектроенергії ще в 1977 р. Чехословаччина та Угорщина уклали договір про будівництво та експлуатацію системи шлюзів Габчиково-Надьмарош. Угодою передбачалося будівництво гребель, шлюзів гідроелектростанцій, а також судноплавного каналу, який дозволяв би суднам пройти в обхід мілин та перекатів на цій ділянці Дунаю [9, с. 409–414]. В 1979 р. проект був схвалений на 47-й сесії Дунайської комісії і включений в загальний план основних робіт [28, с. 241]. У 1989 р. Угорщина, посилаючись на помилковість всього проекту, оскільки він не враховував небажаних екологічних наслідків його реалізації, відмовилася від будівництва своєї частини гідроспоруд. В 1992 р. Чехословаччина завершила власний варіант проекту – “Варіант С” – створення обвідного каналу, яким відводилася значна частина потоку Дунаю від угорсько-словацького кордону. Але вже 31 грудня 1992 року країна розділилася на дві самостійні держави: Чехію та Словаччину. Остання оголосила себе правонаступницею договору 1977 р. У відповідь на такий перебіг подій Угорщина не визнала Словаччину правонаступницею даного договору і повідомила її про анулювання угоди за рішенням свого парламенту [9, с. 413; 261, с. 65–66].

Після того, як в листопаді 1992 р. у відповідності до плану робіт води Дунаю на прикордонній ділянці були тимчасово відведені для заповнення судноплавного каналу на словацькій території, до кінця року рівень води у старому руслі ріки знизився на два метри нижче самого низького рівня за всю історію. Угорщина

висловила Словаччині стурбованість таким розвитком подій та їх негативними екологічними наслідками. Угорський уряд також послався на порушення недоторканості своєї території внаслідок зміни фарватеру Дунаю, по якому у відповідності до договорів 1920 р. та 1947 р. був встановлений кордон між державами. Проте уряд Словаччини заявив, що він вважає одностороннє припинення дії угоди зі сторони Угорщини недійсним, враховуючи умови договору. Під тиском Європейського Союзу учасники спору погодилися передати його на розгляд Суду [28, с. 241–242; 261, с. 66].

Особливих труднощів у справі додавала необхідність аналізу ряду правових питань у відношенні її фігурантів: правонаступництва й відповідальності держав, міжнародного річкового та екологічного права, права міжнародних договорів. 25 вересня 1997 року Міжнародний суд прийняв рішення по суті спору. У рішенні з-поміж решти пунктів відзначалося, що якщо сторони не домовляться про інше: 1) Угорщина повинна компенсувати Словаччині шкоду, завдану Чехословаччині й Словаччині у зв'язку з призупиненням Угорщиною виконання робіт по проекту та відмовою від них; 2) Словаччина має відшкодувати Угорщині збитки, що виникли через введення в дію збудованих гідроспоруд Чехословаччиною та збереження цих дій в силі Словаччиною.

Одним з головних мотивів до такого кінцевого висновку в угорсько-словацькому спорі стала конформістська позиція Суду щодо права прибережних держав на навігацію по міжнародній ріці у його трактуванні Постійною палатою міжнародного правосуддя в рішенні 1929 р. (спір про територіальну юрисдикцію Міжнародної річкової комісії р. Одер). Ми вважаємо, що при вирішенні нової та досить складної справи по проекту Габчиково-Надьмарош Міжнародний суд прагнув одночасно зберегти одноманітність вже існуючої практики застосування відповідних міжнародно-правових норм. Тому він пристосував ключові положення рішення 1929 р. до сучасних умов. Будучи не вправі змінювати конкретні формулювання постановленого Палатою вердикту, Суд відзначив, що спільність інтересів прибережних держав у раціональній експлуатації всієї течії судноплавної ріки повинно тлумачитися розширено і охоплювати як навігаційне, так і

ненавігаційне її використання [355].

На нашу думку, жодна з прирічкових країн не повинна здійснювати водовідведення, яке б спричинило зниження рівня води, завдавши шкоди річковій навігації. Відтак, при подібному стані речей усвідомлення обов'язку збереження судноплавності міжнародної ріки у вказаних вище межах призводить до визнання необхідності обмеження свободи дій прибережних держав стосовно використання вод в межах їх володінь. Можна стверджувати, що держава не має допускати будь-якої діяльності, якщо вона є причиною погіршення навігаційних характеристик міжнародної ріки. США та інші держави визнали, що спільна зацікавленість прирічкових країн у підтримці існуючого рівня вод судноплавної ріки, яка протікає через їх території, може фактично мати для кожної з них більше значення, ніж збереження в повній мірі належного їм права відведення цих вод. В цьому разі можна очікувати, що подібного роду зацікавленість породжуватиме укладення договорів, які будуть підкреслювати цей інтерес та разом з тим оформлювати відмову договірних сторін від повного використання приналежних їм відповідних суверенних прав [269, с. 322–323]. З іншого боку, держава повинна мати беззаперечне право на забір та відведення вод міжнародної ріки, якщо це не спричиняє серйозної шкоди навігації по річковому шляху. В 1937 р. у справі про відвід вод з ріки Маас Постійна палата міжнародного правосуддя відхилила скаргу Нідерландів до Бельгії, вказавши, що рівень Маасу не знизився настільки, щоб завдати шкоди судноплавству по даній ріці [409, р. 23].

Як бачимо, міжнародно-правовий режим навігаційного використання міжнародних рік, вихідна модель якого випливає з основних принципів міжнародного права, зорієнтований на фіксування порядку й умов проходу по водних шляхах. Тому аналіз структури цього режиму уявляється неповноцінним без дослідження змісту свободи річкового судноплавства, закріпленої в договірних та звичаєвих нормах, за допомогою виявлення спільних рис відповідних міждержавних угод, міжнародної судової практики та доктрини.

У найбільш узагальненому вигляді сутність свободи судноплавства на міжнародних ріках полягає в тому, що іноземні судна здійснюють плавання по них

без особливого дозволу. Але такий вільний доступ до міжнародних рік ще не означає існування нерегламентованого проходу по чужій водній території. Межі здійснення свободи річкової навігації в загальному вигляді встановлюються в договірних нормах, які проголошують дану свободу стосовно відповідних водних шляхів. Так, у вже згаданій ст. 109 Заключного акту Віденського конгресу 1815 р. передбачено, що судноплавство по ріках буде вільним для торгівлі та нікому не може бути заборонене за умови дотримання встановлених правил судноплавства [358, р. 29]. Це положення стало типовим для переважної більшості міжнародних угод щодо режиму навігації по міжнародних ріках. Воно засвідчує, що свобода річкового судноплавства ототожнюється зі свободою торгового судноплавства по міжнародних ріках та спрямована на забезпечення безперешкодного перевезення вантажів, пасажирів і багажу за визначену плату з перетинанням державних кордонів. Примітно, що згідно з Барселонською конвенцією про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення 1921 р. будь-який природний водний шлях іменується “природним судноплавним”, якщо він в даний момент використовується для звичайного торгового судноплавства ..., під яким у свою чергу розуміється таке судноплавство, яке в силу економічних умов прибережних держав нормально використовується для торгівлі [311, р. 34]. Тобто до змісту свободи судноплавства по річкових шляхах не входять такі види їх навігаційного використання, як військове та поліцейське судноплавство. На спеціальний режим пересування таких суден вказують і Хельсинські правила 1966 р. [410, р. 296]. Специфічність умов річкового плавання такого роду кораблів на практиці зводиться до того, що можливість проходу материковими водами прибережної держави отримують лише військові (поліцейські) судна інших прирічкових країн з дотриманням особливих правил навігації.

Реалізація права на вільну навігацію по міжнародних ріках пов'язана з обов'язком всіх держав, незалежно від того, беруть вони участь у відповідному договорі чи ні, виконувати передбачені ним умови. Тобто праву держав на свободу судноплавства відповідає обов'язок дотримуватися встановлених угодою та (або) законодавством прибережної держави правил: навігаційних, митних, поліцейських,

санітарних, правил заходу у порти і користування портовим обладнанням, а також інших умов, що складають правовий режим судноплавства по конкретному міжнародного річковому шляху. Ці правила, як випливає з положень практично всіх діючих угод в даній сфері, повинні бути по можливості одноманітними та сприятливими для розвитку торгового судноплавства. Обсяг прав і обов'язків держав у сфері річкової навігації час від часу піддавався суттєвим змінам. Але в інтересах стабілізації умов судноплавства країни прагнули до закріплення стійкого їх комплексу, що дозволяє вести мову про достатньо чіткий зміст свободи навігації по міжнародних ріках.

В Заключному акті Віденського конгресу 1815 р. й угодах, укладених у першій половині XIX ст., основна увага приділялася питанням, пов'язаним з забезпеченням покращення навігаційних характеристик міжнародних рік [215, с. 129], полегшенням умов міжнародного судноплавства, особливо порядку встановлення та збору мит, забезпеченню рівності прав учасників судноплавства і відміні привілеїв прирічкових держав. Договори цього періоду внесли значний вклад в розвиток сучасного розуміння свободи річкового судноплавства, елементами якої являлися: право плавання торгових суден по ріках з перетинанням державних кордонів, включаючи вихід у море; право брати участь у перевезенні вантажів між річковими портами різних прибережних країн; право річкової навігації на випадок війни і т. ін.

У другій половині XIX ст. розвиток уявлень про свободу судноплавства по міжнародних ріках визначався тенденціями інтернаціоналізації господарств та відповідними ідеологічними і суспільно-політичними течіями, прихильники яких виступали за необмежену свободу підприємництва. Ідеї економічного лібералізму відбилися не тільки на розширенні кола користувачів свободою судноплавства, яка почала надаватися всім державам світу, а й на її змісті. В цей час були поширеними наступні права іноземних суден: здійснювати плавання і перевезення вантажів вверх і вниз за течією міжнародної ріки; зупинятися і приставати до берега на рівні з національними судами; проводити завантаження і розвантаження суден; займатися малим і великим річковим каботажом; користуватися на рівні з національними суднами каналами, шлюзами, портами, пристанями тощо.



Взаємозв'язок свободи торгівлі та свободи судноплавства простежується і в угодах на початку ХХ ст.: мирних договорах “версальської системи”, Барселонській конвенції 1921 р. [311], актах про режим судноплавства на Дунаї 1921 р. [323] та Ельбі 1922 р. [324]. В них проголошувалася повна рівність прибережних і неприбережних держав при здійсненні судноплавства і пов'язаної з ним комерційної діяльності. Прагнення об'єднати дві вищевказані свободи знайшло своє втілення в доктрині міжнародного річкового права. На думку багатьох авторів того часу, реальне значення свободи судноплавства може мати тільки в тому разі, коли прибережні країни дозволяють вести торгівлю в їх портах суднам всіх інших країн. Тому свобода навігації на міжнародних ріках повинна включати свободу збуту провізії й інших товарів у річкових портах [28, с. 112–113]. Однак, при розгляді в 1934 р. справи Оскара Чінна більшість членів Постійної палати міжнародного правосуддя обґрунтовано висловилися проти такого симбіозу. У рішенні Палати було відзначено, що свобода річкового судноплавства включає в себе право на вільне пересування суден, вільне перевезення пасажирів і вантажів, а також користування портами й портовими спорудами, але з неї не впливає свобода торгівлі [414, р. 22].

Виходячи з аналізу сучасних міжнародних угод, свобода торгового судноплавства передбачає в якості необхідної умови рівність всіх учасників відносин у сфері річкової навігації, зокрема: стосовно заходу в порти й проведення в них навантажувально-розвантажувальних робіт, посадки та висадки пасажирів, отримання паливо-мастильних матеріалів; при користуванні послугами в портах чи під час руху по водному шляху; щодо виконання адміністративних, фіскальних чи будь-яких інших правил і розпоряджень під час пересування суден по ріці тощо. Організація торгівлі між країнами відбувається на основі окремо укладених домовленостей.

Що ж стосується змісту свободи судноплавства по штучних водних шляхах міжнародного значення, включених до складу річкових систем, то головним її елементом є право проходу, яке повинно надаватися на основі рівності усім учасникам судноплавства щодо користування шлюзами, сплати спеціальних зборів

та виконання всіх інших вимог, встановлених прибережними державами в інтересах забезпечення нормального судноплавства.

Таким чином, загальна структура міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік складається з ряду типових (основних) режимоутворюючих елементів. Серед них присутні як істотні та неістотні (супутні) складові; це елементи, що нерозривно пов'язані із суб'єктами міжнародного права, й елементи, які стосуються дестинаторів міжнародних відносин – безпосередніх учасників річкового судноплавства, а саме:

- закріплення територіального верховенства та суверенітету на відповідних ділянках рік за прибережними державами;
- закріплення за невійськовими (неполіцейськими) суднами прибережних держав права проходу через частину території ріки, що належить іншій країні;
- закріплення за невійськовими (неполіцейськими) суднами неприбережних держав права проходу по міжнародних ріках на підставах та в порядку, передбаченому відповідними договорами;
- закріплення за військовими, поліцейськими та іншими кораблями, на які покладено виконання функцій публічної влади прибережних держав, права проходу через належні іншим країнам ділянки рік лише за погодженням з цими країнами;
- відображення конкретних прав і обов'язків, що виникають в учасників відносин у сфері річкової навігації;
- закріплення заборони заходу в міжнародні ріки для військових, поліцейських та інших кораблів, на які покладено виконання функцій публічної влади неприбережних держав;
- створення та діяльність міжнародної річкової комісії, сформованої з представників прибережних держав, якщо інше не передбачено угодою про судноплавство по міжнародній ріці;
- закріплення за прибережними державами, розташованими у верхів'ях міжнародної ріки, обов'язку використовувати її водні ресурси для виробничих, сільськогосподарських та інших цілей, не пов'язаних з навігацією, в тій мірі й у такий спосіб, що не ставлять під загрозу безпеку судноплавства та збереження

судноплавних характеристик річкового стоку;

– визначення порядку вирішення міжнародних річкових спорів, що виникають з відносин у сфері навігаційного використання водних шляхів [399, р. 49].

Тобто, якщо виходити з позицій ефективності управління міжнародною рікою та раціональності експлуатації її водних ресурсів, міждержавна угода про судноплавство по річковому шляху має відображати:

по-перше, сферу дії режиму навігації, що передбачає встановлення географічних, гідрологічних та інших обмежень застосування договору: визначення водного об'єкту, допустимих параметрів його використання, кола прибережних країн-учасниць договору та просторового поширення договірних норм, як у діапазоні водних об'єктів річкової системи, так і в розрізі держав-користувачів річковим стоком;

по-друге, матеріальні норми, якими окреслюються засади навігаційного використання міжнародної ріки, права та обов'язки держав у даній сфері й т. ін.;

по-третє, процесуальні норми, що забезпечують реалізацію матеріально-правових норм (норми, що стосуються обміну інформацією між державами, проведення між ними консультацій, взаємної допомоги на ріці тощо);

по-четверте, інституційні механізми – положення про співробітництво між прибережними країнами у відношенні судноплавного користування рікою через власні зовнішньополітичні чи інші відомства або спеціальні організації, наприклад, міжнародної річкової комісії;

по-п'яте, механізм врегулювання спорів, що створює передумови і додаткові гарантії мирного вирішення суперечностей, які можуть виникати у відносинах між країнами у сфері реалізації своїх прав на прохід по ріці.

## Висновки до Розділу 1

Підводячи підсумок під результатами першого розділу дисертаційного дослідження, варто відзначити наступне.

Міжнародною слід розглядати будь-яку ріку, стік якої (природний чи штучно створений) від витoku до гирла пролягає через території декількох держав, що використовують даний прісноводний об'єкт в навігаційних та (або) ненавігаційних цілях. Факт перетинання та (чи) розділення річковими водами територій різних країн свідчить про транстериторіальність міжнародної ріки як головну її ознаку. Інші критерії, які виділяються в доктрині, на сучасному етапі розвитку міжнародних відносин втратили свою актуальність при визначенні міжнародної ріки в якості родового поняття у міжнародному праві. Дані неістотні критерії (політичний, транспортний, географічний, правовий) зберігають певне теоретичне і практичне значення, оскільки дають змогу прокласифікувати міжнародні ріки на такі види відповідно: транскордонні (багатонаціональні) і прикордонні, судноплавні та несудноплавні, відкриті та внутрішньоконтинентальні, договірні та недоговірні.

Поряд з категорією “міжнародна ріка” для позначення стічних прісноводних ресурсів, з приводу яких виникають відносини між державами, в теорії та практиці міжнародного права використовується на даний момент ряд інших специфічних понять. Проте останні необхідно відмежовувати від поняття міжнародної ріки, оскільки вона являє собою виключно поверхневі води, що протікають по території різних країн. З цих позицій значно пізніше розроблену концепцію водних шляхів можна вважати альтернативним підходом до розуміння потокових поверхневих вод, а відповідні терміни в їх звуженому значенні – синонімами поняття міжнародної ріки. Важливість регулювання використання не тільки поверхневих, а й ґрунтових вод обумовила введення в міжнародно-правову практику понять водотоку та водного басейну, значно ширших за змістом від поняття “міжнародна ріка”.

Транстериторіальність міжнародної ріки як цілісного природного об'єкту породжує необхідність обмеження територіального суверенітету прибережних

держав з метою забезпечення судноплавного використання належних їм частин ріки суднами інших прибережних країн. Обмеження суверенності країн вище за стоком є додатковою гарантією добросовісної поведінки цих держав щодо збереження судноплавності міжнародного річкового шляху та можливості навігації по різних ділянках ріки іноземним кораблям, а країн низов'я ріки – запорукою безперешкодності проходу по всій протяжності прісноводного об'єкту суден з верхів'я стоку, включаючи вихід у море та плавання у зворотному напрямку. Тобто обмеженість власного територіального суверенітету прирічкових країн у сфері навігації на користь сусідніх держав (інших прирічкових країн) неминуче впливає з приналежності їм міжнародної ріки і опосередковується перманентно виникаючими відносинами цих країн щодо використання спільного для них водного об'єкту.

Право навігації по міжнародному річковому шляху для неприбережних держав виникає у тому разі, якщо це відображено в угоді прибережних країн. В цьому випадку можливість судноплавства, рівно як і договір, що таку можливість передбачає, є результатом відповідного спільного і добровільного волевиявлення прирічкових країн на основі погоджувальної природи міжнародного права, а не наслідком самообмеження територіального суверенітету кожної з них.

Дані висновки впливають з норм міжнародного права, закріплених в універсальних міжнародних угодах. Вищевказане й визначає, на нашу думку, справжню юридичну природу права проходу по річкових шляхах. Зрештою, ми дійшли до більш узагальненого висновку, що в сучасних умовах у міжнародному річковому праві намітилася необхідність єдиного розуміння характеру реалізації прибережними державами територіального суверенітету, не зважаючи на різноманіття правових режимів як навігаційного, так і ненавігаційного використання кожної окремо взятої міжнародної ріки.

Загальна структура міжнародно-правового режиму річкової навігації складається з ряду типових режимоутворюючих елементів. Серед них неодмінно присутні істотні та неістотні (супутні) складові; це елементи, що стосуються суб'єктів міжнародного права, а також дестинаторів міжнародних відносин – безпосередніх учасників річкового судноплавства. Міждержавний договір як

міжнародний документ, в якому мають відобразитися ці елементи, повинен визначати сферу дії режиму навігації по міжнародній ріці, містити матеріальні й процесуальні норми щодо її судноплавного використання, інституційні механізми співробітництва між країнами в означеній сфері та механізм врегулювання спорів між ними.

## РОЗДІЛ 2

### МЕХАНІЗМ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК

#### 2.1 Передумови формування міжнародно-правового режиму судноплавства по міжнародних ріках

Аналіз стародавнього міжнародного права засвідчує, що з виникненням перших держав окремі угоди лише опосередковано стосувалися питання річкової навігації. Наприклад, у договірній практиці держав Древнього Китаю мало місце укладення угод щодо міжнародних рік, але вони стосувалися закріплення зобов'язань не завдавати рікам шкоди [1, с. 16], заборони односторонньої зміни русел рік як таких, що мають велике господарське значення для країн, по території яких вони протікають [121, с. 27]. Досвід водокористування тих часів показує, що річковий стік мав для людини не навігаційне, а інше значення – ці води використовувалися перш за все для питних, гігієнічних і, особливо, іригаційних цілей [261, с. 12]. Тому ми погоджуємося з твердженням, що вести мову про міжнародно-правовий режим річкового судноплавства до початку нашої ери немає сенсу [205, с. 9]. І хоча сама навігація іноземних суден по міжнародних ріках виникла значно раніше, достовірно відомо, що вона регулювалася на основі актів внутрішньодержавного характеру [4, с. 9]. Так, греки володіли правом проходу по р. Ніл, але були позбавлені його на ріках Тигр та Євфрат. В Стародавньому Римі, де традиційно вороже ставилися до іноземців як до безправних, право річкової навігації почало надаватися іноземним особам лише із завершенням Пунічних війн і тільки тим з них, які мали патронів із числа місцевих громадян [4, с. 9; 67, с. 39].

Власне, самі договірні норми були малопоширеним явищем, так як більш розвинуті держави зазвичай прагнули монополізувати річкову навігацію. При імператорі Нероні римляни завершили більш ніж півсторічне будівництво дамби

“для приборкання Рейну”. Готувався проект з’єднання рік Мозелла (Мозель) та Арар (Саона) за допомогою штучного каналу з метою сполучення Середземного і Північного морів, але його реалізації завадили римські легати. Рим не розділяв ідей свободи судноплавства навіть по прикордонних ріках. Щоправда, вона передбачалася договорами V-IV ст. з італійськими общинами (перша з угод була укладена в 493 р. до н. е., наступна – у 358 р. до н. е.), але там швидко втратила своє значення [3, с. 38; 100, с. 249; 295, р. 1–83].

В цілому нечисленні договори республіканського та імператорського періодів Римської держави щодо питань річкового судноплавства уклалися нею не з іншими державами, а з племенами. Зазвичай такі угоди були нерівноправними для варварів і в кращому випадку пов’язувалися з наданням їм *jus commercii* – права торгівлі. *Jus commercii* включало в себе право проходу по міжнародних ріках, яке мало яскраво виражений похідний характер по відношенню до даної конструкції римського права. Якщо за договором Марка Аврелія з квадами, маркоманами, язигами і бурами від 175 р. їм заборонялося мати судна на Дунаї, що контролювала римська флотилія [67, с. 41–42], то за часів Тацита племена, які населяли правий берег Рейну, отримали можливість плавання по всій ріці, включаючи римські води, а в угоді Авреліана з вандалами від 271 р. йшла мова про право останніх здійснювати торгівлю і судноплавство по Дунаю [295, р. 39]. Взагалі, певний ступінь свободи навігації встановлювався в тому разі, коли для Риму та його сусідів з’являлися спільні економічні інтереси, задоволенню котрих не ставала на заваді політична обстановка. Проте оскільки території навколо римської держави населяли різноманітні племена з нижчим рівнем розвитку, з ними Рим вступав у офіційні зносини нечасто [67, с. 44].

Таким чином, у протоантичну та античну епохи першими державами не було запроваджено міжнародно-правового режиму річкового судноплавства. Порядок проходу кораблів визначався нормами внутрішнього права. Режим плавання іноземних суден, як виняток, в окремих випадках доповнювався положеннями загальних (торгових) угод, укладених без дотримання принципу рівності договірних сторін. Останніми виступали не тільки держави як суб’єкти міжнародного права, а й



різноманітні общини, сформовані за територіальною ознакою, варварські племена тощо (“дискриміновані контрагенти”) – політико-територіальні одиниці, стан розвитку та внутрішньої організації яких вказує на відсутність в них рис державності, а отже – і міжнародної правосуб’єктності як невід’ємного атрибуту повноцінних учасників міжнародних відносин. Такий стан правового регулювання навігаційного використання річкових вод пояснюється прагненням найбільш розвинених держав того часу до гегемонії на водних просторах. При цьому право проходу по ріці асоціювалося з правом торгівлі та не вважалося самостійною категорією [205, с. 53].

З падінням Римської імперії проблема міжнародно-правового режиму навігації по міжнародних ріках на ряд століть втрачає своє значення. Як зазначає П. Казанський, в добу Середньовіччя народи жили за началами міжнародного права стільки ж, скільки на основі внутрішнього права окремих держав, спільнот, союзів, об’єднань тощо. Тому однозначно говорити про існування в чистому вигляді міжнародних відносин у сфері річкового судноплавства в Середні віки не представляється можливим [67, с. 45–46].

У названу історичну епоху регулювання плавання іноземних суден по міжнародних ріках здійснювалося переважно на основі актів внутрішнього права, зокрема варварських правд. Звичаєве право германських племен (ст. 23 Салічної правди, ст. 83 Алеманської правди, ст. 7 Фрізької правди, ст. 7 Бургундської правди, ст. 5 Вестготської правди) стосувалося регламентації різних аспектів судноплавства на ріках, безпосередньо закріплюючи в окремих положеннях елементи свободи річкової навігації (наприклад, ст. 7 Фрізької правди про заборону закриття рік для проходу) [4, с. 10; 143, с. 43–45]. До згаданих збірників слід також віднести численні едикти перших франкських королів, спрямованих на підтримку судноплавності рік, нагляд за ними, обмеження фіскальних зловживань та охорону великого західного річкового торгового шляху між північчю та півднем Європи (Рейн – Рона) [67, с. 49]. Пізніше, в епоху правління династій Меровінгів та Каролінгів, ріки були визнані власністю короля. Плавання по них іноземців обкладалося митом, і монархи слідкували за тим, щоб окремі феодалі не проявляли

самоуправства (едикт Хлотара II від 615 р., капітулярій Піпіна Короткого від 775 р., капітулярії Карла Великого – від 779 р., 803 р., 805 р., 806 р.) [4, с. 10; 143, с. 45–51]. При Карлі Великому в гирлі Рейну та на інших ріках були запроваджені посади охоронців берегів. Щоб упорядкувати річкову навігацію та встановити єдиний водний шлях в імперії, Карл Великий хотів з'єднати каналом Регпіц (притоку Дунаю) й Альтмюль (притоку Майну). Але ці заходи з нормалізації судноплавства не були завершеними у зв'язку зі смертю монарха та розпадом його імперії. І хоча Верденський договір від 11 серпня 843 року про поділ імперії містив положення про збереження за населенням новостворюваних держав тих же прав, які мали місцеві піддані в кожній з цих країн [67, с. 50], поступального розвитку річкове право в Західній Європі так і не отримало.

Починаючи з X ст., в розрізі правового регулювання судноплавства по міжнародних ріках можна констатувати повний розрив з римськими традиціями у спробах сформувати міжнародно-правовий режим річкової навігації. В регламентації даної сфери пріоритетне значення остаточно отримало старогерманське право. Не зважаючи на те, що воно розглядало ріки *frei und befriedet* (вільними і мирними), останні були відкритими для проходу в першу чергу для місцевих мешканців. При цьому в умовах прогресуючої феодальної роздробленості превалювання приватно-правових конструкцій над публічно-правовими призвело до присвоєння феодалами на рівні з королем окремих ділянок рік. Тому на практиці свобода судноплавства взагалі зберігалася тільки в тих місцях, де це було вигідно володільцям ділянок цих рік, які намагалися отримати від навігації якомога більше особистої вигоди [67, с. 46–47, 50–53]. Кожний прибережний феодал, а потім і міська влада постійно встановлювали нові мита [3, с. 57]. Їх кількість була досить великою, особливо на ріках Германської імперії – держави формально єдиної, але вже до XIV-XV ст. роздробленої на безліч феодальних володінь [4, с. 10–11]. Всі мита, що сплачувалися в той час і зазвичай становили більшу половину вартості вантажу, можна розділити на три основні групи:

– транзитні, які стягувалися за право проходу по ріці й існували на державних кордонах (Штадське та Гамбургське на Ельбі, Додерхтське на Шельді,

Оппенгеймське на Майні) [298, р. 43; 484, s. 56];

– охоронні, що були поширені в нижній течії Рейну, а також на Майні та Шельді [359, s. 21];

– перевантажувальні, котрі існували в Кельні, Страсбурзі й інших містах [67, с. 54–55; 378, s. 25].

Описана фіскальна політика призвела до того, що торгівля почала вестися з використанням суто сухопутних та морських просторів в обхід річкових шляхів [67, с. 61]. Спроби встановлення хоча б прообразу міжнародного режиму користування річковими водами, тим більше з помірним обкладенням судновласників митами, в Середні віки мали епізодичний характер і пов'язувалися зі створенням на ріках різного роду торгових асоціацій, гільдій, союзів, корпорацій і т. ін.

8 червня 1171 року між Феррарою, з однієї сторони, та Ломбардською лігою і Венецією – з іншої, було підписано договір про вільне й безпечне плавання по р. По із зобов'язанням сторін зберігати її води відкритими для судноплавства для всіх людей [101, с. 22]. Протягом наступних 50 років подібні угоди укладалися з Мантуєю, Болоньєю та іншими містами [379, р. 333–334, 447–452]. Але на кінець XIII ст. запроваджений цими домовленостями режим припинив своє існування [4, с. 12].

В 1226-1236 рр. утворюється союз міст Майнцу, Вормсу, Шпейеру, Страсбургу і Базелю – *Civitates conjuratae* – для забезпечення свободи річкової навігації на р. Рейн, який на середину століття нараховував близько 70 членів. Союз був визнаний деякими іноземними державами (наприклад, Нідерландами), мав свою флотилію, в тому числі й військову для захисту своїх інтересів. Судна нечленів союзу не мали права плавати по ріці та не допускалися в порти його учасників. В 1268 р. союз домігся відміни всіх митних платежів, крім імперських. Однак, в середині XIV ст. він був розгромлений під військовим натиском конкурента – союзу лицарів Лева [4, с. 12; 67, с. 63; 101, с. 22]. Останній був утворений в кінці XIII ст. в середовищі прирейнських германських государів та місцевих феодалів з метою захисту раніше належних їм фіскальних привілеїв на цій ріці. Золотою буллою 1356 р. імператора Карла IV за Левським союзом було визнано право регулювати

рейнську навігацію на спеціальних конференціях та обкладати його зборами. Союз підтримував безпеку навігації, судноплавний стан ріки, і попри введення надмірних мит для плавзасобів продовжував функціонувати до кінця XVII ст. [67, с. 63–64].

Подібна ситуація склалася і на інших ріках Західної Європи, наприклад, на Ельбі. При відсутності будь-яких міжнародних домовленостей щодо користування рікою купці на підставі договорів з окремими феодалами мали отримувати право проходу в межах їх володінь. Крім того, іноземцям не гарантувалася особиста чи майнова недоторканість, а свобода судноплавства для торговців могла існувати тільки у випадках, спеціально визначених в таких угодах [67, с. 64–65].

На противагу цьому конструктивніший розвиток регулювання річкової навігації відбувався у Східній Європі, де судна не обтяжувалися непомірними зборами. У добу середньовіччя в даному регіоні з'являються перші відповідні міжкнязівські домовленості. Так, збереглися відомості, що в 1066 р. булгари просили у князя Володимира дозволити їм вільну торгівлю на ріках Ока і Волга. Отримавши згоду, руські купці взамін набули право безперешкодного доступу в Булгарію [220, с. 235]. В 1229 р. між Смоленськом та Ригою і Готським берегом було укладено договір, присвячений правовому положенню купців та організації торгівлі, який встановлював свободу судноплавства, в тому числі транзитного, по Західній Двіні на рівних для сторін умовах [222, с. 4–5]. Цей договір двічі підтверджувався – у 1260 р. та 1339 р. [4, с. 14]. Він передбачав відмову від проїзного мита [3, с. 72], а також містив відмову від берегового права. Суть останнього полягала в тому, що монарх набував усі права на судна та майно, що на них знаходилося, у випадку, якщо вони зазнавали аварії і були викинутими на берег чи приставали до берега у недозволеному місці [4, с. 14]. Відмова від берегового права зустрічається в Оріховецькому мирному договорі Новгороду зі Швецією 1326 р. [26, с. 68].

Окрім положень про свободу річкового судноплавства, що включалися до загальних торгових та мирних договорів, укладалися і спеціальні угоди щодо надання безперешкодного річкового проходу. До таких домовленостей можна віднести договірну грамоту Новгороду з Ригою і Любеком 1269 р., яка передбачала

забезпечення сторонами вільного судноплавства для іноземних купців та інших осіб. Вельми схожий характер мали договірні грамоти: між Новгородом, з однієї сторони, та Любеком, Готським берегом і Ригою, з іншої, 1301 р. [26, с. 62–64]; Великого князя Московського і Володимирського Дмитра Іоановича з Великим князем Тверським Михайлом Олександровичем 1368 р.; Великого князя Тверського Бориса Олександровича з Великим князем Московським Василем Васильовичем 1451 р. [49, с. 100]. Даної сфери стосувалися договори Новгороду з ганзейськими містами 1392 р. та 1436 р., а також угода Новгороду та Пскова з Лівонським орденом 1448 р. [26, с. 83, 110, 121].

З утвердженням абсолютизму в Європі у XVI ст., що прийшов на зміну феодальній роздробленості, у розвитку режиму навігаційного використання міжнародних рік значних зрушень не відбулося. Правовий статус рік, як і раніше, розглядався переважно через призму приватно-правових конструкцій: в офіційних актах ряду держав регіону знову закріплюється приналежність судноплавних рік монархові (наприклад, *Ordonnance des Eaux et Forêts* 1669 р. у Франції) [67, с. 68–69; 482, р. 28].

На нашу думку, не варто переоцінювати при цьому ролі Вестфальських мирних договорів 1648 р. у формуванні міжнародного річкового права і режиму судноплавства по транскордонних водних шляхах [28, с. 55; 145, с. 89], оскільки в дійсності вони не спричинили корінних змін у обговорюваному питанні. Умови Вестфальського миру щодо скасування в інтересах торгового судноплавства нових митних платежів за річковий прохід, які існували під час Тридцятилітньої війни 1618-1648 рр., відновлення безпеки та довоєнних правил навігації так і не були реалізовані на практиці [482, р. 29]; Нідерланди домоглися повного закриття для іноземних суден р. Шельди [4, с. 14], а також каналів Зас і Цвін та інших прилягаючих до ріки рукавів [67, с. 121].

Отже, як і в попередні епохи, в Середні віки регулювання проходу по прісноводних стоках відбувалося в першу чергу на основі актів національного законодавства. В той же час, у сфері середньовічного річкового права стосовно судноплавства склалася специфічна система відносин, в конкретних проявах

відмінних від тих, що мали місце в античну добу. Розгляд території держави в якості власності монарха, привласнення ділянок рік феодалами загалом, а також приналежність територіального верховенства та юрисдикції до атрибутів права власності цих осіб істотно вплинули на правове положення міжнародних судноплавних рік. Їхнє інтернаціональне і навіть внутрішнє навігаційне використання значно ускладнилося, а подекуди стало практично неможливим через існування юридичних формальностей та пов'язаних з ними фіскальних бар'єрів. Феодали на своїх ділянках рік запроваджували власні спрощені за структурою правила річкового проходу, які не гарантували безпеки судноплавства та були зорієнтовані на отримання доходів від сплати обтяжливих митних зборів.

Така “полірежимність” фактично кожного водного шляху не сприяла утвердженню єдиних правил плавання по них. Лише окремі аспекти навігації відображалися в мирних, торгових і спеціальних (щодо конкретних рік) угодах. Зрештою, ключові домовленості цього періоду, такі як Мюнстерський та Оснабрюцький мирні договори 1648 р., що сформували т. зв. вестфальську систему відносин між країнами, не можна однозначно оцінити як ефективні з точки зору розвитку міжнародного річкового права. Вони не спричинили радикальних змін в напрямку запровадження основ міждержавного регулювання навігації. Навпаки, тогочасний режим судноплавства по міжнародних ріках характеризувався надзвичайною партикулярністю, фрагментарністю та нестабільністю. При цьому об'єднання судновласників, купців і самих міст між собою, а також кооперація останніх з окремими князівствами для налагодження чи збереження торгових зв'язків з використанням водного сполучення були тимчасовими, не мали чітко вираженого публічного характеру. Вони являли собою приклад внутрішньодержавного або ж аналог сучасного транскордонного співробітництва, несумісного за своєю природою з міжнародним правом.

## 2.2 Віденська конфігурація міжнародного річкового права

На кінець XVII – початок XVIII ст. у Західній Європі питання судноплавства на міжнародних ріках поступово починає отримувати свою публічно-правову основу, відображаючись у міжнародних документах: Рейсвікському (від 20 вересня 1697 року), Утрехтському (від 11 квітня 1713 року) [4, с. 14], Раштадтському (від 7 вересня 1714 року) мирних договорах [482, р. 30] та інших угодах.

Стаття 18 Рейсвікського договору передбачала відкриття рік Германської імперії для навігації на користь прибережних та інших держав [347, р. 399]. З урахуванням географічних кордонів імперії ця норма стосувалася Рейну та її судноплавних приток. Утрехтський трактат також встановлював вільну навігацію по даній ріці [4, с. 14]. Раштадтська угода, дублюючи норми Рейсвікських домовленостей, проголошувала свободу судноплавства на Рейні, неприпустимість запровадження нових митних зборів та підвищення вже існуючих платежів на ріці [348, р. 436].

На основі Карловицького та Пожаревацького мирних договорів, укладених 26 січня 1699 року і 21 липня 1718 року, Туреччина надавала Австрійській імперії право вільної навігації по найбільших притоках Дунаю (Мораві й Тисі) для її суден [45, с. 71; 175, с. 8], але без права виходу в Чорне море, що було підтверджено лише в 1784 р. [354, р. 462–463]. В 1535-1536 рр. Франція уклала політичний договір та торгову конвенцію (т. зв. капітуляції), згідно з якими французькі купці отримали особливі пільги (особисту екстериторіальність, звільнення від податків). Капітуляції, підтвержені Туреччиною в 1675 р. для англійських і в 1677 р. для нідерландських купців, дозволяли в межах Османської імперії навігацію торгових суден цих держав. В 1774 р. після укладення Кючук-Кайнарджийського мирного договору з Туреччиною можливість безперешкодного проходу по дунайських водах отримала Російська імперія, що урівнювалася в цих правах з Англією та Францією [45, с. 71–72; 175, с. 9].

Міждержавні договори щодо річкового судноплавства на зламі XVII –

XVIII ст., так само, як і напрацьована практика навігації на основі поступок Оттоманської імперії, з'являлися зазвичай в результаті військових протистоянь. Тому запровадження вільного плавання по міжнародних ріках не було самоціллю цих домовленостей. Пункт про свободу судноплавства ставав однією з умов миру між ворогуючими країнами або інструментом для економічної експансії держав-експортерів. Але роль укладених договорів полягала ще й у тому, що вони остаточно сформували традицію в міжнародних відносинах досягати на міждержавному рівні домовленостей стосовно навігаційного використання міжнародних річкових шляхів.

Так, слід вказати на угоди щодо врегулювання прикордонних питань, укладені головним чином Францією із суміжними імперськими князівствами (з Нассау-Саарбрюкеном від 15 лютого 1766 року [318, р. 324–348], з Нассау-Вайльбургом від 24 січня 1776 року й інші [406, с. 62; 434, р. 429–454]) та на аналогічні договори Австрії, Баварії і Пруссії [320, р. 669–673; 437, р. 661–669]. Наприклад, у відповідності з положеннями ст. 5 Тешенської угоди між Австрією та Баварією від 13 травня 1779 року щодо кордонів ріки Дунай, Інн, Зальцах мали бути для них спільними, оскільки води протікали по території цих держав. Жодна з договірних сторін не повинна була змінювати напрям руху рік або перешкоджати вільній навігації чи проходу товарів, належних іншій стороні [67, с. 116–117; 320, р. 669]. Подібний договір 9 лютого 1776 року було підписано між Австрією та Польщею, що передбачав можливість спільного використання р. Прут для цілей судноплавства [283, р. 124–129].

Але такі домовленості добросусідського характеру були все ще рідкістю, оскільки політика протекціонізму змушувала досить виважено відноситися до урівнювання іноземців у правах із власними підданими. Зокрема, у відповідності до ст. VII Фонтенблоського договору від 8 (20) листопада 1785 року, укладеного між Австрією та Нідерландами за посередництва Франції, залишалася закритою для іноземних кораблів Шельда і її судноплавні гирла й канали [67, с. 123].

Важливе значення для формування міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік мали наслідки французької буржуазної



революції кінця XVIII ст. Основні положення декрету тимчасового виконавчого комітету революційного уряду Франції 1792 р. про загальну і невідчужувану власність прибережних країн на належні їм ріки [3, с. 114; 28, с. 55–56] були розвинуті в наступних міжнародних угодах кінця XVIII – початку XIX ст. Домовленості стосувалися навігаційного використання міжнародних рік та надавали Франції і суміжним країнам свободу судноплавства по річкових шляхах та каналах, що протікали по їх територіях. Гаазьким мирним договором між Францією й Ботавською республікою (зараз – частина Нідерландів), підписаним 16 травня 1795 року, для обох націй встановлювалося свобода плавання по Рейну, Маасу, Шельді та їх притоках. Кампоформійським мирним договором між Францією та Австрією від 17 жовтня 1797 року проголошувалася свобода навігації по прикордонних ріках та каналах для Австрії та Цизальпійської республіки [28, с. 56; 145, с. 90], а для французької сторони передбачалася можливість судноплавства по Рейну, Мозелю, а також Маасу (зі скасуванням митних платежів) у відповідності зі ст. 2 таємного додатку до цієї угоди [307, р. 238, 337].

У 1804 р. між Францією та Германією було підписано Акт рейнського судноплавства. Згідно положень документу Рейн проголошувався спільною для двох імперій рікою, навігація по якій підпорядковувалася єдиним регламентам і була вільною для їх суден. Зберігалася свобода взаємного торгового судноплавства й у випадку війни між прибережними державами [334, р. 262–263]. Такого роду положення вперше з'явилося у міждержавній договірній практиці. Але ця новела для 1804 р. була передчасною і в реаліях наполеонівських війн не виконувалася [67, с. 142–145]. Тим не менше, Акт 1804 р. на той час був зразковим міжнародним документом у відношенні комплексної регламентації управління навігаційним користуванням міжнародною рікою.

Умовами Тільзйтського миру, досягнутого у липні 1807 р., передбачалася свобода торгового судноплавства по ріках Вісла і Нетце, а також по каналу Бромберг (від Дрездена до Вісли) [249, с. 313; 445]. Статтею 19 Ельбінгського договору від 13 жовтня 1807 року свобода навігації встановлювалася для підданих Саксонії та Великого герцогства Варшавського по р. Нетце від Дрездена до р. Варти,

по р. Варта до її впадання в р. Одер, по р. Одер від м. Кроссен до моря, по каналу Фрідріха-Вільгельма від р. Одер до р. Шире, по р. Гавевю до р. Ельба. Згідно конвенції від 8 (20) листопада 1810 року між Швецією та Росією були відкриті для навігації ріки, які перетинали кордони цих держав. Леопольська угода 1810 р. Російської та Австрійської імперій визначила свободу судноплавства по Дністру. Трактат від 11 травня 1811 року оголосив відкритою навігацію по Ельбі для Пруссії та Вестфалії [67, с. 148].

Тобто в Новий час судноплавне використання міжнародних рік стає значимим і, відповідно, затребуваним в якості об'єкту міжнародно-правового регулювання. У практиці міждержавних відносин середини XVII – початку XIX ст. намітилася тенденція до взаємного надання державами на договірній основі допуску торгових суден інших прибережних країн на свої ділянки рік. При цьому ми не можемо погодитися з твердженням, що договори цього періоду не передбачали відкриття рік для суден неприбережних держав [28, с. 57; 67, с. 149]. Право річкового проходу в дійсності існувало і для суден неприрічкових країн, але не мало абсолютно легального міжнародно-правового базису, оскільки закріплювалося у нерівноправних міждержавних угодах.

У будь-якому випадку, незалежно від змісту свободи судноплавства, який відображувався в домовленостях, дані договори стосувалися конкретних рік та каналів. Тобто режим навігаційного використання міжнародних рік, як і міжнародне річкове право в цілому, зберігали суто локальний (індивідуалізований) характер. Не зважаючи на динамічний розвиток міждержавної договірної практики у сфері річкового судноплавства в добу класичного міжнародного права під впливом різноманітних військово-політичних факторів, така мінливість у механізмі міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік не призвела до формування відповідного усталеного комплексу норм, розрахованих на тривале й широке (універсальне) застосування.

Слід вказати на спрощеність структури режиму річкової навігації. Певною мірою за винятком Акту рейнського судноплавства 1804 р., котрий був першою спробою кодифікації у міжнародному річковому праві щодо конкретної ріки,

держави не прагнули до якомога повнішої регламентації правил плавання іноземних суден у межах власної суверенної водної території. Принципово важливим завданням було лише домогтися відкриття міжнародної ріки для судноплавства на прийнятних умовах. Тому міжнародно-правове регулювання порядку річкового проходу передбачало здебільшого тільки безпосередньо допуск торгових суден до визначених ділянок ріки, можливість проведення зупинок і необхідність перевантажування товарів та вирішення пов'язаних з навігацією фіскальних питань.

Проаналізовані угоди охопили своїм регулятивним впливом значну частину Європи і створили передумови для підписання доленосних міжнародних актів для розвитку міжнародно-правового режиму річкового судноплавства в цілому.

Паризьким трактатом від 18 (30) травня 1814 року встановлювалася вільна навігація по Рейну по всій його судноплавній протяжності від витoku до моря і у зворотному напрямку. Майбутній конгрес повинен був вирішити питання про те, яким чином для розвитку відносин між народами ці начала можуть бути поширені на інші ріки, що проходять через різні держави. Також на конгрес покладалося завдання спонукати держави до справедливої митної політики на власних ділянках рік для торгівлі всіх націй (ст. 5). Згідно ст. 3 трактату свобода плавання по Шельді мала ґрунтуватися на тих самих принципах, які визначали засади судноплавства по Рейну у ст. 5 цієї угоди [438].

Серед дослідників не склалося єдиної думки відносно кола користувачів правами, наданими статтею 5 Паризького трактату. Ряд науковців вважають, що Рейн став відкритим для суден всіх держав [67, с. 151; 303, р. 104–105; 350, р. 63–66; 360, par. 77; 362, р. 134; 404, р. 303; 486, р. 23]. Інші вчені стверджують, що свобода рейнського судноплавства стосувалася лише суден прибережних країн [485, р. 163]. Як зазначають С. Гурєєв та І. Тарасова, в подальшому питання про коло користувачів правом вільного судноплавства стає головним у міжнародно-правовому регулюванні навігації по міжнародних ріках. У зв'язку з цим, розглядаючи проблему свободи річкового судноплавства, в кожному конкретному випадку слід уточнювати кому така свобода надається [28, с. 58].

Пошук істини в цій ситуації неможливий без дослідження здобутків

Віденського конгресу 1815 р., скликаного на підставі Паризького мирного договору для остаточного вирішення існуючих територіальних претензій [30, с. 143]. Створена на Конгресі спеціальна річкова комісія підготувала 9 загальних статей про річкове судноплавство, відображених у незміненому вигляді в Заключному акті (ст.ст. 108-116), а також 32 статті про навігацію по Рейну і 7 – щодо судноплавства по Майну, Некару, Мозелю, Маасу і Шельді, що увійшли до окремих трактатів (регламентів) Конгресу [67, с. 153–154]. Положення Заключного акту встановили загальні засади міжнародно-правової регламентації плавання по ріках, що протікають по території декількох держав. Однією з ключових була норма, яка закріплювала обов'язок прибережних держав регулювати всі питання, пов'язані із судноплавством по цих ріках, за взаємною згодою. Тільки за умови погодження прирічкових країн могли бути змінені прийняті ними регламенти щодо навігації. Були сформовані вихідні принципи міждержавних відносин з приводу здійснення міжнародного річкового судноплавства: свобода навігації, єдиний режим встановлення та сплати мит і навігаційних зборів, закріплювався обов'язок прибережних держав підтримувати судноплавність ріки і т. ін. Згідно ст.ст. 108, 116 Заключного акту дані правила у відношенні конкретних рік повинні були бути деталізовані в угодах прирічкових країн [358, р. 29–30].

В доктрині міжнародного права присутні різні, переважно діаметрально протилежні, точки зору у відношенні того, на які держави поширюється свобода судноплавства по міжнародних ріках у світлі ст. 109 Акту. Дана дискусія, обумовлена неоднозначними формулюваннями Паризького трактату, не позбавлена свого предмету, оскільки є наслідком недостатньої чіткості й відповідних положень Віденського конгресу.

На нашу думку, досягнуті на Конгресі домовленості в частині визначення режиму проходу по річкових водах європейських країн передбачають за їх власним розсудом відкриття міжнародних рік для суден як прибережних, так і неприбережних держав, що повністю відповідає погоджувальній природі міжнародного права. Це впливає із системного аналізу ст.ст. 108, 109 Заключного акту. Встановлення порядку судноплавного використання річкових шляхів

покладається Актом на прибережні країни. Відтак, розроблені ними правила навігації можуть встановлювати як свободу плавання по ріках лише їх суден (в обов'язковому порядку), так і вільне судноплавство для неприбережних держав, в чому вичерпно проявлятиме себе надання останнім згідно норми ст. 109 прийнятих умов для торгового судноплавства на основі спільного добровільного волевиявлення прирічкових країн.

Укладення після 1815 р. угод, що передбачали вільне плавання по міжнародних ріках виключно суден прибережних держав, не можна розглядати переконливим аргументом для звуженого трактування свободи річкової навігації. Договірна практика у відношенні навігаційного використання міжнародних рік, яка почала формуватися в напрямку реалізації положень Віденського конгресу, засвідчувала готовність прирічкових країн обмежити свій територіальний суверенітет тільки на користь своїх сусідів, розташованих нижче та (або) вище за стоком. Цьому відповідав і розвиток юридичної думки того часу, проникнутий ідеєю спільності прибережних країн, на чому акцентувалася увага у попередньому розділі дослідження.

Заключний акт 1815 р. підписали 7 держав: Австрія, Великобританія, Португалія, Пруссія, Росія, Франція і Швеція, а спеціальні положення стосовно вільного судноплавства на окремих ріках – також прибережні до них країни. Рішення Конгресу у сфері річкового права в різного роду заявах та міжнародних угодах були також визнані багатьма державами, які не брали участі у підписанні названих документів [67, с. 166–167]. Як констатувала Постійна палата міжнародного правосуддя у своєму консультативному висновку від 1927 р. щодо юрисдикції Європейської Дунайської Комісії, до 1815 р. право навігаційного використання рік, які розділяли чи перетинали території двох чи більше держав, не регулювалося ніяким загальним принципом або загальним міжнародним актом [304, р. 38].

Після закінчення Віденського конгресу було укладено ряд договорів про свободу судноплавства по європейських ріках та встановлення єдиних навігаційних зборів. Фактично з цього часу розвиток міжнародно-правового режиму навігації по

міжнародних ріках відбувався на основі укладення окремих міждержавних угод стосовно конкретних водних шляхів.

Одними з перших серед цих документів були угоди Росії, Австрії та Пруссії щодо польських рік та каналів. Так, згідно з укладеними між Росією та Австрією і Пруссією трактатами від 21 квітня (3 травня) 1815 року [250, с. 326–328] і Додаткового акту відносно торгівлі й промислу в польських провінціях, належних Росії та Австрії, від 5 (17) серпня 1818 року [43, с. 69–73] прибережним державам була надана свобода навігації по Одеру, Віслі, Двіні, Дніпру, Дністру, Пруту та інших ріках і каналах, котрі перетинали їх території. У відношенні Дністра вільне плавання рікою, закріплене в Акті 1818 р., підтверджувалося російсько-австрійським протоколом від 28 червня (10 липня) 1847 року [187, с. 565].

Російсько-прусска конвенція про торгівлю та судноплавство від 27 лютого (11 березня) 1825 року встановила, що ріки та канали договірних сторін є відкритими для взаємної навігації. Плавання по Віслі, Німану, їх притоках оголошувалася вільним від будь-яких платежів. Обкладення митом допускалося при проході через канали, шлюзи чи подібного роду об'єкти з повідомленням суден про платність такого проходу. У конвенції вказувалося, що після припинення дії угоди (укладеної на 9 років) керівними началами при визначенні подальшого режиму судноплавного використання рік будуть слугувати відповідні положення російсько-пруського трактату від 21 квітня (3 травня) 1815 року [89, с. 26, 35].

18 травня 1815 року Пруссія і Саксонія підписали угоду, згідно з якою основні начала, сформульовані на Конгресі, повинні були застосовані до навігації по Ельбі. На підставі домовленості прибережні держави утворили змішану комісію, яка розробила акт судноплавства по ріці, підписаний прирічковими країнами 11 червня 1821 року. Регламент передбачав вільну навігацію по водному шляху для договірних сторін [67, с. 234–235]. Додатковим актом про судноплавство по р. Ельбі від 13 квітня 1844 року встановлювалася свобода перевезень пасажирів і вантажу суднами всіх країн від Північного моря у всі порти на Ельбі та у зворотному напрямку [145, с. 90–91].

В договорі Австрії та Баварії від 14 квітня 1816 року встановлювалася свобода

судноплавства для суден країн-учасниць угоди на ріках, які протікали чи розділяли їх території [67, с. 350].

10 вересня 1823 року між прибережними державами Пруссією, Гамбургом, Гессеном, Брауншвейгом, Ольденбургом, Ліппе і Бременом було укладено договір, згідно з яким плавання по р. Везер оголошувалося вільним для суден всіх прапорів, але каботаж між портами різних країн дозволявся лише кораблям прирічкових держав. Угодою від 26 січня 1856 року на Везері припинялася сплата будь-яких річкових мит [67, с. 240–241].

Варто відмітити, що з об'єднанням Німеччини і проголошенням у 1871 р. Німецької імперії, Пруссія, Баварія, Саксонія, Баден, Гессен, Ольденбург, Брауншвейг, Ліппе, Любек, Бремен, Гамбург та інші князівства й герцогства утворювали згідно конституції від 16 квітня 1871 року єдину союзну територію імперії. Міждержавні угоди правопопередників щодо міжнародних рік залишалися чинними, але регулювання режиму сплаву лісу та навігації по спільних для них водних шляхах було віднесено основним законом до компетенції новоствореної держави [96, с. 163, 165]. Втратили свою чинність угоди щодо р. Везер в силу входження всіх договірних сторін до складу нової держави [4, с. 24]. Тим не менше, територіальні одиниці імперії, яка фактично мала федеративний устрій, уклали між собою та іншими державами угоди з питань річкового судноплавства на умовах взаємного користування водними об'єктами. До таких угод можна віднести: прусько-гессенський договір від 30 січня 1884 року [454, р. 345], російсько-пруський договір від 29 січня (10 лютого) 1894 року [424, р. 6], прусько-бременський договір від 29 березня 1906 року [415, р. 336]. Проте ці домовленості не можна розглядати міжнародними у власному сенсі цього слова.

Вплив рішень Віденського конгресу позначився на формуванні режиму навігації й менш важливих ріках на піренейському півострові Європи. Досягнута в кінці XVIII ст. угода Іспанії та Португалії про свободу плавання по р. Дуеро (Дору) була підтверджена в конвенції від 23 травня 1840 року. У преамбулі договору хоча й вказувалося на свободу навігації у широкому сенсі, проте в дійсності ріка була закритою для третіх країн. Сторони навіть не визнавали право взаємного каботажу

[321, р. 98–102]. Іспансько-французькою конвенцією від 2 грудня 1856 року проголошувалося вільне плавання на засадах взаємності по їх прикордонних річкових шляхах [4, с. 24].

Досить гострою в період після Віденського конгресу стала боротьба за практичне втілення його результатів стосовно двох західноєвропейських рік – Рейну та Шельди.

В 1829 р. відбулося укладення окремого договору між Пруссією та Нідерландами, яким проголошувалася свобода взаємного судноплавства в гирлі Рейну. Угода лягла в основу Конвенції про судноплавство по даній ріці (рейнського регламенту) від 31 березня 1831 року, підписаної прибережними державами [4, с. 21]. Регламент передбачав вільний вихід суден прирейнських держав з ріки у відкрите море через Нідерландське королівство, а також їх прохід у зворотному напрямку. За необхідності ці кораблі мали право користуватися штучно створеними каналами. Конвенція 1831 р. передбачила функціонування Центральної комісії рейнського судноплавства [322, р. 254–266; р. 293–300]. Регламент неодноразово переглядався, доки 17 жовтня 1868 року не було підписано Мангеймську конвенцію про судноплавство по Рейну, що діє зі змінами й до цього часу.

Конвенцію 1868 р. підписали: Франція, Баден, Баварія, Гессен, Нідерланди і Пруссія. Вона проголосила свободу судноплавства по Рейну та його гирлах від Базеля до відкритого моря для суден усіх країн, що перевозять товари та пасажирів, за умови дотримання положень цієї конвенції та приписів щодо загальної безпеки. Ніякі збори, які ґрунтуються тільки на факті навігації, не повинні стягуватися із кораблів чи вантажів так само, як і з плотів, дрейфуючих по Рейну і його притоках, доки вони знаходяться на території договірних сторін. Щоправда, лише судна, які належать рейнському судноплавству, а також плоти, котрі слідують з Рейну та перетинають Нідерланди, мають право вибору шляху для виходу у відкрите море або в Бельгію і назад. При цьому згідно з нормами конвенції судна вважаються належними рейнському судноплавству, якщо вони мають право плавати під прапором однієї з прирейнських держав і здатні підтвердити наявність такого права документом, виданим компетентним органом цієї держави. Тільки вони



прирівнюються у відношенні митних й інших формальностей до національних суден інших прибережних держав. Усім іншим суднам дозволяється здійснювати пасажирські та вантажні перевезення у відповідності з умовами, визначеними Центральною комісією рейнського судноплавства. Умови таких перевезень мають бути закріплені в угодах між заінтересованими сторонами з обов'язковою консультацією з Комісією. Підтверджувалася встановлена Актом 1831 р. свобода транзиту [332, р. 355–369].

19 квітня 1839 року на конференції в Лондоні була підписана нині чинна угода, що визначала режим плавання по Шельді та деяких інших водних об'єктах. Лондонський договір, проголосивши незалежність Бельгії, поширив положення Заключного акту Віденського конгресу на всі судноплавні ріки, котрі протікають по бельгійській та нідерландській територіях. При цьому навігація по проміжних водних шляхах між Шельдою і Рейном, по Маасу та каналах, які перетинають обидві країни, проголошувалася вільною для суден Нідерландів й інших прирейнських держав, а також Бельгії на основі взаємності. Шельда ставала відкритою для суден всіх прапорів [447].

Однак, реальна свобода плавання по Шельді встановилася тільки в 1863 р. з укладенням двох взаємопов'язаних міждержавних угод: від 12 травня та 16 липня. Травнева угода між Бельгією та Нідерландами передбачала відмову останньої від мита, стягуваного за судноплавство по Шельді та її гирлах за винагороду від бельгійської сторони в розмірі понад 36 млн. франків. На підставі багатостороннього міжнародного договору від 16 липня  $\frac{2}{3}$  визначеної викупної суми шельдського мита були розподілені на частки між державами, що користувалися рікою і мали внести Бельгії плату за отримувані торгові вигоди. Бельгійський уряд набув право видавати фіскальні й митні правила для суден, належних державам, які залишилися чи залишатимуться поза рамками липневої угоди 1863 р. [453].

Доцільно додати, що бельгійсько-нідерландська угода від 5 листопада 1842 року гарантувала свободу судноплавства по водних шляхах, що сполучали Шельду з Рейном, лише для суден договірних сторін. Бельгійським кораблям дозволялося

проходити по нідерландській ділянці Рейну на тих самих правах, що діяли й у відношенні інших прибережних держав [448, р. 623].

Перший регламент судноплавства по р. По припадає на середину XIX ст. Він являв собою систему правил, поміщених у 4 трактати, що були укладені Австрією, герцогствами Моденою і Пармою та Сардинією в період з липня по серпень 1849 року. 12 лютого 1850 року до цих трактатів приєднався папський престол. Судноплавство рікою та її притоками проголошувалося вільним для прибережних і неприбережних держав. Свобода навігації по р. По та її притоках на користь всіх націй неодноразово підтверджувалася і в наступних угодах: договорі про торгівлю та судноплавство між Австрією та Сардинією від 18 жовтня 1851 року, трактаті між Австрією, Францією та Сардинією від 10 листопада 1859 року. Із возз'єднанням Італії По залишалась рікою, відкритою для всіх прапорів, що знайшло своє відображення в австрійсько-італійській угоді від 27 грудня 1878 року [67, с. 244–245].

Найбільш тривалою і складною виявилася боротьба за утвердження положень Віденських домовленостей на Дунаї. У відповідності до Бухарестського мирного договору, укладеного 16 (28) травня 1812 року між Росією і Туреччиною, до Російської імперії відійшла Бессарабія. Кордон між державами встановлювався по р. Прут та Кілійському гирлу, які визнавалися спільними для них. Торгові кораблі обох країн мали право проходу в Кілійське гирло і по всій течії Дунаю. Військові кораблі Російської імперії отримали можливість плавати від Кілійського гирла до місця впадання Пруту в Дунай [246].

Згідно Аккерманської конвенції, підписаної 25 вересня (7 жовтня) 1826 року Росією та Туреччиною, кордон між ними був перенесений з крайнього, східного, Кілійського рукава на середній – Сулинський [45, с. 72]. Після російсько-турецької війни 1828-1829 рр. за умовами Адріанопольського мирного договору від 2 (14) вересня 1829 року демаркаційна лінія між Російською та Оттоманською імперіями була проведена по Георгієвському гирлу ріки. В угоді підтверджувалося право вільного плавання торгових суден обох держав по Нижньому Дунаю. Георгієвський рукав проголошувався відкритим для військового та торгового судноплавства суден

цих країн. Проте російські військові кораблі не повинні були проходити ввєрх по Дунаю далі місця його з'єднання з Прутом [127]. Тобто за договором 1829 р. у володіння Росії перейшов Сулинський вхід до Дунаю та лівий берег св. Георгія. Фактично ж вона заволоділа майже всією дельтою ріки, контролюючи навігацію по всіх її рукавах. Російська держава отримала право торгового судноплавства по Дунаю в межах Оттоманської імперії та можливість заходу через його Георгієвський рукав своїх військових кораблів на рівні з турецькою воєнною флотилією.

Західноєвропейські держави прагнули ослабити вплив Росії в дунайському регіоні. Зокрема, 3 (15) липня 1838 року Великобританія підписала з Австрією договір про судноплавство по Дунаю, згідно з яким англійські судна на Нижньому Дунаї прирівнювалися до австрійських [381, р. 628–634]. А укладена 16 серпня 1838 р. строком на 7 років англійсько-турецька торгова конвенція проголосила принцип вільної торгівлі та економічного лібералізму в їх двосторонніх відносинах. Договір передбачав безмитний транзит англійських товарів через усю територію, яка перебувала під юрисдикцією Порти, включаючи балканські провінції та їх водні шляхи [125, с. 73–74].

Дипломатичним шляхом Австрійська імперія схилила Російську державу до підписання 13 (25) липня 1840 року Петербурзької конвенції про судноплавство по Дунаю. Це був перший документ щодо дунайської навігації, в якому сторони виявляли бажання застосувати на своїх ділянках Дунаю положення Заключного акту Віденського конгресу 1815 р. Російсько-австрійський договір передбачав свободу судноплавства для всіх країн, які мали право плавання по Чорному морю та не перебували у стані війни з Росією. Петербурзька угода була укладена на 10 років [88, с. 487–492], а в 1850 р. строк її дії сторони продовжили ще на 1 рік [188, с. 614]. Після цього чинність угоди не поновлювалася. У 1851 р. подібний договір щодо Дунаю був підписаний між Баварією та Австрією. В 1853 р. угодою Росії та Баварії російська сторона надала баварським торговим суднам той самий режим плавання, що й австрійським. Російські торгові кораблі на Дунаї користувалися в Баварії правами австрійських. У 1855 р. до домовленості 1851 р. приєднався Вюртемберг – остання з придунайських країн (крім Туреччини) [175, с. 11; 266, с. 34].

Оттоманська імперія не була зв'язана постулатами Заключного акту 1815 р., а тому всі питання дунайської навігації вирішувала у відповідності з політичними взаємовідносинами з іншими країнами. Переконливим аргументом цього твердження є запроваджений капітуляційний режим плавання по турецькій частині ріки, який у часовому розрізі існував до та після проведення Віденського конгресу.

Кримська війна 1853–1856 рр. та поразка в ній Росії корінним чином змінила долю дунайського судноплавства. У прелімінарних умовах миру в Кримській війні, прийнятих у Відні 1 (13) лютого 1856 року, було зазначено, що свобода Дунаю та його гирл буде забезпечена при посередництві європейських інституцій, в яких будуть представлені рівною мірою договірні держави, не порушуючи прав прибережних країн у відповідності із Заключним актом 1815 р. [67, с. 266].

Згідно Паризького мирного договору від 18 (30) березня 1856 року свобода судноплавства по Дунаю надавалася торговим суднам всіх прапорів на основі правил Віденського конгресу про навігацію на міжнародних ріках. З метою практичної реалізації положень угоди створювалася Європейська Дунайська комісія (далі – ЄДК), яка формувалася з представників держав, які підписали угоду: Великобританії, Франції, Австрії, Пруссії, Сардинії, Туреччини та Росії. На комісію також покладалося завдання з очищення рукавів ріки від піску, починаючи з Ісакчі, та встановлення й стягнення мит із суден для покриття затрат на гідротехнічні роботи. ЄДК повинна була функціонувати два роки, після чого договірні сторони спеціальним рішенням мали її ліквідувати та передати її функції Прибережній Дунайській комісії (далі – ПДК).

Прибережна комісія по Дунаю створювалася угодою 1856 р. безстроково з представників прирічкових країн – Австрії, Баварії, Туреччини і Вюртемберга, а також комісарів трьох придунайських країн, що затверджувалися Османською імперією. ПДК доручалося розробити правила річкового судноплавства та річкової поліції, провести необхідні роботи по всій течії Дунаю, усунути можливі перешкоди при застосуванні положень Віденського конгресу 1815 р., прийняти на себе повноваження ЄДК після її ліквідації та спостерігати потім за підтримкою судноплавного стану в нижній течії ріки [128, с. 18–20]. На період же дії ЄДК

компетенція ПДК поширювалася не на весь Дунай, а обмежувалася ділянкою від Ульма до Ісакчі [175, с. 14].

Тобто Паризький договір, по суті, санкціонував паралельну діяльність одразу двох дунайських комісій. На період їх сумісного функціонування одна, тимчасова, управляла морською частиною ріки, – в її гирлах (ЄДК; т. зв. Морська комісія), інша, постійна, – Середнім і Верхнім Дунаєм (ПДК; т. зв. Річкова комісія).

Угодою 1856 р. робилася неправомірна спроба легітимізувати контроль неприрічкових держав над формуванням режиму дунайського судноплавства, що пояснювалося політичними факторами: запобіганням посиленню на Балканському півострові впливу Росії та зміцненню її позицій на Дунаї. Власне, боротьба за панування на ріці була однією з цілей війни 1853-1856 рр., що підтверджується територіальними змінами по її завершенню. У відповідності до ст.ст. IV, XX Паризького мирного договору взамін на повернення Севастополя, Балаклави, Євпаторії, Керчі і всіх інших міст, портів, земель, зайнятих союзниками, та для забезпечення свободи судноплавства по Дунаю, від Росії вимагали проведення нового державного кордону в Бессарабії [128, с. 15, 20]. В результаті належна імперії південна частина даного краю відійшла до Туреччини [47, с. 8], а Російська держава перестала бути придунайською країною.

Системність порушень міжнародно-правових норм засвідчує реальна практика правозастосування положень Паризького трактату.

В 1857 р. Річкова комісія прийняла регламент про судноплавство на Дунаї та подала його в 1858 р. на II Паризькій конференції країнам, що підписали мирний договір 1856 р. Регламент надавав суднам неприбережних держав право торгового та пасажирського плавання тільки лише з моря до пункту призначення, залишаючи можливість внутрішньої навігації (великого та малого каботажу) за країнами, прибережними до ріки. Вільне судноплавство по Дунаю ставало виключною прерогативою прирічкових держав на засадах рівності [45, с. 75; 67, с. 272]. Цими країнами мали виконуватися усі гідротехнічні роботи на ріці [266, с. 72]. Неприбережні держави на чолі з Англією та Францією виступили проти проекту та відмовилися від його схвалення, що суперечило ст. 108 Заключного акту

Віденського конгресу.

Відхилення регламенту про судноплавство по Дунаю послугувало для Австрії приводом для зриву подальшої роботи ПДК. В результаті вона припинила свою діяльність і фактично розпалася [45, с. 75]. Тим не менше, положення регламенту були введені в дію внутрішнім законодавством прибережних країн [28, с. 65]. Акт 1857 р. разом з раніше названими договорами Австрії з Баварією і Вюртембергом 1851 р., 1855 р. склали нормативну основу міжнародного режиму дунайської навігації на відрізку від Ульма до Залізних Воріт [266, с. 92].

В той же час Європейська Дунайська Комісія продовжувала діяльність. В силу незавершеності гідротехнічних робіт в рукавах річкового шляху у серпні 1858 р. рішенням цієї ж конференції Комісії продовжили строк функціонування до повного виконання даних робіт [45, с. 76]. 21 жовтня (2 листопада) 1865 року делегати ЄДК прийняли Міжнародний акт щодо судноплавства в гирлах Дунаю [126], який включав регламенти навігації та поліцейського нагляду та встановлював тарифи навігаційних зборів на покриття витрат з розчищення дунайських рукавів.

У 1866 р. на III Паризькій конференції Міжнародний акт було затверджено. За рішенням конференції ще на п'ять років продовжувався строк повноважень ЄДК [45, с. 76]. Акт 1865 р. визначав право проходу торгових суден всіх прапорів від Ісакчі до моря і його реалізацію. Він передбачав, що положення про навігацію і поліцію на морській частині Дунаю діятиме до того часу, доки ПДК (*de facto* відсутня) не врегулює судноплавство по всій течії Дунаю. При цьому ЄДК залишала за собою право вносити зміни до Положення у разі необхідності [126, с. 128–133, 136–137, 172].

ЄДК, маючи у своєму первісному варіанті статус тимчасового утворення із суто технічними функціями, стала наднаціональною фінансово незалежною організацією, узурпувавши правотворчі, адміністративні та судові повноваження в нижній течії ріки. Як наслідок, закладений у Паризькому мирному договорі 1856 р. інституційний механізм міжнародно-правового регулювання навігаційного використання дунайських вод призвів до формування в 1864-1865 рр. двох різних режимів: одного – для гирла, а іншого – для Середнього та Верхнього Дунаю.

Скликана в 1871 р. у Лондоні конференція з перегляду Паризького трактату кардинальних змін у регламентацію дунайського судноплавства не внесла. Укладена на конференції угода залишила Європейську Дунайську Комісію у тому ж складі та продовжила строк її існування на 12 років, тобто по 24 квітня (6 травня) 1883 року [248, с. 24–27].

Сан-Стефанський мирний договір від 19 лютого (3 березня) 1878 року, яким завершилася російсько-турецька війна 1877-1878 рр., передбачав повернення Росії Бессарабії (крім островів у гирлах Дунаю), що надавало їй статус прибережної держави. Демаркаційна лінія між Росією та Румунією проводилася по Старостамбульському гирлу Кілійського рукава [266, с. 64]. Умови миру ледь не стали причиною воєнних зіткнень між Росією та Великобританією і за посередництва Німеччини були предметом обговорень на Берлінському конгресі 1878 р. [175, с. 19].

На Конгресі в основу кінцевих домовленостей з незначними корективами було покладено австрійський варіант вирішення проблеми [67, с. 283]. Як і Лондонська угода 1871 р., Берлінський трактат 1878 р. регламентував окремі аспекти навігації по ріці, віддзеркалюючи політичну лінію неприбережних держав до посилення позицій ЄДК [247, с. 27–57].

У територіальному вимірі юрисдикція Комісії була розширена до Галацу, починаючи від входу в дунайські води. Однак, право на розробку правил навігації та річкової поліції віднині вона отримувала у відношенні значно більшого відрізка Дунаю, а саме щодо ділянки Залізні Ворота – Галац. При чому ці правила мали відповідати регламенту судноплавства, що діяв для стоку нижче Галаца. Практично це свідчило про підконтрольність ЄДК, а отже – і неприбережним державам, всього Нижнього Дунаю.

Берлінський трактат забороняв військове судноплавство по Дунаю вниз від Залізних Воріт, за винятком невеликих суден річкової поліції та митної служби. Але стаціонерам (військовим кораблям згідно Паризької угоди 1856 р. [266, с. 94]) дозволялося підніматися вверх за стоком до Галацу.

До складу ЄДК було введено представника Румунії як новоутвореної

придунайської держави, на чому наполягала Німеччина для зміцнення позицій в Балканах [175, с. 20].

Таким чином, Берлінський конгрес навіть формально не визнавав виключного права придунайських держав на визначення правового режиму навігаційного використання належної їм міжнародної ріки. Але серед однотипних за своєю суттю порушень міжнародно-правових норм, що систематично повторювалися протягом 1856-1878 рр. з прийняттям кожного наступного документу неприбережними країнами чи ЄДК, трактат 1878 р. вирізнявся ще однією особливістю. Він наділяв Комісію правом видачі норм екстериторіального характеру.

В 1883 р. зі спливом 12-річного строку повноважень ЄДК в Лондоні була скликана міжнародна конференція для вирішення долі Комісії. Угодою від 26 лютого (10 березня) 1883 року [251] територіальна юрисдикція ЄДК розширювалася від Галацу до Браїли. Існування ЄДК було продовжено на 21 рік (по 24 квітня 1904 року), після чого повноваження Комісії без особливої на те згоди мали поновлюватися на кожні три роки, якщо за рік до спливу трирічного строку ні одна з держав не заявить про свій намір змінити склад Комісії або переглянути її повноваження.

Лондонським трактатом був затверджений регламент судноплавства та поліцейського нагляду для ділянки Залізні Ворота – Браїла, що розробила Комісія на підставі Берлінського договору. Встановлені на цьому відрізку навігаційні та поліцейські правила загалом нічим не відрізнялися від правил, що діяли в гирлах Дунаю. Тим не менше, у такий спосіб знайшла свою практичну реалізацію екстериторіальність ЄДК. З метою застосування регламенту та нагляду за його дотриманням передбачалося створення Змішаної Дунайської Комісії (далі – ЗДК) із представників Австро-Угорщини, Румунії, Болгарії, Сербії та ЄДК. ЗДК фактично повинна була бути підконтрольною ЄДК. Але європейським державам не вдалося встановити міжнародно-правовий режим плавання на вищевказаному водному відрізку Дунаю. Румунія та Болгарія відмовилися визнавати рішення Лондонської конференції [45, с. 79]. Як наслідок, ЗДК так ніколи і не функціонувала [4, с. 36], а судноплавство на ділянці Залізні Ворота – Браїла регулювалося самостійно



відповідними прибережними країнами [266, с. 92].

Що стосується навігації на притоках Дунаю, то прохід по тих з них, які протікали по території декількох держав, як правило, регулювався угодами країн, прилеглих до притоки. Наприклад, Росія, Австро-Угорщина й Об'єднане Князівство Молдавії та Валахії досягли згоди щодо судноплавства по р. Прут. Ріка була проголошена відкритою для торгових суден всіх націй. Створювалася Постійна (Прутська) Змішана Комісія у складі трьох осіб: по одному представнику від договірних сторін. Комісія мала розробити акт судноплавства по ріці, а також слідкувати за станом русла та навігацією [262]. 27 січня (8 лютого) 1871 року нею було прийнято Положення про судноплавство і судноплавну поліцію на Пруті, що у підходах до регулювання порядку річкового проходу фактично нічим не відрізнялося від режиму плавання кораблів на Нижньому Дунаї [152].

Тобто серією міжнародних домовленостей 1851-1883 рр. не було запроваджено єдиного правового режиму навігаційного використання Дунаю. Ріка залишалася поділеною на окремі ділянки, на яких діяли різноманітні регламенти, правила та внутрішньодержавні акти, що передбачали свободу судноплавства для всіх націй. У такому вигляді режим плавання по даній водній магістралі проіснував до закінчення першої світової війни.

Таким чином, на основі рішень Віденського конгресу 1814-1815 рр. до початку першої світової війни на більшості міжнародних рік Європи було досягнуто домовленостей про свободу судноплавства тільки для прибережних країн. Чинниками, які впливали на розвиток міжнародного річкового права, ставали події як політичного, так і військового характеру. Вони в переважній більшості випадків призводили до територіальних змін на політичній карті Європи, а отже – і до перегляду правової регламентації навігаційного використання міжнародних рік. Зокрема, до найбільш вагомих таких подій, які обумовили суттєві міжнародно-правові наслідки для режиму навігації по річкових шляхах, можна віднести об'єднання Німеччини, возз'єднання Італії, відділення Бельгії від Нідерландів, “каскад” територіальних поступок у відносинах між Росією та Туреччиною. Названі типи змін в суверенних територіях цих держав дають змогу виділити особливості

тогочасної практики договірної регулювання річкового судноплавства, що підтверджувалася в документах наступних періодів та формувала характерні риси сучасного права міжнародних договорів в даній сфері.

По-перше, міждержавні угоди щодо рік, котрі вважалися міжнародними, але *de facto* набували статусу національних внаслідок об'єднання прибережних країн, втрачали силу, якщо між ними не досягалося інших домовленостей. По-друге, угоди, укладені стосовно рік, що після об'єднання держав залишалися міжнародними, могли переглядатися оновленою групою прирічкових країн. По-третє, договори у відношенні міжнародних рік, підписані правопередниками новоутвореної держави з іншими країнами, формально зберігали чинність та не застосовувалися в разі їх суперечності із національним законодавством держави- правонаступника. По-четверте, якщо ріка ставала міжнародною внаслідок виділення (поділу) країн, прибережні держави погоджувалися на подальше використання водного об'єкту на підставі міжнародної угоди. Очевидно, що в такій ситуації до цього додатково спонукав колишній договірний характер ріки: наявність раніше існуючих домовленостей щодо стоку, які припадають на періоди, коли річковий шлях також мав статус міжнародного. По-п'яте, входження до складу державної території нових володінь, по яких протікає міжнародна ріка, надає цій державі *ipso facto* статус прирічкової з правом вимагати перегляду чинних міжнародних угод стосовно такої ріки, якщо вони уклалися.

Із підписанням Лондонської угоди 1839 р. починається новий етап у розвитку міжнародно-правового режиму судноплавства по міжнародних ріках. Він пов'язаний з боротьбою країн за освоєння зовнішніх ринків збуту своїх товарів та запровадженням у силу цього свободи плавання по річкових шляхах для суден всіх прапорів. Після врегулювання питання судноплавства по Шельді подібного роду режими поступово були сформовані у відношенні інших рік, і не тільки європейських.

Договірним використанням прісноводних об'єктів опосередковувалося проникнення європейських країн в Африку. Активну колоніальну політику в Африці проводила Франція, яка на підставі трактату з Великобританією від 29 травня 1845

року набула рівних з нею прав торгового судноплавства в межах материкових вод англійських колоній на континенті [449, р. 286]. У підтвердження цього трактату за конвенцією від 7 березня 1857 року британська сторона надала французьким підданам можливість проходу безпосередньо по Гамбії [312, р. 545].

Проте міжнародно-правовий режим навігації, що сформувався до другої третини ХІХ ст. по головних африканських річкових шляхах (Нігер, Гамбія, Конго) на основі численних угод з місцевими племенами (королівствами) [460; 461; 462; 470; 474; 476; 477], мав тимчасовий характер.

З метою уникнення посилення конфронтації європейських країн-метрополій у ході боротьби за ефективну окупацію континенту наприкінці 1884 року була скликана Берлінська конференція. Підписаний на ній 25 лютого 1885 року Заключний акт з-поміж іншого містив положення про судноплавство по ріках Конго і Нігер, що ґрунтувалися на ст.ст. 108-116 Заключного акту Віденського конгресу 1814-1815 рр. Води обох річкових систем, включаючи озера та канали, відкривалися для плавання і торгівлі всіх націй на рівні з місцевими племенами, в тому числі без обмежень у праві здійснення великого й малого каботажу. Басейн ріки Конго оголошувався нейтральною територією. Цим переслідувалася мета забезпечити свободу проходу будь-яких суден навіть у випадку виникнення збройних конфліктів. Подібно до цього судноплавство по Нігеру під час війни також мало бути безперешкодним для всіх країн, як нейтральних, так і воюючих. Примітно, що міжнародно-правовий режим навігаційного використання р. Конго схожий з режимом судноплавства по Дунаю, на що прямо вказує одна з норм Акту 1885 р.

Заключний акт 1885 р. окремо містив Декларацію, у відповідності до якої з метою підтримки одноманітності в регламентації міждержавних відносин стосовно майбутніх колоніальних завоювань мають діяти вже запроваджені ним правила поведінки [53, с. 699–700, 702–703, 705–723]. Власне кажучи, за підсумками Берлінської конференції було підготовлено єдиний кодифікований документ з африканських питань, розрахований на подальше його застосування з похибкою на появу в метрополій нових володінь на материку.

Свобода судноплавства по конголезькому та нігерському річкових шляхах

знаходила своє підтвердження в наступних міждержавних угодах на початку ХХ ст. [279, р. 657–658; 317, р. 620], але встановлений конференцією 1884-1885 рр. правовий режим навігації по них до закінчення першої світової війни не зазнав істотних змін.

У відношенні регулювання навігаційного використання інших міжнародних рік континенту спостерігалася подібна правова картина.

На принципах Берлінського Акту 1885 р. ґрунтувався британсько-португальський договір від 14 листопада 1890 року, що відкрив для плавання всіх країн Замбезі та Шіре [285, р. 728–730]. Угода між даними державами від 11 червня 1891 року не тільки зберігала в силі вищезазначені положення попереднього документу, а й передбачала вільний прохід на тих самих умовах по притоках вказаних водних шляхів та можливість великого і малого каботажу виключно для договірних сторін. До того ж домовленості дозволяли транзит будь-яких осіб та товарів по річкових системах Пунгве, Бузі, Лімпопо і Сабі [463, с. 737–738].

Рішення Берлінської конференції 1884-1885 рр. лягли в основу конвенції між Великобританією та Францією від 8 квітня 1904 року, яка стосувалася торгового судноплавства по Гамбії [316, р. 519].

Щодо навігації по Нілу, то вона довгий час була привілеєм для місцевих підданих. Туреччина, під сюзеренітетом якої Єгипет знаходився в ХІХ ст., всіляко ухилялася від відкриття цієї ріки. При цьому Великобританія, користуючись залежністю від неї численних місцевих компаній для судновласників, на кінець 1870-х рр. мала змогу здійснювати всі необхідні операції [4, с. 73]. У верхній течії ріки ця європейська держава юридично набула права проходу і за договором від 12 травня 1894 року. На основі документу конголезькі та бельгійські торгові кораблі отримали право судноплавства по водах Верхнього Нілу на тих же підставах, на яких даним правом користувалися англійські та єгипетські судна, але ці судна не наділялися екстериторіальністю і повинні були підпорядковуватися діючому в Судані праву [286, р. 289]. Описаний стан речей її повністю задовольняв, тому Ніл залишався протягом послідуєчого періоду закритим для іноземного судноплавства.

Свобода плавання по решті міжнародних рік Африки встановлювалася на

основі двосторонніх угод з участю колоніальних держав. Вона, як правило, не поширювалася на всі нації і стосувалася кораблів договірних сторін, чим відрізнялася від розглянутих режимів. Крім того, вирішальну роль тут відігравали інші види використання рік [4, с. 74; 290, р. 302–308].

Таким чином, здобуття права проходу іноземних суден по річкових шляхах материка в добу його колоніального розподілу було атрибутом експансіоністської політики європейських країн і супроводжувалося порушенням ними суверенних прав місцевих державних утворень. Поворотною точкою в міжнародно-правовому регулюванні навігації по африканських міжнародних ріках послугувало прийняття у 1885 р. Берлінського акту. Він ґрунтувався на відповідних постановах Віденського акту 1815 р. та скоординував подальший розвиток режиму річкового судноплавства на континенті, забезпечивши значною мірою певну одноманітність режимів судноплавства у розрізі найважливіших прісноводних об'єктів.

Правове регулювання режиму навігації по ріках Азії також тісно пов'язане з колоніальною політикою європейських держав. Проникнення метрополій углиб азійських територій супроводжувалося апробацією набутого ними досвіду у вирішенні питань налагодження водотранспортних сполучень в умовах інтенсивного освоєння нових географічних просторів [211, с. 82].

Поодиноким винятком є хіба що Айгунська російсько-китайська угода про делімітацію кордонів від 16 (28) травня 1858 року. Нею проголошувалася свобода навігації прибережних держав по ріках Амур, Сунгарі та Уссурі [435, р. 1], що було викликано з боку Російської імперії прагненням активізувати політику на Далекому Сході та розширити торгівлю з Китаєм. За складом учасників домовленостей це був перший європейсько-азійський договір подібного роду і він ґрунтувався на положеннях Заключного акту 1815 р. [374, р. 476].

Проникнення Франції в Індокитай, супроводжуване воєнними діями в долині р. Меконг – головної водної магістралі півострову, призвело до підписання 5 червня 1862 року в Сайгоні мирного договору між Францією, Іспанією та Аннамом. Однією з умов миру стало вільне плавання французьких суден по частині цього річкового шляху [439, р. 170–171]. Просування експансії на північ Індокитаю зумовило

укладення декількох угод, важливих з точки зору юридичного забезпечення французького судноплавства по всіх придатних для цього ділянках Меконгу, а також по деяких інших міжнародних ріках субрегіону.

За двостороннім договором від 11 серпня 1863 року Камбоджа підпадала під протекторат Франції. Французько-сіамськими домовленостями про врегулювання положення в Королівстві Камбоджа від 15 липня 1867 року Сіам визнавав протекторат над своїм сусідом і у відносинах між двома азіатськими колоніями встановлювалася свобода переміщення та торгівлі. При чому на підставі угоди 1867 р. Сіам дозволяв вільне плавання торгових суден Франції по своїй течії Меконгу, яка знаходилася вище камбоджійського стоку [450, р. 238–240]. З укладенням 15 березня 1874 року аннамсько-французької угоди караблям європейської країни гарантувалася навігація по р. Сонга (Червоній ріці) до м. Янань [416, р. 209]. Вже 31 серпня того ж року був підписаний і торговий договір між обома державами, який не тільки підтверджував викладене вище положення, а й передбачав право безмитного перевезення французьких товарів рікою через територію Аннаму до Китаю [420, р. 212–213], котрий виступав сюзереном свого сусіда [4, с. 57]. Тобто міжнародно-правовий режим судноплавства по найважливіших прісноводних шляхах Південно-Східної Азії вдалося встановити до останньої чверті XIX ст. На початку XX ст. договірна практика розвивалася зазвичай в напрямку підтвердження набутих преференцій у сфері навігації при вирішенні інших питань, пов'язаних з державними територіями. Наприклад, французько-сіамська конвенція від 13 лютого 1904 року виходила з позицій реалізації отриманого права проходу по Меконгу і стосувалася головним чином покращенням умов плавання на окремих її ділянках та делімітації кордонів між Сіамом та рештою французького Індокитаю [315, р. 130–134].

Напружена боротьба розгорнулася між Британською та Російською імперіями в Південно-Західній Азії за панування на міжнародних ріках цього регіону. Тут води Тигру та Євфрату зливаються в течію Шатт-ель-Араб, що впадає у Перську затоку. Після того, як 11 вересня 1907 року британський та російський уряди дійшли згоди стосовно розмежування сфер впливу в Персії [380, р. 18–19], дипломатичні дебати

щодо врегулювання порядку навігації по названих ріках отримали нове дихання. Ситуація ускладнювалася невизначеністю кордонів між Персією та Османською імперією. Переговори затягнулися до 1913 р., коли було досягнуто прелімінарних домовленостей, котрі відкривали річкові шляхи. Проте основної угоди так і не було укладено через початок першої світової війни [4, с. 62–63].

Перші згадки про врегулювання річкових відносин в Америці припадають на середину XVIII ст. [206, р. 89], а не на його останню чверть, як вважають деякі вчені [4, с. 38]. Безпосередньо на початку багатонаціональної семилітньої війни 1756–1763 рр. [11, с. 1081] між Францією та Великобританією було підписано трактат, який з-поміж іншого передбачав плавання їх кораблів по р. Св. Лаврентія. Після проголошення незалежності США, він втратив силу в частині навігації по цій ріці [67, с. 371]. Згідно Паризького мирного договору від 10 лютого 1763 року, яким завершилася згадана війна, у Північній Америці відбувся поділ колоніальних володінь, що зробив міжнародною р. Міссісіпі: землі на схід від її гирла передавалися Францією Великобританії (крім Нового Орлеану), а на захід – Іспанії. За умовами договору можливість плавання по ріці отримали судна усіх трьох країн [432, р. 37–39, 44–45].

Однак, саме зі здобуттям незалежності США бере свій відлік поступальний розвиток міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік Північної Америки. Динаміка формування режиму судноплавства по північноамериканських річкових шляхах супроводжувалася частими територіальними змінами на континенті у першій половині XIX ст.

За результатами Версальського миру від 3 вересня 1783 року Іспанія отримала від Великобританії Флориду [433, р. 544–545], вже придбавши на той момент у Франції Луїзіану. Як наслідок, піренейська держава, заволодівши гирлом Міссісіпі, заявила про свої виключні права на прохід по ріці [67, с. 367]. Це суперечило досягнутих у Версалі англо-американським домовленостям, котрі передбачали вільне плавання їх кораблів по даному водному шляху [341, р. 317]. Конфлікту вдалося уникнути з підписанням 27 жовтня 1795 року договору між Іспанією та США, що передбачав можливість навігації по Міссісіпі американських суден (без

урахування іспанського торгового флоту) в якості привілею, дарованого королем [473, р. 777].

Роком раніше США і Великобританія уклали угоду про дружбу, торгівлю та судноплавство, яка встановлювала на користь договірних сторін свободу навігації по ріках, котрі перетинали їх кордони [469, р. 319]. Ці положення угоди не мали істотного значення. Можливістю проходу користувалися лише невеликі судна, які курсували між портами Монреалем та Квебеком на р. Св. Лаврентія [4, с. 55; 469, р. 319].

Коли в 1803 р. США придбали у Франції іспанську Луїзіану (яка знову перейшла до Франції у 1800 р. [11, с. 661]), а в 1819 р. у Іспанії Флориду, Міссісіпі стала національною рікою [4, с. 38–39].

Проблема режиму міжнародних рік стала набувати ваги на початку 20-х років XIX ст., особливо у відношенні Св. Лаврентія. Ця північноамериканська ріка, яка сполучає Великі Озера з Атлантичним океаном, протікає в основному по території Канади, а у верхній течії (від озера Онтаріо до м. Корнуолл) слугує кордоном між Канадою та США [28, с. 91]. Питання судноплавства по річковому шляху вперше було порушене в 1824 р. Сполучені Штати домагалися від Великобританії свободи навігації для своїх громадян по всій протяжності Св. Лаврентія, обґрунтовуючи позицію не принципами Заключного акту Віденського конгресу 1815 р., а їх природним правом на прохід по річковій течії [67, с. 370–372]. 5 червня 1854 року держави досягли згоди щодо режиму судноплавного використання стоку. Підписана ними угода надавала громадянам США на рівні з британськими підданими право навігації по р. Св. Лаврентія, а також по каналам в Канаді, які слугували комунікаціями між Великими Озерами та Атлантичним океаном [451, р. 502]. Режим спільного навігаційного використання р. Св. Джона був оформлений британсько-американською угодою у 1842 р. [292, р. 372].

Остаточо питання про режим судноплавства по р. Св. Лаврентія було вирішено Вашингтонським договором від 8 травня 1871 року, який зберігає чинність донині. В ньому передбачається, що навігація по ріці, починаючи з місця, де вона перестає бути кордоном між двома державами, до моря назавжди відкрита для



громадян США за умови дотримання ними законів і правил Великобританії та домініону Канада, якщо вони сумісні зі свободою судноплавства. Британським підданам надавалася свобода навігації по озеру Мічиган та каналу Сент-Клер. Договір проголошує вільне судноплавство прибережних держав і по деяких інших спільних ріках: Юкон, Стікін, Поркьюпайн [464, р. 423–425].

Положення Вашингтонського договору значною мірою знайшли своє підтвердження у американсько-британській угоді від 11 січня 1909 року, яка складає основу сучасного міжнародно-правового режиму всіх канадсько-американських прикордонних прісноводних об'єктів (рік, озер, каналів), за виключенням їх приток та самостійних транскордонних рік. Дана угода не закріплює вільного плавання суден третіх держав, але дозволяє вирішувати питання у відповідності з внутрішнім правом прибережних країн [457, р. 319–327].

Щодо режиму навігації по річкових шляхах, розташованих на південному кордоні з Мексикою, варто відмітити наступне. У відповідності до мирного договору, підписаного 2 лютого 1848 року в результаті американсько-мексиканської війни, від Мексики до США відходили нові території: Техас, Нова Мексика та Каліфорнія. З метою використання спільних для двох країн міжнародних рік США домоглися включення до угоди ряду статей про свободу судноплавства по р. Колорадо, Жіла (Хіла) і Ріо-Гранде (Ріо-Браво-дель-Норте). Стаття VI домовленостей не тільки надавала американським громадянам право плавання по р. Колорадо до її впадання в р. Жілу і далі вниз за стоком (тобто в межах мексиканської території), а й зобов'язувала уряд Мексики узгоджувати зі США питання з облаштування на ріці будь-яких споруд. Причому, отримавши можливість навігації в нижній течії ріки, американська сторона відмовилася надавати аналогічні права для громадян Мексики у верхній течії – на власній території. У такий спосіб були закріплені односторонні привілеї США [475, р. 564–566].

У кінці XIX ст. проявилася малоприсадибність спільних річкових шляхів для судноплавства, тому державний департамент Сполучених Штатів змінив зовнішньополітичні пріоритети у відносинах з мексиканським урядом: якщо раніше США добивалися для своїх суден вільного плавання в низов'ях рік, то тепер вони

прагнули встановити виключне право вирішувати питання будівництва електростанцій, іригаційних каналів та інших гідротехнічних споруд у верхів'ях стоків незалежно від інтересів Мексики. З метою досягнення поставленої цілі американська сторона спиралася на концепцію абсолютного суверенітету кожної нації на власній території, яка на практиці виражалася у застосуванні т. зв. доктрини Хармона.

Так, 21 травня 1906 року країни підписали договір щодо правового режиму Ріо-Гранде, що містив положення, у відповідності з яким США, хоча і зберігали право використовувати води цієї ріки у повному обсязі, але повинні були, керуючись міркуваннями міжнародної ввічливості, забезпечувати Мексику водою в об'ємах, еквівалентних відведенням на зрошення на американській території [458, р. 924–926]. Починаючи з цього часу, США притримувалися вказаної доктрини, якою позиціонувалася необмеженість їхнього територіального суверенітету, у всіх спорах та угодах з Мексикою і Канадою стосовно міжнародних рік, виправдовуючи цей підхід його відповідністю загально визнаним нормам міжнародного права. Сполучені Штати обрали поведінку, згідно якої міжнародне право, за виключенням питань судноплавства, дозволяє розташованій у верхній течії державі використовувати її води у межах своїх володінь на власний розсуд [293, р. 422–425, 438–443].

Зрештою, доктрина Хармона знайшла своє відображення і в ст. 2 раніше зазначеного ключового міжнародного договору з Великобританією 1909 р.: кожна з договірних сторін в межах державних кордонів зберігає виключну юрисдикцію над постійним чи тимчасовим використанням та відводом всіх вод, які переміщуються на іноземну територію [457, р. 320–321].

Щодо р. Колорадо переговори почалися у 1880 р., але в 1913 р. були перервані через вибух мексиканської революції та затягнулися на декілька десятиліть [4, с. 54].

Таким чином, у визначений проміжок часу міжнародно-правовий режим судноплавного використання північноамериканських міжнародних рік розвивався незалежно від постулатів Заключного акту Віденського конгресу 1815 р. Така особливість обумовлена не тільки непідписанням даного документу

новоутвореними країнами регіону. Головною причиною відмови від імплементації його положень була політика, яку проводили США – держава, яка мала вихід до всіх транскордонних річкових шляхів континенту. На підставі укладених ними двосторонніх домовленостей свобода навігації не завжди закріплювалася з дотриманням рівності договірних сторін. У тих випадках, коли між прирічковими країнами досягався “паритет” у сфері судноплавства, він обґрунтовувався природним правом проходу по прісноводних об’єктах. Навіть із переорієнтацією курсу США у водній політиці на пріоритетність несудноплавної експлуатації південних транскордонних річкових шляхів характер відносин із сусідніми державами залишався незмінним. Сполучені Штати і в цій сфері використовували рівноцінну за сутністю доктрину абсолютного територіального суверенітету [206, р. 91].

У будь-якому випадку ідейне підґрунтя природно-правової концепції, котра ігнорувала суверенність прибережних країн, було використано США для проникнення в іноземні материкові води інших американських держав.

В колоніальний період судноплавство по латиноамериканських ріках визначалося угодами між метрополіями Іспанією і Португалією від 13 січня 1750 року [455] та 1 жовтня 1777 року [456]. Домовленостями, які ґрунтувалися на Тордесільяському договорі від 7 липня 1494 року [452, р. 389–397], плавання по спільних річкових шляхах гарантувалося виключно суднам обох країн [455, р. 406; 456, р. 538–543].

До першої третини XIX ст. на території Південної Америки утворилися незалежні держави. Після їх звільнення від колоніальної експансії послідувало укладення договорів, що стосувалися внутрішньоконтинентального судноплавства. Річковими системами, котрі мали міжнародне значення, були Ла-Плата, Амазонка та Оріноко.

Ла-Плату формують ріки Парана, Парагвай та Уругвай. Вони утворюють в її гирлі широкий естуарій зі сторони Атлантичного океану. При підписанні Аргентиною перших торгових договорів з Великобританією 2 лютого 1825 року [419, р. 671–684] та 24 листопада 1849 року [319, р. 48], а також з Францією 31

серпня 1850 року [325, р. 53] за Аргентиною підтверджувалося її виключне право на внутрішнє судноплавство по р. Парані. 12-13 жовтня 1851 року між Бразилією та Уругваєм було укладено декілька трактатів, в одному з яких окремим пунктом проголошувалася свобода судноплавства по р. Уругваю та її притоках для договірних сторін. Угода містила пропозицію іншим державам, прилеглим до Ла-Плати, підписати подібні договори з метою відкриття рік Парани та Парагваю для суден прирічкових країн [67, с. 352].

Болівія декретом від 27 січня 1853 року відкрила для навігації суден всіх прапорів притоку Парани Пількомайо. На прийняття рішення вплинула не стільки політика сусідніх країн регіону щодо відмови від протекціонізму у сфері річкового судноплавства, скільки підтримка США болівійського уряду, який прийшов до влади після завершення громадянської війни. Проте реалізація права проходу по ріці ускладнювалася тим, що доступ до неї з океану можливий тільки через території Парагваю та Бразилії. В результаті з березня 1853 року по лютий 1859 року США, Великобританія і Франція домоглися укладення з Парагваєм трьох ідентичних договорів [4, с. 44–45], які передбачали відкриття належних південноамериканській країні ділянок рік Парани та Парагваю виключно для кораблів даних неприбережних держав [472, р. 655–656].

10 липня 1853 року Аргентина також підписала з Францією, Великобританією і США три однакових трактати [67, с. 352–353], якими торговим суднам усіх прапорів дозволялося плавання по Парані й Уругваю в межах аргентинської території [468, р. 24–25]. Визначальну роль при цьому відіграло устремління неприбережних націй домогтися свободи навігації по закритих для них ріках Аргентини та прагнення її нового президента Хусто Хосе де Уркіса заручитися політичною підтримкою іноземних морських держав [4, с. 43; 67, с. 353–354]. Зокрема, ще до підписання в липні 1853 р. міжнародних домовленостей, генерал Уркіса оприлюднив 28 серпня 1852 року декрет про судноплавство по ріках Аргентинської Конфедерації. Положення декрету були потім закріплені у ст. 6 Конституції 1853 р. [405, р. 137–138] та ст. 26 Конституції 1860 р.: “річкове судноплавство вільне для суден всіх прапорів при умові дотримання виданих

республіканськими властями правил” [95, с. 96].

На наше переконання, наведена норма основного закону Аргентини є результатом трансформації, схожої за змістом зі ст. 109 Заключного акту 1815 р. Положення Віденського конгресу, які в цей час активно застосовувалися для міжнародно-правового регулювання навігації на європейських міжнародних ріках, країна імплементувала у власне національне законодавство, що для неприрічкових держав було, по суті, засобом досягнення мети лібералізації режиму річкового судноплавства на континенті [212, с. 99].

Декретом від 10 жовтня 1853 року Уругвай відкрив свою однойменну ріку для міжнародного судноплавства [67, с. 354]. Бразилія, навпаки, спочатку не виявляла наміру допускати у власні материкові води кораблі всіх держав: її угодою з Аргентиною від 7 березня 1856 року вільний прохід по Ла-Платі дозволявся лише суднам прилеглих до водного об'єкту країн [4, с. 45]. Однак, за аргентинсько-бразильським договором, укладеним 20 листопада 1857 року, проголошувалася свобода навігації по Уругваю, Парагваю і Парані для всіх націй. При цьому вона не поширювалася на притоки даних рік і малий каботаж. Військові судна прибережних держав могли користуватися правом транзиту на всій протяжності Ла-Плати [67, с. 354]. Остаточна свобода міжнародного судноплавства по річковій системі утвердилася з підписанням 13 травня 1858 року домовленостей між США та Болівією про повний доступ будь-якого іноземного торгового флоту в порти Ла-Плати та її приток у межах болівійської території [357, р. 63].

У відношенні Амазонки в ряді моментів спостерігається та ж сама закономірність у формуванні її міжнародно-правового режиму навігації. При укладенні Бразилією 17 червня 1827 року договору про торгівлю та судноплавство з Австрією [421, р. 225–229] за першою зберігалися її виключні права на судноплавне використання цієї ріки. Враховуючи те, що Бразилія володіла більшою частиною річкової системи разом із гирлом, названа угода підтверджувала закритість Амазонки практично для всіх іноземних суден. Таку поведінку підтримувала Великобританія, яка до середини XIX ст. мала в Бразилії значні капіталовкладення і користувалася тут виключними привілеями [4, с. 46], зокрема можливістю

амазонського судноплавства [28, с. 93].

США з метою відкриття ріки уклали з Перу 26 липня 1851 року дружній договір, яким їм надавався режим найбільшого сприяння у всіх відносинах [471, р. 675]. Бразилія 23 жовтня того ж року підписала з останньою угоду щодо питань торгівлі й навігації, котра передбачала свободу судноплавства по Амазонці тільки для прибережних держав. Бразильсько-перуанський трактат ґрунтувався на положеннях Віденського конгресу 1814-1815 рр. і закріплював вільне плавання суден обох країн на їх суверенних ділянках річкового шляху [67, с. 359]. 15 квітня 1853 року у відповідь на протести американської сторони стосовно невиконання домовленостей 1851 р. уряд Перу видав декрет, що дозволяв прохід по належному йому відрізку Амазонки бразильським кораблям та тим кораблям неприбережних держав, яким дозволялося плавання у нижній течії ріки [4, с. 47]. Прийняте рішення являло собою виражену в дипломатичній формі відмову США в її домаганнях у сфері амазонського судноплавства, так як Бразилія зберігала *status quo* та не допускала в акваторію ріки судна неприбережних країн.

Політичний тиск США не призвів до бажаної реакції прирічкових держав. Лише Болівія вже згаданим декретом у січні 1853 р. відкрила для міжнародної навігації ріки Маморе і Бені, що входили до річкової системи Амазонки. Також аналогічний декрет 26 листопада 1853 року у відношенні своєї частини річкових шляхів видав Еквадор; 24 травня 1856 року відповідний закон прийняла Колумбія [357, р. 63]. Перу спочатку взагалі скасувало 4 січня 1854 року попередні нормативні акти, відновивши дію договору 1851 р. з Бразилією, та в 1962 р. офіційно повідомило Сполучені Штати про відмову від угоди з ними від того ж 1851 р. Однак, 17 грудня 1863 року в черговий раз перуанський уряд видав декрет, яким знову відкрив ріки для судноплавства США.

Для протидії американській державі, прагнучи створити конфлікт інтересів між неприбережними країнами, Бразилія підписала 9 березня 1861 року договір з Францією, яким надала їй у сфері річкової навігації рівні права з прибережними до Амазонки Перу і Венесуели [4, с. 48–49].

Тобто в середині XIX ст. міжнародне судноплавство по Амазонці було

проголошене тільки переважною більшістю держав верхів'я ріки та регламентувалося їх національним правом. Фактично домінантне значення відігравав міжнародно-правовий режим навігаційного використання річкової системи, запроваджуваний з ініціативи Бразилії як пригирлової країни. Режим переживав стадію свого становлення і у вказаний часовий зріз передбачав “напіввідкритість” ріки: він ґрунтувався на домовленостях окремих прирічкових країн, якими надавалося право проходу по амазонських водах торговим суднам як цих країн, так і чітко визначених неприбережних держав [212, с. 100–101].

З другої половини 1860-х років у річковій політиці Бразилії стався перелом, викликаний істотними соціально-економічними зрушеннями, що відбулися у країні, та пов'язаним з ними зміцненням позицій ліберальних сил. У результаті 8 червня 1864 року бразильська палата депутатів прийняла рішення про те, що Амазонка та Ріо-Негро повинні бути вільними для проходу суден не тільки Перу та Венесуели, а й решти держав. 7 грудня 1866 року був опублікований декрет, який відкривав для навігації всіх націй Амазонку, Токаті, Топу, Мадейру, Ріо-Негро і Сан-Франсіску. Передбачалося також відкриття й інших приток Амазонки, розташованих на кордоні Бразилії з другими прибережними державами, шляхом укладення міжнародних договорів [4, с. 48–49]. 27 березня 1867 року таку угоду було укладено з Болівією [418, р. 613–621]. Услід за Бразилією подібним декретом від 17 грудня 1868 року свою частину амазонської річкової системи відкрило для міжнародного судноплавства Перу [357, р. 63].

Отже, сенс підписання домовленостей між приамазонськими країнами відпадав в силу того, що всі вони вже проголосили вільне плавання по амазонських водах для іноземних суден актами внутрішнього законодавства [212, с. 100].

У зв'язку з досить частими державними переворотами в Південній Америці, в ряді випадків виникала необхідність підтвердження раніше взятих країною зобов'язань. Дана особливість політико-правового розвитку на континенті впливала на міжнародно-правове регулювання судноплавного використання розташованих на ньому міжнародних рік. З останньої чверті XIX ст. по початок XX ст. було підписано цілу низку відповідних міждержавних угод, що стосувалися практично

всіх річкових систем регіону. Залежно від обсягу гарантованої свободи навігації усі такі договори можна поділити на дві групи: домовленості, які передбачали вільне судноплавство лише для договірних сторін, та ті, котрі встановлювали свободу плавання для всіх націй. Прикладами угод з першої групи є договори Бразилії з Перу від 8 вересня 1909 року [425, р. 851], Болівією від 17 листопада 1903 року [430, р. 65], Колумбією (24 квітня 1907 року [281, р. 789–790], колумбійсько-еквадорська угода від 10 серпня 1905 року [436, р. 266] тощо. До числа угод другого виду відносяться домовленості Бразилії з Парагваєм (9 січня 1872 року [429, р. 574], 7 червня 1883 [417, р. 560]), Колумбією (21 серпня 1908 року [423, р. 313]), Болівією (12 серпня 1910 року [422, р. 633]) та ін.

Прохід по р. Оріноко став можливий з 1867 р. для обмеженого кола іноземних кораблів, коли на основі двостороннього трактату між Венесуелою та Бразилією було дозволено взаємний доступ їх суден до річкового шляху в межах територій договірних сторін [4, с. 54]. У 1869 р. Венесуела, якій належав вхід до Оріноко, відкрила річкову систему для всіх націй, діючи в дусі принципів та правил Заключного акту 1815 р. [375, р. 184]. Але володіючи вигідним географічним розташуванням, країна законом від 1 липня 1893 року спочатку заборонила транзит по Оріноко колумбійських товарів, а в 1906 р. взагалі закрила ріку для іноземного судноплавства [376, р. 86].

Як відмічається в доктрині міжнародного права, при укладенні угод стосовно південноамериканських рік у другій половині XIX ст. держави слідували принципам Віденського конгресу 1814-1815 р. [375, р. 184]. Навіть арбітражне рішення щодо делімітації кордонів між Венесуелою та Британською Гайаною від 3 жовтня 1899 року, котре встановлювало абсолютно вільне судноплавство іноземних кораблів по ріках Амакуру та Баріма [294, р. 581], було прикладом розвитку свободи навігації на континенті європейським шляхом [482, р. 78–79].

Отже, на перших порах країни Латинської Америки, яка більше трьох століть була частиною колоніальних імперій Іспанії та Португалії, не допускали іноземні судна у суверенні материкові водні території. Відкриття міжнародних рік для іноземного судноплавства відбувалося під тиском зацікавлених країн Європи та



США на підставі міждержавних домовленостей або національного законодавства. При цьому на становлення правового режиму навігації по латиноамериканських транскордонних річкових шляхах справили відчутний вплив рішення Віденського конгресу 1814-1815 рр. Деякі країни регіону навіть здійснили імплементацію відповідних його положень у внутрішнє право [212, с. 101].

Таким чином, попри те, що Заключний акт 1815 р. не являється універсальною міждержавною угодою, незаперечним є факт виняткового значення документу для формування та розвитку механізму міжнародно-правового регулювання судноплавного використання міжнародних рік практично на всіх континентах, де вони взагалі можуть протікати, виходячи з юридичних передумов і (або) природно-кліматичних характеристик території (тобто не беручи до уваги Австралію та Антарктиду). Він є продуктом кодифікації тогочасного міжнародного публічного права, якою були охоплені й питання режиму річкового судноплавства та його головні елементи.

Визначений Актом формат співробітництва стосовно судноплавної експлуатації міжнародних рік складався не лише в Європі та колоніях європейських країн, а й на тих материках, де виникали незалежні держави. Оскільки базове поняття територіального суверенітету та уявлення про його реалізацію при вирішенні проблеми регламентації навігації по транскордонних річкових течіях залишалися незмінними, це пояснює, чому з таким розмахом у різних регіонах світу відбувалося запозичення неодноразово апробованих положень документу. Масив проаналізованої договірної практики підтверджує: навіть у тих випадках, коли новоутворені країни, прибережні до конкретного прісноводного стоку, в укладених угодах про його судноплавне використання не посилалися на Заключний акт Віденського конгресу, обрані ними підходи до регламентації права проходу принципово не відрізнялися від тих, що були відображені у підписаних згідно Віденського акту домовленостях.

## 2.3 Барселонська конфігурація міжнародного річкового права та сучасний механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації

Закінчення першої світової війни, яка призвела до значних політичних й економічних зрушень, не могло не позначитися на міжнародно-правовому режимі міжнародних рік. Підписані за результатами Паризької мирної конференції 1919-1920 рр. мирні договори, а також інші міждержавні угоди, укладені в розвиток їх положень, були зорієнтовані на інтернаціоналізацію річкових шляхів на основі принципу свободи їх навігаційного використання будь-якою нацією. Обраний курс відповідав інтересам держав, об'єднаних у боротьбі проти Німеччини. Його лейтмотивом виступав той факт, що на момент початку воєнних дій Німеччина ускладнила допуск іноземних суден на суверенні материкові водні території, щодо яких вже був установлений міжнародно-правовий режим судноплавства.

В цілях досягнення наміченої мети Версальська домовленість 1919 р. оголошувала міжнародними: Ельбу (від місця впадання в неї притоки Влтави); Влтаву (від м. Праги); Одер (від місця впадання в неї притоки Опти); Німан (від м. Гродно); Дунай (починаючи від Ульма); всі придатні для судноплавства ділянки даних річкових систем, що слугують доступом до моря більш ніж одній країні; бокові канали й русла, котрі покращують навігаційні характеристики названих рік або сполучають судноплавні відрізки одного й того ж річкового шляху. Перераховані об'єкти ставали повністю відкритими для міжнародної навігації. Окремим пунктом вказувалося, що цей режим буде поширюватися на канал Рейн – Дунай після його побудови.

В цілому, країни Антанти намагалися зміцнити свої позиції на транскордонних водних шляхах Європи. Судноплавне використання ряду згаданих рік мало безальтернативно передаватися під управління міжнародних комісій (наприклад, щодо Ельби, Одера), де гарантовану більшість отримували держави-члени цього військового блоку, в тому числі неприбережні [4, с. 76].

Ігнорування інтересів прибережних держав наочно простежувалося при

визначенні важелів зовнішнього впливу на навігацію по Дунаю. Версальська угода відновила довоєнні повноваження Європейської Дунайської Комісії, але в якості тимчасового заходу до її складу могли входити виключно представники Великобританії, Франції, Італії та Румунії (єдиної прибережної держави). Оскільки після послідовно укладених у 1856-1883 рр. трактатів компетенція ЄДК не поширювалася вище Браїли, на водному відрізку від Браїли до Ульма прохід суден контролювали безпосередньо придунайські країни. Відтак, для даної ділянки ріки домовленість 1919 р. також передбачила створення Міжнародної комісії, членство у котрій закріплювалося за: двома делегатами від прибережних німецьких держав (Баварії та Вюртенбергу), одним делегатом від кожної з інших прирічкових держав, одним делегатом від кожної із неприбережних країн, представлених в ЄДК. Придунайські держави зобов'язувалися визнати режим судноплавства по ріці, що буде встановлений на відповідній конференції, проведеній в майбутньому переможцями у війні.

Спеціальну главу мирного договору склали положення стосовно Рейну. Мангеймська конвенція 1868 р. хоча й підлягала перегляду, але у міжвоєнний період його не було здійснено. Тому документ продовжував регламентувати плавання по Рейну з урахуванням особливостей, сформульованих у Версальській домовленості. Зокрема, судна всіх націй і їх вантажі користувалися всіма правами та привілеями, наданими кораблям, що належали рейнському судноплавству. Правила Мангеймської конвенції про видачу судових документів та патентів судноводіїв зберігали силу лише для рейнських суден і не могли бути перешкодою вільному проходу по ріці. Крім цього, до Центральної комісії судноплавства по Рейну увійшли не лише делегати від прибережних держав, а й по два представники Бельгії, Великобританії та Італії.

На підставі протоколу від 21 січня 1921 року до положень Версальського мирного договору 1919 р., які стосувалися Мангеймської конвенції 1868 р., приєдналися Нідерланди [388, р. 603–605]. Даний крок означав поширення на всю рейнську річкову систему єдиного міжнародно-правового режиму судноплавства, котрий діяв у основних своїх рисах до лютого 1985 року.

За умовами Версальської угоди Німеччина повинна була надати свободу транзиту по ділянках міжнародних рік та штучних каналів, розташованих в межах її володінь, іноземним особам, товарам, кораблям, суднам й іншим засобам перевезення, які не піддавалися обкладенню транзитними митами чи невинуватим затримці і на яких поширювався в цій країні національний режим. В німецьких портах діяли вільні зони. До товарів, що в них ввозилися або вивозилися, застосовувалися мінімальні ставки зборів. Судна всіх союзних та об'єднаних держав прирівнювалися до німецьких, в той час як останні могли здійснювати регулярні річкові перевезення між портами кожної із Союзних та Об'єднаних держав тільки з їх особливого дозволу.

Обмеження прав Німеччини фіксувалося й по ряду інших аспектів річкової навігації. Вона не могла заперечити проти запланованого розширення юрисдикції Центральної комісії рейнського судноплавства на Мозель від французько-люксембурзького кордону до Рейну (за згоди Люксембургу), на Рейн вище Базеля до Боденського озера (за згоди Швейцарії), на всі бокові русла та канали, які будуватимуться в майбутньому [444, р. 346–347, 603–604, 608–611, 615–627].

У питаннях регулювання судноплавства по міжнародних ріках близькими за сутністю та змістом до Версальської угоди були мирні договори, підписані з рештою країн Четвертного союзу: Сен-Жерменський від 10 вересня 1919 року з Австрією [441, р. 817–825, 833], Нейїський від 27 листопада 1919 року з Болгарією [440, р. 408–415, 419], Тріанонський від 4 червня 1920 року з Угорщиною [443, р. 545–552, 561], Севрський від 10 серпня 1920 року з Туреччиною [442, р. 759–767, 772]. По ключових моментах річкової навігації вони практично дублювали умови миру з Німеччиною, якщо, звісно, не враховувати географічного розташування цих держав. Наприклад, особливістю Сен-Жерменської угоди було визнання міжнародними рік Морави та Тайї (Діє), що утворювали кордон між Австрією та Чехословаччиною [441, р. 820].

Таким чином, домовленості, що сформували версальську систему міждержавних відносин у післявоєнному світі, значною мірою деформували механізм міжнародно-правового регулювання навігаційного використання

міжнародних рік. Норми мирних договорів щодо регламентації проходу по міжнародних ріках та покращення умов судноплавства, а також запропонований ними формат інституційного співробітництва в даній сфері йшли урозріз із постулатами Віденського акту 1815 р. і, по суті, були нав'язані прибережним країнам державами-переможцями у війні.

У відповідності до мирних договорів 1919-1920 рр. під егідою Ліги Націй у 1921 р. в м. Барселона пройшла міжнародна конференція, на якій були прийняті Конвенція та Статут до неї про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення, підписані 40 країнами світу. Перерозподіл сфер впливу у світлі глобальних військово-політичних подій призвів до чергової кодифікації у міжнародному річковому праві. Барселонська угода помітно вирізняється тим, що в ній закладено нормативну основу для нового (альтернативного) універсального правопорядку у сфері навігаційного використання міжнародних рік. Документ побудований на принципі відмови від виключної участі прибережних країн у формуванні механізму міжнародно-правового регулювання судноплавства по приналежній їм внутрішньоматериковій акваторії.

Кожна договірна держава зобов'язалася надати свободу торгового судноплавства кораблям будь-яких інших договірних держав на відрізках водних шляхів міжнародного значення, які знаходилися під її суверенітетом чи управлінням. При здійсненні навігації громадяни, власність та судна під прапорами всіх країн-учасниць Конвенції та Статуту повинні користуватися режимом, заснованим на повній рівності. При цьому за відсутності угоди про протилежне, в якій бере або братиме участь територіально зацікавлена держава, Статут не застосовується до плавання військових кораблів чи інших суден, котрі виконують поліцейські або адміністративні функції, та взагалі всіх суден, що здійснюють на певній підставі публічну владу [311, р. 35, 40]. Тим самим, документом не виключається модифікація його норм для регламентації аспектів неторгової навігації.

У межах своїх ділянок водних шляхів та за умови неперешкоджання плаванню іноземних кораблів без достатніх для того причин учасники угоди 1921 р.

традиційно зберігали за собою право регламентувати питання здійснення поліцейського нагляду, митних платежів, санітарних і карантинних заходів, контролю за дотриманням міграційних правил та проведенням експортно-імпорتنих операцій. Цілком послідовно, без впровадження якихось правових аномалій, уніфіковувалися положення про права й обов'язки держав стосовно підтримки та покращення судноплавних умов водних шляхів, справляння зборів, здійснення транзитних і каботажних перевезень та ін.

Згідно з Конвенцією (ст. 2 Статуту) особливу категорію судноплавних водних шляхів міжнародного значення становлять: ті з них, для управління якими функціонують міжнародні комісії з представництвом неприбережних країн, а також водні шляхи, міжнародний статус котрих буде підтверджено *de jure* в майбутньому на основі односторонніх актів держав або на підставі домовленостей, укладених зі згоди цих держав. Якщо під першою групою водних шляхів Барселонська конвенція мала на увазі насамперед ріки вже визнані міжнародними, де створювалися названі комісії за умовами повоєнних мирних договорів, то в другу групу включається потенційно необмежене коло транскордонних річкових стоків (їх частин) із задовільними навігаційними характеристиками, на які може бути поширена дія даної угоди.

Діючі на момент вступу в силу Статуту міждержавні угоди учасників конвенції 1921 р. щодо судноплавних водних шляхів не відмінялися, проте договірні держави Барселонської домовленості зобов'язувалися не застосовувати у відносинах між собою будь-яких положень раніше підписаних угод, якщо вони суперечили правилам цього Статуту.

Варто підкреслити, що у відповідності з Додатковим протоколом до Конвенції 1921 р. країни, що його підписали, зобов'язувалися надавати одна одній на основі взаємності право на вільний прохід в мирних цілях по всіх національних судноплавних водних шляхах або на тих придатних до навігації водних шляхах, які не мають міжнародного значення, але доступних для звичайного торгового судноплавства в напрямку до чи від моря [311, р. 34–40, 42–43].

Хоча Барселонська угода і вступила в силу, однак переважна більшість

держав, розташованих в межах розгалужених річкових систем, не ратифікували та не приєдналися до неї. Із більш ніж 30 країн, що на даний момент дали згоду на обов'язковість Статуту, майже чверть являються острівними, по яких у кращому випадку протікають національні судноплавні ріки (Мальта й Антигуа і Барбуда взагалі не мають природних прісноводних ресурсів). Якщо робити вибірку учасників Конвенції за критерієм їх приналежності до басейнів відкритих міжнародних рік, придатних для навігації принаймні у двох країнах у напрямку від моря, то до цієї групи націй можна віднести тільки Нігерію. Вона є пригирловою країною щодо р. Нігер.

Тим не менше, Барселонські домовленості розраховані на якнайширше застосування та відкриті для приєднання решти держав, що не виключає перетворення Конвенції з багатосторонньої (міжрегіональної) угоди на універсальну. Статут та Додатковий протокол запроваджують єдиний міжнародно-правовий режим проходу по будь-яких прісноводних шляхах. Проте механізм регулювання навігації, закладений в цих документах, не залишає поза увагою не лише питання суверенності прибережної країни. Основою для надання визначеної ними свободи судноплавства є принцип взаємності, котрий діє стосовно кожної із договірних сторін без жодних винятків. Тобто в разі приєднання до Конвенції 1921 р. (і тим більше – до протоколу до неї) переважного числа держав світу свобода навігації по материкових водах за своєю сутністю навіть тяжітиме до свободи торгового судноплавства у відкритому морі та може бути розтлумачена як специфічний прояв останньої в межах акваторії прирічкових країн. Іншими словами, перспектива максимального розширення кола учасників цієї Конвенції поставить проблему ототожнення (або його спростування) міжнародного річкового та морського судноплавства.

Вже 23 липня 1921 року була підписана конвенція щодо судноплавства на Дунаї [323, р. 606–631], а 22 лютого 1922 року – конвенція у відношенні навігації по Ельбі [324, р. 219–248]. Домовленості уклалися на підставі Версальського мирного договору. На той час барселонський Статут ще не встиг вступити в силу, хоча можливість появи названих спеціальних угод безпосередньо впливала з його

тексту (ст. 2) [311, р. 34]. Відтак, характер правових режимів проходу по даних водних магістралях багато в чому був прогнозованим, беручи до уваги зміст мирних домовленостей з відповідними прибережними державами. Не дивно, що Німеччина саботувала додержання умов версальського миру.

Статут для Дунаю 1921 р. декларував свободу судноплавства на основі рівності для суден всіх прапорів по ключових водних шляхах річкової системи: головному руслу ріки нижче Ульма, прикордонних для Австрії та Чехословаччини ділянках Морави і Тайї, Драві від Барка, Тисі від гирла Самоша, Марошу від Арада і по сполучних каналах.

З метою забезпечення плавання по Дунаю знову передбачалося існування двох комісій: Європейської Дунайської Комісії (далі – ЄДК) з компетенцією у відношенні морської частини ріки та Міжнародної Дунайської Комісії (далі – МДК), юрисдикція якої поширювалася на решту річкової мережі. Членами ЄДК були Великобританія, Франція, Італія, а також номінально Румунія як єдина представлена в організації прибережна держава. Інші країни теоретично могли стати учасницями ЄДК за погодження всіх членів Комісії та у разі доведення наявності комерційних чи інших інтересів у гирлі Дунаю. ЄДК зберігала всі права, котрі вона мала до війни, і діяла на постійній основі, а її повноваження могли бути припинені тільки на підставі міжнародного договору країн-членів Комісії. На відрізку від Ульма до Браїли функціонувала МДК у складі двох делегатів від Німеччини, по одному – від Румунії, Болгарії, Югославії, Угорщини, Чехословаччини, Австрії, Великобританії, Франції та Італії. Цікаво, що західноєвропейські держави зафіксували у т. зв. Паризькому протоколі свою згоду на анексію Румунією Бессарабії [385, р. 47], що робило можливим відсторонення від участі в розробці нової дунайської конвенції утворених від розпаду Російської імперії республік. На Комісію покладался нагляд за дотриманням Конвенції, складання плану робіт на ріці та контроль за ходом їх виконання. Режим судноплавства по Дунаю міг бути змінений лише на вимогу не менш, як 2/3 країн, що підписали Паризьку конвенцію, і за одноголосним рішенням держав, представлених в ЄДК [323, р. 608–615, 618–623, 625–628].

Тобто західноєвропейські держави, забезпечивши реалізацію своїх політичних



та економічних інтересів відповідними положеннями післявоєнних мирних договорів, прагнули надати Паризькому Статуту 1921 р. суто технічного характеру. Наділення привілеями у сфері навігації неприбережних країн, а особливо створення двох річкових комісій, де делегати цих країн відігравали провідну роль, забезпечувало нівелювання впливу придунайських держав у будь-яких питаннях управління річковим судноплавством.

Обидві річкові адміністрації були втягнуті у постійні протистояння між їх державами-учасницями. Чи не найгострішою суперечкою на той момент стало питання до юрисдикції якої комісії належить управління ділянкою Браїли. 8 грудня 1927 року Постійна палата міжнародного правосуддя винесла рішення, за яким від Чорного моря до Браїли включно поширюється компетенція ЄДК [369, р. 23–37].

28 травня 1932 року була прийнята угода щодо режиму плавання в районі Залізних Воріт. На її підставі створювалася Адміністрація Залізних Воріт і Катарактів, що повністю залежала від МДК. Юридична сторона функціонування ЄДК звелася до підготовки нової конвенції про судноплавство на Дунаї. Вона хоча і була парафована у 1927 р., але чинності так і не набрала [4, с. 87]. У результаті сформуванню одноманітний режим навігації по річковій системі знову не вдалося. Судна, що проходили по ріці, змушені були дотримуватися 16 різних актів з понад 1000 статей [367, с. 48].

Завдяки “політиці невтручання” з боку інших країн Німеччина анулювала положення Версальського мирного договору, одночасно посиливши тиск на ЄДК. Вона домоглася підписання 18 серпня 1938 року Синайської [239], а 1 березня 1939 року – Бухарестської угоди [238]. Учасниками першої були Великобританія, Франція і Румунія, другої – ці ж держави разом з Німеччиною та Італією, які також приєдналися до Синайського договору. У віданні ЄДК залишалось тільки затвердження графіків плавання та контроль веденням гідротехнічних робіт [239, с. 235–239]. Без скликання спеціальної конференції держав-учасниць Паризької конвенції 1921 р. до складу комісії увійшли делегати від Німеччини [238, с. 241–242], яка примусово вже схилила на свою сторону інші придунайські держави.

Прагнучи юридично закріпити існуюче положення, Німеччина здійснила

спробу завершити реконструкцію режиму плавання по ріці на свою користь. У вересні 1940 р. у Відні вона скликала т. зв. Дунайську конференцію, на якій також були присутні делегати Болгарії, Італії, Югославії, Румунії, Словаччини та Угорщини. 12 вересня конференція прийняла Тимчасову угоду щодо дунайської навігації. Паризька конвенція 1921 р. скасовувалася, а МДК розпускалася. Замість цієї комісії із вказаних вище представників під головуванням Німеччини створювалася Річкова рада – Дорадчий комітет у справах Дунаю вище Браїли. Для Залізних Воріт і Катарактів засновувався окремий комітет із представників Румунії, Югославії та Німеччини; знову ж таки під керівництвом останньої. Дана адміністрація підпорядковувалася Річковій раді, але лише Німеччина могла накладати вето на її рішення. Отже, важелі управління дунайським судноплавством в ході Другої світової війни узурпувала германська держава [45, с. 96; 266, с. 134–135].

Учасниками дрезденської Конвенції 1922 р., якою затверджувався Статут про навігацію на Ельбі, стали як прирічкові (Німеччина та Чехословаччина), так неприбережні (Бельгія, Великобританія, Італія, Франція) держави. Статут проголошував інтернаціональною саму ріку від впадання в неї Влтави до гирла та р. Влтаву від Праги до сполучення з Ельбою. Свобода проходу передбачалася для всіх націй. За дотриманням свободи судноплавства та підтриманням навігаційних характеристик річкової системи мала слідувати відповідна міжнародна комісія, положення про яку були рециповані з Версальської угоди 1919 р. [324, р. 223–231, 241]. Тому фактичний вплив на функціонування даної структури справляли неприбережні країни.

Стосовно Рейну діяльність Центральної комісії судноплавства та й самих прирейнських держав, спрямована на вдосконалення річкової навігації, виявилася малоефективною в повоєнний час. 14 грудня 1922 року під егідою Центральної комісії була прийнята Конвенція про режим видачі патентів судноводіїв на Рейні. Всупереч положенням Версальського мирного договору щодо відміни будь-яких привілеїв для суден прибережних держав, Конвенція знову ввела порядок отримання патентів, що видавалися компетентними органами країн-членів комісії [330, р. 220].

4 травня 1936 року на засадах *modus vivendi* між Францією, Німеччиною, Бельгією та Нідерландами відбулося укладення договору про режим навігації по Рейну, до якого згодом приєдналися Італія і Швейцарія. У відповідності з новим актом встановлювалася свобода навігації для всіх держав світу від порту Баль до Крмпена і Горінхейма. Плавання по Ваалу і Леку як рукавах гирла Рейну, а також проміжних водах між Рейном і Шельдою, здійснювалося на основі Мангеймської конвенції 1868 р. Управління судноплавством доручалося новій комісії у складі Німеччини, Франції, Великобританії, Італії, Швейцарії, Бельгії та Нідерландів. Передбачалося, що цей акт рейнського судноплавства вступить в силу з січня 1937 року [377, р. 769–770]. Але нотою від 14 листопада 1936 року Німеччина оголосила про відмову від нього і вихід з Центральної комісії [4, с. 79]. Іншими прирейнськими країнами за рішенням комісії від 25 серпня 1938 року був розроблений новий режим судноплавства по ріці [390, р. 802]. Він згідно з Угодою між Францією, Бельгією та Нідерландами від 3 квітня 1939 року поширювався на всі водні шляхи, що з'єднували Рейн з морем і з Бельгією [280, р. 399–402].

Перегляд механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання Шельди також став предметом серйозних суперечок. Статтею 31 Версальської угоди Німеччина визнавала, що договір 1839 р. втратив чинність і зобов'язувалася дотримуватися тих домовленостей, котрі будуть досягнуті Головними Союзними і Об'єднаними державами або деякими з них з урядами Бельгії та Нідерландів з метою заміни вказаного договору. Нова угода від 4 квітня 1925 року з рядом застережень була ратифікована лише бельгійським парламентом 29 липня 1926 року. В Нідерландах верхня палата законодавчого органу відхилила договір [404, р. 354]. Його неприйняття породило складну ситуацію, коли формально угода 1839 р. втратила силу, але фактично нею змушені були користуватися.

Щодо р. Одер, яка інтенсивно використовувалася для транспортування корисних копалин з різних регіонів Європи, то в 1922 р. Міжнародна комісія на засіданні в Баден-Бадені не змогла прийняти регламент судноплавства по цьому водному шляху. Міжнародний режим був встановлений лише для морської частини

Одеру від м. Щецина у відповідності до регламенту від 31 березня 1927 року [478, s. 16]. Навігація по інших ділянках водного шляху регулювалася на основі двосторонніх угод прирічкових країн, які не передбачали плавання по Одеру суден неприбережних держав [466]. Тобто після першої світової війни єдиного режиму судноплавства по даній ріці створено не було.

Не став інтернаціоналізованою рікою Німан. Головною перепорою послугувала агресивна політика у відношенні Литви з боку Польщі, яка захопила в листопаді 1920 р. Вільнюс. Тільки 14 травня 1938 року прибережними країнами була підписана Конвенція про свободу судноплавства та сплаву лісу. Дія договору поширювалася і на р. Прип'ять та Огінський канал. Проте на практиці конвенція не застосовувалася [4, с. 82–83].

Таким чином, у міжвоєнний період правове регулювання навігації по переважній більшості внутрішніх водних шляхів Західної Європи, як і, власне, формування барселонської конфігурації міжнародного річкового права, знаходилися у безпосередньому причинно-наслідковому зв'язку з версальською системою світового правопорядку. В даному випадку ми не беремо до уваги невіддільні від цієї системи рішення Вашингтонської конференції 1921-1922 рр., оскільки вони жодним чином не стосуються теми дисертаційного дослідження.

Широке тлумачення Барселонською конвенцією 1921 р. поняття водного шляху стримувало процес ратифікації угоди, віддаляючи момент вступу її в силу. Тому у відношенні конкретних рік, що протікали по території переможених держав, ключові міжнародні акти про судноплавство приймалися в цей час на підставі післявоєнних мирних договорів. Однак, через постійні політичні протистояння країн субрегіону для ряду таких рік в означений період єдиного порядку їх навігаційного використання встановити не вдалося. Регламентація плавання по річкових мережах досить часто здійснювалася за рахунок декількох угод. За своєю сутністю укладені домовленості наслідували характерні риси постулатів Заключного акту 1815 р.

На режим навігації по решті договірних західноєвропейських рік умови Версальського миру не мали якого-небудь відчутного впливу. Причиною цьому було те, що такого роду річкові шляхи відігравали другорядне значення та протікали

по території тих держав, які не входили до складу Четвертного союзу. Механізм міжнародно-правового регулювання судноплавного використання транскордонних водних об'єктів даної групи відзначався більшою стабільністю та вибудовувався суто на основі віденської конфігурації міжнародного річкового права. Наприклад, угодою Іспанії та Португалії від 31 липня 1929 року встановлювалася свобода судноплавства для договірних сторін по р. Тахо (Тежу), яка підтверджувалася рядом наступних угод між цими країнами [4, с. 24].

Зрештою, подібна ситуація склалася щодо міжнародних рік Прибалтики. У відповідь на пропозицію головних союзних держав до Литви визнати рішення Версальського мирного договору стосовно р. Німан Повноважний Представник РСФРР в ноті до Міністерства Закордонних Справ Литви від 30 серпня 1922 року підкреслив, що міжнародний режим ріки, встановлений Заключним актом Віденського конгресу, не може бути змінений без згоди Російської республіки. Питання судноплавства по Німану повинно скласти предмет обговорень всіх прирічкових держав, не виключаючи тих, на території яких розташовані витoki приток головної ріки, що впадають у неї нижче Гродно. Саме з цього пункту за результатами майбутніх переговорів передбачалося оголосити Німан міжнародною рікою [147, с. 550–551]. Але в 1940 р. існуючий режим цих водних шляхів втратив своє міжнародне значення [4, с. 97].

Інакше розвивався в цей час міжнародно-правовий режим навігації по міжнародних ріках в інших частинах світу.

Серію договорів було укладено Російською Соціалістичною Федеративною Радянською Республікою із середньоазіатськими та Далекосхідною республіками, а також з іншими країнами. В підписаній 13 вересня 1920 року угоді з Хорезмською Радянською Народною Республікою у сфері судноплавства по прикордонних ріках для договірних сторін передбачалася рівність їх прав, обсяг яких визначався створеною на паритетних засадах Змішаною комісією. Домовленість містила пункт про скасування всіх раніше існуючих договорів між державами з цих питань та про залишення в силі прав, що випливають з даної угоди, якщо прикордонні водні артерії опиняться у складі однієї країни [241, с. 179–181]. Схожі положення

містилися і в угоді між РСФРР і Бухарською Радянською Республікою від 4 березня 1921 року у відношенні р. Амудар'ї [240, с. 564–566]. В подальшому, коли обидві республіки увійшли до складу Радянського Союзу, управління відповідною торговою флотилією було передано Наркомшляху РРФСР [236, с. 5].

За конвенцією між РСФРР та Далекосхідною Республікою від 30 листопада 1921 року плавання суден і сплав плотів по озеру Байкал і ріці Селензі до китайського кордону належало обом сторонам без будь-яких обмежень. Вказані ділянки вважалися прикордонними водами. На решту приток та р. Ангара це правило не поширювалося. Договір передбачав також організацію регулярних рейсів в межах всього Ангаро-Байкальського басейну, не виключаючи внутрішніх територіальних вод [80, с. 134–137]. Після того, як Далекосхідна Республіка стала частиною РСФРР, ця угода втратила чинність [4, с. 92].

Радянсько-китайськими домовленостями від 11 січня 1928 року, від 16 червня 1939 року для суден договірних сторін підтверджувалося право проходу по ріках Амур, Сунгарі, Уссурі та інших прикордонних водних об'єктах [4, с. 100–101].

Після першої світової війни відбуваються певні зрушення і у регулюванні режиму судноплавства по міжнародних ріках Південно-Західної Азії та Індокитаю. 4 липня 1937 року була підписана ірансько-іракська угода, що закріплювала відкритість Шатт-ель-Арабу для торгових суден всіх націй. Також дозволявся прохід рікою військовим суднам договірних сторін [427, р. 685–686]. Цей договір ліг в основу підписаної в 1940 р. конвенції про судноплавство по Шатт-ель-Арабу. На ріці утворювалася спеціальна комісія у складі представників від Ірану, Іраку та держави, питома вага навігації якої являлася найбільшою. Такою країною була Великобританія [4, с. 63].

25 серпня 1926 року між Сіамом та Францією була підписана конвенція, що ґрунтувалася на конвенції 1904 р. і закріплювала для договірних сторін безмитне торгове судноплавство по всій ширині р. Меконг, де вона утворює водний кордон Сіаму з іншими територіями на Індокитайському півострові. Угода передбачала створення постійної французько-сіамської річкової комісії, яка відповідала за розробку нормативних актів, необхідних для забезпечення співпраці в питаннях

судноплавства [314, р. 463, 465].

Отже, в міжвоєнний період західноєвропейські держави зберігали інструменти впливу на управління судноплавством по міжнародних ріках Південної Азії. Обрані ними важелі контролю над ситуацією у сфері річкової навігації суперечили основним принципам міжнародного права (починаючи з членства в річкових адміністраціях неприбережних націй і закінчуючи фактом колоніальної експансії місцевих народностей). Дана неузгодженість помітно виділялася, зважаючи на те, що в цілому у відношенні плавання по азійських материкових водних шляхах в цей час простежувалося використання віденської конфігурації міжнародного річкового права.

Після першої світової війни актуалізувалася проблема перегляду міжнародно-правового режиму навігації по найбільших ріках Африки. Версальський [444] та пов'язані з ним мирні договори передбачали, що Німеччина та її союзники повинні були приєднатися до рішення держав Антанти по даному питанню [328, р. 14]. Прийнята 10 вересня 1919 року Сен-Жерменська конвенція загалом унаслідувала постулати Берлінського Акту 1885 р., підтвердивши свободу судноплавства по Конго та Нігеру торгових суден всіх прапорів. Проте угода висувала і специфічні вимоги для набуття закріплених у ній прав. Це пояснювалося прагненням створити дієві гарантії миру та безпеки у повоєнному світі через представництво націй у спеціально створеній для цього міжурядовій організації. Так, чинність конвенції поширювалася на держави-підписанти, а також на ті країни, які стануть членами Ліги Націй. Крім того, з норм конвенції випливало, що прирічкові держави (ними на континенті виступали зазвичай Великобританія та Франція) були вправі встановлювати правила щодо контролю за навігацією (наприклад, регламенти річкової поліції, карантинної служби і т. ін.), якщо цим не чинитиметься перешкод для вільного проходу кораблів [328, р. 14–18].

Тобто фактично і юридично механізм міжнародно-правового регулювання навігації по африканських ріках у своїх базових рисах не зазнав радикальних змін. Його квінтесенцією залишалися положення Заключного акту 1815 р. Країни Антанти, котрі продовжували домінувати на континенті, прагнули не тільки

зберегли, а й зміцнити *status quo* в управлінні судноплавством по головних водних магістралях материка.

Практично незмінними в цей час залишалися специфічні тенденції розвитку міжнародно-правового регулювання судноплавства по американських міжнародних ріках. Подібно до активізації спорудження штучних водних шляхів в Європі після першої світової війни, тут також стають популярними проекти, спрямовані на здійснення гідротехнічного будівництва.

Американсько-канадським договором від 18 липня 1932 року передбачалося створення глибоководного шляху Великі Озера – ріка Св. Лаврентія. Угода закріплювала за морськими та річковими кораблями прибережних держав право навігації не тільки по даних водних об'єктах, але й по обхідних та сполучних каналах, що вже були чи будуть створені [28, с. 92].

Угоди між латиноамериканськими країнами щодо річкової навігації в непоодиноких випадках продовжувалися укладатися внаслідок тиску неприбережних держав. В якості переконливого аргументу можна привести приклад з набуттям чинності тристороннього договору про кордони і судноплавство між Бразилією, Перу та Колумбією.

24 березня 1922 року Колумбією і Перу була підписана угода про делімітацію кордонів, що закріплювала за громадянами обох сторін свободи транзиту по суші й навігації по спільних ріках та їх притоках [426, р. 671]. Договір стосувався головним чином системи Амазонки. Неучасть в угоді Бразилії серйозно ускладнювало його реалізацію. Стану справ додавали труднощі, пов'язані з тим, що США створили у Колумбії великі кофейні плантації, котрі успішно конкурували з бразильськими. Тому Бразилія не була зацікавлена в забезпеченні шляхів вивезення колумбійської продукції [4, с. 51–52]. За ініціативи Колумбії вдалося укласти чотирьохсторонню арбітражну угоду, у відповідності до якої розв'язання проблеми річкового судноплавства у світлі вирішення спору про ратифікацію договору 1922 р. передавалося на третейський розгляд Сполученим Штатам Америки. У рішенні державного департаменту США зазначалося, що Бразилія зобов'язана укласти з Колумбією конвенцію, яка б надавала останній свободу судноплавства по Амазонці,



Япуре і Путумайо та всіх їх притоках [300, р. 673–674]. Відповідна домовленість була досягнута 15 листопада 1928 року. До того ж нею також передбачалося плавання й військових суден договірних сторін [428, р. 674–677].

Взагалі у ХХ ст. ставала дедалі поширенішою практика відкриття латиноамериканських рік для військових суден прибережних держав (зокрема, договір між Бразилією та Уругваєм від 30 жовтня 1909 року [431, р. 860] щодо Ла-Плати, угода Колумбії та Перу від 24 травня 1934 року у відношенні Амазонки) [387, р. 340].

На підставі нині чинного договору Венесуели та Колумбії про демаркацію кордонів та судноплавство від 5 квітня 1943 року дозволяється плавання їх кораблів у верхів'ях Оріноко та по ріках, що входять в її систему [28, с. 95].

Тобто американські держави, чиї території не входили до театру воєнних дій, кардинально не переглядали механізму міжнародно-правової регламентації навігаційного використання транскордонних річкових систем протягом часового відрізка між двома світовими війнами. Регулювання проходу по материкових водах, як і раніше, ґрунтувалися на традиціях Заключного акту Віденського конгресу.

Закінчення Другої світової війни і виникнення нових держав були головними детермінантами, що визначили новий виток розвитку регулювання судноплавства по міжнародних ріках. Переломним моментом стала ліквідація дискримінаційних правових режимів навігації по внутрішніх водах, спільних для декількох країн, нормативну основу яких складали нерівноправні міжнародні угоди. Але стан політичної й економічної систем прибережних держав у розрізі регіонів планети був настільки розбалансованим, що названі процеси проходили з різною швидкістю та призвели до неоднакових результатів в Європі, Азії і Африці.

Існуючий у міжвоєнний період режим судноплавства по Одеру та Ельбі так і не був відновлений. Прохід прибережних націй по цих ріках регулювався двосторонніми домовленостями про взаємне використання системи внутрішніх водних шляхів, розташованих на території ФРН, НДР, Польщі та Чехословаччини. На теперішній час регламентація плавання по них здійснюється у відповідності із правом Європейського Союзу. Тобто названі ріки є відкритими для суден держав,

що входять до складу ЄС [28, с. 81].

Важливою подією стала Дунайська конференція, що пройшла в Белграді у липні-серпні 1948 р. Її підсумком стало підписання 18 серпня Чехословаччиною, Угорщиною, Югославією, Болгарією, Румунією, Радянським Союзом та Українською РСР нині діючої Конвенції про режим судноплавства на Дунаї [86].

Прохід по Дунаю проголошувався вільним та відкритим для громадян, торгових суден і товарів всіх держав на основі рівності у відношенні портових і навігаційних зборів та умов торгового судноплавства. У первісному варіанті встановлений Конвенцією режим стосувався тільки головного русла ріки від Ульму до Чорного моря через Сулинське гирло. При цьому і до нині він не поширюється на дунайські притоки. Принцип свободи судноплавства для всіх націй не діє у відношенні малого каботажу. Найбільш сприятливі умови плавання мають забезпечуватися кожною прибережною країною самостійно чи в рамках їх співробітництва між собою або шляхом передачі виконання необхідних робіт єдиній Дунайській комісії (далі – ДК).

В Конвенції знайшли своє закріплення положення про суверенну рівність всіх придунайських націй, рівність торгових суден всіх прапорів у питаннях навігаційної експлуатації портових та інших споруд, передачу управління рікою виключно прибережним державам, гарантії проти використання режиму Дунаю з метою економічного або військового тиску на окремі країни. Приміром, прохід по дунайських водах військових кораблів неприрічкових держав забороняється. Плавання по Дунаю військових кораблів прибережних націй за межами країни, прапор якої несе судно, може здійснюватися тільки за домовленістю між зацікавленими придунайськими державами.

До компетенції ДК, окрім згаданих повноважень, відноситься: дотримання виконання положень Конвенції; складання загального плану основних робіт в інтересах судноплавства на базі пропозицій і проектів придунайських держав і спеціальних річкових Адміністрацій, а також складання загального кошторису витрат, що відносяться до цих робіт, та здійснення консультацій і рекомендацій придунайським країнам в даній сфері; проведення консультацій і надання

рекомендацій спеціальним річковим Адміністраціям та обмін з ними інформацією; встановлення єдиної системи навігаційної шляхової обстановки на всій судноплавній течії Дунаю, основних положень про плавання по Дунаю, включаючи питання лоцманської проводки; уніфікація правил річкового нагляду та ін.

Річкові адміністрації діють у складі делегатів від прибережних держав на підставі угоди між ними. Адміністрації займаються виконанням гідротехнічних робіт і регулюванням судноплавства у відведених для них районах. Перша створюється у пониззях ріки (від гирла Сулинського каналу до Браїли включно), друга – на ділянці Залізних Воріт (від Вінце до Костола по правому берегу і від Молдова-Веке до Турну-Северіна по лівому берегу Дунаю) [86].

7 січня 1960 року до Белградської конвенції приєдналася Австрія. Після розпаду СРСР та Югославії, а також подальшого дроблення балканських країн та поділу Чехословаччини учасниками Конвенції стали Словаччина, Сербія, Хорватія, Молдова, Україна і Росія – єдина непридунайська держава – як правонаступниця СРСР [145, с. 91]. З метою внесення необхідних змін до домовленості в 1993 р. був створений комітет з підготовки дипломатичної конференції щодо її перегляду, до якого увійшли перераховані країни. Інтерес до роботи комітету виявили також Франція, Нідерланди, Туреччина, Чехія, Європейський Союз, ЄЕК ООН, представники яких брали участь в його засіданнях на правах спостерігача. Оскільки оновлення Конвенції затягнулося, члени комітету прийняли рішення про підписання на першому етапі Додаткового протоколу до неї від 26 березня 1998 року, що вступив у силу з 1 квітня 1999 року. В результаті до договору приєдналася Німеччина, а режим судноплавства по Дунаю зазнав певних коректив.

Зважаючи на раніше охарактеризовані проблеми навігації на відрізку Дунаю між німецькими містами Регенсбург і Кельхейм, дія Конвенції 1948 р. відтепер обмежувалася судноплавним річковим шляхом у напрямку до моря, починаючи від Кельхейма. Тому в сучасних умовах на ділянці Регенсбург – Кельхейм прохід відкритий для суден більшості придунайських країн на основі їх двосторонніх угод із ФРН про навігацію по внутрішніх водних шляхах [28, с. 75–76].

Додатковий протокол 1998 р. мав на меті лише пристосувати конвенційні

норми до державних перетворень в дунайському регіоні, в тому числі врахувати участь у договорі РФ, котра не мала виходу до ріки. Зокрема, ДК повинна була складатися вже з представників не прирічкових країн, а договірних сторін по одному від кожної.

Наразі провідну роль у формуванні механізму міжнародного співробітництва щодо судноплавства на Дунаї відіграє Європейський Союз (далі – ЄС), членами якого є більшість придунайських держав та держав басейну. Постійне підвищення значення ЄС у регламентації використання ресурсів Дунаю призводить до пропорційного зменшення не лише ролі окремих держав, а й ДК [104, с. 150–151]. Норми права ЄС як норми прямої дії мають пріоритет над внутрішнім законодавством держав, у тому числі у сфері річкового судноплавства [352, р. 96]. Можна спостерігати процес нав'язування більш потужними інституціями, котрими є основні органи Євросоюзу, правових норм, які вони впроваджують, Дунайській комісії. Яскравим прикладом є процес гармонізації правил щодо свідомств судноводіїв, які введені в дію саме ЄС і до яких пристосовує свої рекомендації ДК. Викладене є значною проблемою для придунайських держав, які не є членами ЄС [103, с. 514].

Вирішення вказаних проблем ми вбачаємо у перегляді Конвенції про режим судноплавства на Дунаї. 6 червня 2008 року Комітет з її підготовки затвердив проект нової редакції Конвенції [346]. Однак через існування невирішених протиріч її підписання постійно переноситься і досі не відбулося. На наше переконання, оновлення договірного регулювання дунайської навігації має відбуватися на засадах *mutatis mutandis*.

У першу чергу слід зміцнити статус ДК, пристосування її функціонування до сучасних геополітичних умов. Попри певне розширення повноважень нового головного органу Комісії – Ради [346, р. 2–3], у проекті Конвенції відсутні положення, які б закріплювали за нею деякі базові важелі впливу на управління річковою навігацією. Значною мірою такий висновок випливає з того, що до компетенції Ради так і не увійшло право на вжиття заходів у відношенні держав, які не виконують робіт з підтримання своїх ділянок Дунаю у судноплавному стані чи

інших обов'язків, передбачених конвенційними нормами та актами Комісії. На практиці прирічкові країни часто взагалі не розробляють власних проектів таких робіт, особливо днопоглиблювальних. У відношенні ж їх фінансування та виконання нова угода про дунайську навігацію ситуацію жодною мірою не покращує.

Стосовно юридичної сили актів ДК, то позитивним зрушенням є те, що в розробленій редакції Конвенції планується надати Раді можливість приймати загальнообов'язкові рішення [346, р. 4]. Схвально можна оцінювати положення ст. 20 проекту Конвенції, якими передбачається, що для отримання судном права плавати на будь-якій ділянці водного шляху хоча б один член екіпажу повинен мати свідоцтво судноводія на Дунаї, видане будь-якою стороною, що домовляється відповідно до положень Ради [346, р. 15]. Виходячи з цього, обов'язкові норми щодо свідоцтв судноводіїв, включені до нової редакції Угоди, дозволяють ефективніше вирішувати назрілу проблему узгодження видачі такого роду документів Дунайською Комісією та Центральною комісією судноплавства по Рейну.

До Белградської конвенції варто включити положення щодо порядку приєднання і виходу з неї, вступу нових та виведення дійсних членів зі складу ДК. Адже залишається нерозв'язаним питання впорядкування формату учасників конвенції, коло яких без достатніх для того підстав доповнюють неприбережні держави.

Прохід по Рейну було відкрито 1 вересня 1945 року. На лондонській конференції представників Бельгії, Нідерландів, Франції, Великобританії і США в результаті обміну нотами в жовтні-листопаді цього ж року було відновлено дію Мангеймської конвенції та функціонування Центральної комісії судноплавства по Рейну (далі – ЦКСР) [4, с. 110, 112].

20 листопада 1963 року держави-члени Рейнської комісії прийняли у Страсбурзі конвенцію, якою вносилися поправки до Мангеймської угоди [333]. Страсбурзький договір стосувався головним чином впорядкування діяльності комісії та не був спрямований на перегляд механізму міжнародно-правового регулювання річкового проходу.

Другий протокол до Мангеймської угоди від 17 жовтня 1979 року (набрав

чинності з 1 лютого 1985 року) передбачив, що судна, які не належали до рейнського судноплавства, повинні допускатися до воднотранспортних перевезень між портами на Рейні та його притоках, а також на річкових шляхах, які з'єднують Рейн з морем, на умовах, що визначаються Комісією. Станом на сьогодні жодних кроків у даному напрямку ЦКСР не зробила. Умови ж перевезень, здійснюваних цими суднами, між портами, котрі входять до рейнської річкової системи, та портами третіх країн, визначатимуться договорами, укладеними зацікавленими сторонами після консультації з Центральною комісією. Не менш істотними були й зміни, які протокол вніс до поняття приналежності судна до рейнського флоту. Відтепер вираз “прибережні держави” замінено на “договірні держави”. Зрозуміло, що ця редакція докорінно реформувала правовий режим навігації [4, с. 112]. В інтересах проведення спільної транспортної політики ЄЕС держави-учасниці ЦКСР повинні були поширити режим, яким користуються їх судна, також на судна, що мали право нести прапор будь-якої країни-члена ЄЕС [28, с. 78–79].

Прихильники збереження режиму навігації по Рейну посилалися на порушення норм Заключного акту 1815 р. [4, с. 112], а також Версальського мирного договору 1919 р., що гарантував кораблям всіх націй користування такими ж правами та привілеями, які належали суднам прирічкових держав [28, с. 79]. Критика нововведень у регулюванні судноплавства по Рейну була обґрунтованою, так як вони робили занадто жорсткими умови участі суден неприбережних країн у плаванні по відкритому річковому шляху.

Ряд наступних додаткових протоколів до Конвенції 1868 р. на описану ситуацію кардинально не вплинули. Плавання суден третіх країн по рейнських водах залишається вкрай обмеженим [104, с. 149]. Далеко не всі держави, що не набули повноправного членства в ЄС, уклали угоди про навігацію по ріці. До їх числа належить і Україна, яка підписала домовленість про судноплавство на внутрішніх водних шляхах тільки з Федеративною Республікою Німеччина [255].

Входження Німеччини до ДК і той факт, що більшість придунайських країн стали членами ЄС, створили передумови для більш ефективного співробітництва ЦКСР і ДК з уніфікації правил проходу по даних ріках. Результатом їх співпраці

мало стати врегулювання порядку проходу магістраллю Рейн-Майн-Дунай. Проте ніяких домовленостей ні між даними організаціями, ні між самими прибережними країнами підписано не було. Німеччина як держава, по території якої проходить сполучна частина магістралі, 19 червня 1986 року прийняла Закон про правовий статус цього водного відрізка, а 4 серпня 1986 року – Закон про завдання федерації у сфері судноплавства по внутрішніх водних шляхах. За винятком ділянок рік, що підпадали під дію міжнародних конвенцій, решта воднотранспортної мережі Німеччини проголошувалася її національними внутрішніми водними шляхами. Допуск до них іноземних кораблів на один чи декілька рейсів дозволяється на підставі спеціального дозволу уповноваженого федерального міністерства (транспорту). Без такого дозволу прохід іноземних торгових суден можливий на основі як двосторонніх, так і багатосторонніх міжнародних угод за участі ФРН. Такі договори зараз укладені з більшістю країн Східної та Центральної Європи [28, с. 124].

У зв'язку з активним використанням можливостей каналу Рейн-Майн-Дунай ЦКСР здійснила ряд кроків в напрямку визнання свідоцтв та патентів судноводія, які видаються неприрейнськими державами. Згідно Додаткового протоколу № 7 до Мангеймської конвенції документи, необхідні для плавання на Рейні, можуть видаватися не тільки прибережними до ріки країнами, але й іншими договірними сторонами. Крім того, у протоколі передбачене право ЦКСР визнавати судові свідоцтва та патенти, якщо вони видаються на основі аналогічних з рейнськими приписів [44].

Основи міжнародно-правового режиму навігації по Мозелю – єдиній багатонаціональній притоці Рейну – встановлювалися угодами, якими регламентувалося рейнське судноплавство: Мангеймською конвенцією та Версальським мирним договором. Проте свобода проходу по притоці тривалий час не була реалізована через незадовільні судноплавні умови цієї ріки. На покращення навігаційних характеристик Мозелю була спрямована Конвенція про будівництво на ньому каналів, укладена 27 жовтня 1956 року прибережними державами: Францією, ФРН та Люксембургом. Вона встановила принципи взаємовідносин з приводу

фінансування та спорудження каналів на ріці, а також основи міжнародно-правового режиму судноплавства по ній. Угода проголошувала вільне плавання по Мозелю від його злиття з Рейном до м. Тьйонвіль для суден всіх країн в цілях буксирування й перевезення пасажирів та вантажів [313].

Європейська річкова мережа достатньо швидко перетворюється на єдину водну систему, яка включає в себе не лише міжнародні, але й внутрішньодержавні ріки, а також озера й канали. Наразі природні та штучні водні шляхи з'єднують такі важливі у транспортному відношенні шляхи (окрім вже згаданого каналу “Європа” – Рейн-Майн-Дунай), як: Шельда, Маас, Сена і Сомма; Рейн, Рона, Марна, Везер та Ельба; Марна, Маас, Рейн, Сона; Рейн, Емс, Везер, Ельба й Одер тощо. Заплановано спорудження ряду нових каналів, зокрема, на території Чехії та Словаччини: Дунай-Одер-Ельба та Дунай-Ваг-Одер [109].

Сполучення ізольованих річкових систем європейської частини материка, а також інтенсифікація протягом останніх десятиліть процесів євроінтеграції поставили на перший план проблему однорідного правового поля для регламентації судноплавства по Дунаю, Рейну, їх притоках та інших навколишніх міжнародних ріках.

Завдячуючи старанням Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, було складено серію міждержавних угод: Конвенцію про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, що впливає із зіткнення суден внутрішнього плавання від 15 березня 1960 року [83], Конвенцію про реєстрацію суден внутрішнього плавання від 25 січня 1965 року [85], Конвенцію про обмір суден внутрішнього плавання від 15 лютого 1966 року [81], Конвенцію про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання від 1 березня 1973 року [82] (не набула чинності), Конвенцію про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 6 лютого 1976 року [84] (не набула чинності), Протокол до Конвенції про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу по внутрішніх водних шляхах від 5 липня 1978 року [183] (не набула чинності), Протокол до Конвенції про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання від 5 липня 1978 року [182] (не набула чинності),



Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення від 19 січня 1996 року [51], Протокол про комбіновані перевезення по внутрішніх водних шляхах до Європейської угоди 1991 року про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти від 17 січня 1997 року [185], Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами від 26 травня 2000 року [52], Будапештську конвенцію про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 року [14], Страсбургська конвенція про обмеження відповідальності у внутрішньому плаванні від 27 вересня 2012 року [327].

Угодам не притаманна внутрішня ієрархія, але вони логічно структуровані за предметом регульованих відносин, а їх норми мають максимально уніфікований характер. Втім, на відміну від раніше розглянутих договорів про річкове судноплавство, перераховані домовленості не пов'язані з конкретною водозбірною площею (басейном), рівно як і не стосуються абсолютно всіх транскордонних воднотранспортних магістралей світу. Конвенції, угоди й протоколи, розроблені під егідою ЄЕК ООН, розкривають різні сторони функціонування європейської судноплавної системи, при чому як в, так і поза межами ЄС. Оскільки дана система являє собою мережу взаємопов'язаних (в тому числі класифікаційно) природних та штучних водних шляхів, це дозволяє суднам внутрішнього плавання на відповідних міжнародно-правових підставах здійснювати транс'європейську навігацію з переходом з одного річкового басейну до іншого.

Крім того, Робоча група з внутрішнього водного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН займається видачею рекомендаційних актів. Серед найпомітніших досягнень можна виділити прийняття у 1992 р. Рекомендацій про мінімальні вимоги до видачі патентів судноводіїв суден внутрішнього плавання [394] або Європейських правил судноплавства по внутрішніх водних шляхах, які неодноразово переглядалися [50].

Правотворчість в рамках ЄЕК ООН ознаменувала початок формування панєвропейського річкового права, яке доповнюється внутрішнім правом Європейського Союзу.

Потреба скасування фізичних, технічних, фінансових перешкод для вільного переміщення товарів, людей, капіталу, послуг та узгодженого функціонування міжнародних транспортних зв'язків у Європі спонукала Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН ініціювати дослідження транспортних потоків між скандинавськими державами і країнами Південної Європи з метою використання на цих напрямках новаторського підходу до вирішення проблеми. Згідно розробленої концепції транс'європейської транспортної мережі водні шляхи мають стати її частиною та використовуватися у комбінованих перевезеннях, що передбачає доставку вантажів із залученням інших видів транспорту: автомобільного, залізничного, суден класу ріка-море тощо [176, с. 8, 56–57].

У розвиток положень Європейської угоди від 19 січня 1996 року рішенням Європейського Парламенту і Ради від 23 липня того ж року № 1692/96/ЕС були прийняті керівні принципи Співтовариства щодо створення мережі (trans-European transport network – TEN-T), в яку інтегровано й мережу материкових вод. Мінімальні технічні характеристики водних шляхів повинні кореспондуватися вимогам, котрі висувуються до транс'європейських воднотранспортних сполучень міжнародного значення. Інакше кажучи, дані шляхи мають відповідати категорії “E” не нижче IV класу, дозволяючи прохід суден довжиною 80-85 м та шириною до 9,5 м. Новозбудовані та реконструйовані водні коридори в подальшому мають забезпечити плавання суден класів Va (до 110 м довжиною та до 11,40 м шириною) і Vb (довжиною 172-185 м та шириною до 11,40 м) [339]. У квітні 2004 року ЄС прийняв комплексний план впровадження TEN-T до 2020 року [340]. Фактично в державах Євросоюзу зараз активно триває реалізація політики зі створення єдиної мультимодальної транспортної мережі, яка об'єднає сухопутні, водні та повітряні типи сполучень по всій території ЄС.

Слід наголосити на досить одноманітній сучасній джерельній базі навігації на міжнародних ріках, що сформувалася у відносинах як між державами, котрі не є повноправними учасниками Європейського Союзу, так між країнами-членами і країнами-нечленами ЄС. Напрацьований досвід двостороннього міждержавного спілкування найбільш точно можна позначити як договірну практику “не в межах

ЄС”. За останні десятиліття підписано серію подібних за суттю домовленостей про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, в чому наочно простежується безпосередній вплив документів панєвропейського річкового права. Наприклад, це угоди: Уряду Республіки Білорусь з урядами України від 6 лютого 1998 року [252], Литовської Республіки від 25 травня 2007 року [228], Республіки Польща від 20 січня 2012 року [229], Кабінету Міністрів України з урядами Федеративної Республіки Німеччина від 14 липня 1992 року [255], Республіки Хорватія від 16 квітня 2004 року [253], Уряду Російської Федерації з Урядом Литовської Республіки від 4 грудня 2007 року [230], Уряду Румунії та Республіки Молдова від 1 листопада 2005 року [282] та ін. Географія домовленостей повністю синхронізована із геопросторовою дислокацією мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (категорія “Е”) на Сході Європи.

Укладеними договорами прирічкові країни прагнули зміцнити співробітництво у галузі водного транспорту, утвердити свободу судноплавства для свого флоту, не зачіпаючи питання проходу військових чи поліцейських кораблів. Судна договірних сторін мають право здійснювати вантажні та пасажирські перевезення, в тому числі транзитні, але каботажне плавання можливе тільки за згоди прибережної держави. Такий дозвільний порядок діє і стосовно транспортування небезпечних об’єктів. Угоди допускають виконання рейсів у сполученнях “порт іншої договірної сторони – порт третьої країни” (кросстрейд). В домовленостях відображено принцип взаємного визнання судових документів, закладено механізм його реалізації.

Тобто розвиток сучасного міжнародного річкового права в Європі перебуває в авангарді регіональних інтеграційних процесів та відмічається устремлінням держав на цій частині континенту до створення єдиного конкурентоспроможного ринку внутрішнього водного транспорту, який би функціонував у гомогенному правовому середовищі. Для досягнення зазначених цілей на даний момент відбувається конструювання механізму багаторівневого міжнародно-правового регулювання навігаційного використання загальноєвропейської річкової мережі. При чому його формування проходить таким чином, щоб за допомогою уніфікації міжнародно-

правових норм та гармонізації розрізнених правил плавання уникнути невинуватеної докорінної ревізії вже існуючих конвенційних режимів проходу по тих окремих транскордонних водних об'єктах, які входять до об'єднаної судноплавної системи материка.

Регламентация навігації по міжнародних ріках Центральної та Східної Азії у повоєнний час відбувалася без кардинальних змін.

Із проведенням лінії водного кордону між СРСР та Афганістаном по тальвегу рік Амудар'ї та Пяндж на підставі договору від 13 червня 1946 року [223, р. 153–154] було встановлено безперешкодний прохід для кораблів обох країн по цих річкових шляхах.

Радянсько-китайськими угодами від 2 січня 1951 року та від 21 грудня 1957 року проголошувалася вільна навігація для прибережних держав по спільних річкових системах. Перша домовленість торкалася питання свободи амурського судноплавства і стосувалася головної ріки і її приток Уссурі, Аргуні, Сунгачі та о. Ханки [224, с. 333–334], друга – передбачала поширення цієї свободи також на ріки Чорний Іртиш, Ікі, Орхон, Селенгу, Сукгарі й інші з дотриманням взаємності та рівності, у тому числі щодо портових і навігаційних зборів [225, с. 614–615].

На сучасному етапі міждержавних відносин Російською Федерацією також було підписано кілька домовленостей, присвячених навігаційному використанню міжнародних рік, котрі протікають по азійській її частині. На підставі міжвідомчої Угоди про організацію перевезень зовнішньоторгових вантажів російськими та китайськими суднами по ріках Амур і Сунгарі від 16 січня 1992 року сторони констатували відкритість для плавання ряду річкових портів, а Росія також дозволила прохід китайських суден по ділянці р. Амур до гирла [227]. 3 вересня 1994 року був підписаний російсько-китайський міжурядовий Протокол про плавання суден із р. Уссурі (Усуліцзян) в р. Амур (Хеймунцзян) повз м. Хабаровськ та у зворотному напрямку, який дозволяв безперешкодний прохід по вказаних ріках кораблів різного типу, включаючи військові, обох країн [237]. 5 червня 2001 року між Росією та Казахстаном була підписана Угода про організацію і умови перевезення вантажів та пасажирів російськими та казахстанськими суднами в

басейні р. Іртиш. Договір поширюється на ріки, озера, водосховища й канали басейну, котрі використовуються в навігаційних цілях. Доступ кораблів однієї країни на територію іншої здійснюється на основі дозволів. Суднам, що мають даний документ, забезпечуються рівні можливості на всіх стадіях транспортного процесу, крім участі в каботажних перевезеннях [231].

На утвердження договірною механізмом судноплавного використання міжнародних рік спрямували свою поведінку й прибережні країни Південної Азії. У відношенні вод Інду 19 вересня 1960 року між Індією і Пакистаном була укладена спеціальна угода. Проте вона врегульовує в першу чергу ненавігаційну експлуатацію річкових шляхів, поверхнево охоплюючи своїми нормами питання проходу суден по водній магістралі та відносячи навігацію до одного з видів неспоживчого використання стоку. За умовами договору його сторони отримують право судноплавства по річковій системі [411].

Досить складно відбувається становлення міжнародно-правового режиму річкового судноплавства в басейні Гангу-Брахмапутри, що пов'язано з описаною раніше проблемою будівництва та функціонування Фараккської греблі. Невирішеність цього питання стало причиною відсутності будь-якого постійно діючого міждержавного договору щодо використання прісноводних ресурсів басейну. Підписана в 1977 р. п'ятирічна угода між Індією та Бангладеш стосовно умов відведення вод Гангу після неодноразової пролонгації втратила чинність у 1988 р., а досягнуті країнами в 1996 р. домовленості зберігатимуть силу протягом 30 наступних років [356].

На даний момент тільки індійсько-непальська угода від 25 квітня 1954 року передбачає навігацію по р. Коші – притоці Гангу. Всі права на судноплавство належать уряду Непалу. Навігація у межах двох миль від розташованої на ріці греблі з міркувань безпеки забороняється, за винятком спеціальних дозволів, які видаються компетентними органами непальських властей [289]. В організації міжнародного судноплавства по річковому шляху зараз особливо заінтересований Непал. Однак, зі спорудженням греблі договірні зобов'язання Індії зводяться лише до забезпечення навігації по Косі, якщо це технічно можливо. Тому бажаних вигод від спільного

проекту непальська сторона поки що не отримала [308, р. 79].

29 грудня 1954 року Камбоджа, Лаос та В'єтнам підписали Конвенцію про режим морського та річкового судноплавства по р. Меконг. На основі рівності плавання суден прибережних держав є вільним по всій течії ріки, її судноплавних притоках, рукавах і низов'ях на території договірних сторін, а також по всіх водних шляхах, що ведуть в порт Сайгон і до моря. Свобода судноплавства надається також країнам, які визнали дипломатичним шляхом учасників угоди, після їх приєднання до спеціального протоколу до Конвенції. У відношенні держав, котрі не визнали дипломатичним шляхом учасників договору, надання свободи навігації залежить від згоди останніх [28, с. 89–90].

Положення Конвенції 1954 р. не перешкоджають плаванню тайландських торгових суден на ділянці Меконгу, розташованому на території Лаосу, на виконання французько-сіамської Конвенції 1926 р. Тим більше, що в укладеній 5 квітня 1995 року Угоді про співробітництво та стійкий розвиток басейну р. Меконг між учасниками Конвенції 1954 р. та Таїландом підтверджується свобода судноплавства по головному руслу ріки без урахування територіальних кордонів [288].

Розпад колоніальної системи після другої світової війни й утворення ряду незалежних країн породжували необхідність перегляду укладених міждержавних угод про судноплавство по міжнародних ріках Африки.

26 жовтня 1963 року Федеративною Республікою Камерун, Республікою Берег Слонової Кістки, Дагомейською Республікою, Гвінейською Республікою, Федеративною Республікою Нігерія, Республікою Малі, Республікою Нігер, Республікою Верхня Вольта та Республікою Чад було підписано Ніамейську конвенцію про навігацію та економічне співробітництво між державами басейну р. Нігер. Порядок і умови судноплавного використання ріки визначаються Статутом, що являється додатком до названої Конвенції.

Згідно Статуту плавання по Нігеру, його рукавах та пов'язаних з ними ріках, а також на озерах, розташованих на територіях договірних сторін, повністю вільне для торгових і прогулянкових суден, для транспортування товарів та пасажирів.

Свобода судноплавства діє у відношенні торгових суден всіх держав: як прибережних, так і неприбережних. Підставою для такого висновку є зміст преамбули Конвенції 1963 р. В ній зазначено, що договірні країни під час укладення Конвенції брали до уваги Берлінський акт 1885 р., Декларацію 1890 р., Сен-Жерменську конвенцію 1919 р., Барселонську конвенцію 1921 р., котрі можна розглядати як чинні в частині, що не суперечить даній Конвенції. Кожна з прибережних держав вправі встановити режим, котрий вона вважатиме бажаним на своїй території з метою забезпечення безпеки та контролю за судноплавством, у тому розумінні, що даний режим повинен полегшувати, на стільки це можливо, рух кораблів [284, р. 13–15].

Додатковий акт від 25 листопада 1964 року визнав засобами сполучення, відкритими для міжнародного користування, обвідні канали, які могли бути прокладені з метою компенсації несудноплавності чи недоліків водних шляхів на окремих ділянках. На підставі домовленості 1964 р. була створена Комісія по навігації та транспорту на р. Нігер, до якої увійшли 9 членів-комісарів прирічкових країн. До повноважень Комісії відносяться: нагляд за дотриманням Ніамейської конвенції 1963 р.; розробка загальних положень про порядок експлуатації водного басейну р. Нігер, і зокрема правил навігації, включаючи каботажне плавання; підтримка зв'язків між прибережними країнами в цілях найбільш ефективного використання річкових ресурсів; збір та опрацювання необхідної інформації; розгляд проектів покращення використання річкового басейну і подання урядам рекомендацій з питань спільних досліджень та робіт; нагляд за антропогенною діяльністю в басейні Нігеру; розгляд скарг і вирішення спорів. Прийняті Комісією рішення не є обов'язковими для тих держав, які їх у подальшому не затвердили [287, р. 21–29]. В дусі домовленостей 1963-1964 рр. 22 лютого 1974 року Комісія прийняла Загальні правила судноплавства по р. Нігер [4, с. 122–124; 28, с. 85–86].

26 липня 1963 року Республікою Сенегал, Республікою Малі, Гвінейською Республікою, Магометанською Республікою Мавританія була підписана Бамакійська конвенція про спільне освоєння басейну р. Сенегал. Головні положення документу зводяться до того, що ріка разом з притоками оголошується

міжнародною згідно із виробленим і затвердженим прибережними державами статутом. Неточність формулювань Конвенції щодо поняття “міжнародна ріка” та кола користувачів правом на річковий прохід не дають можливості однозначно стверджувати про відкритість сенегальських водних шляхів для всіх націй.

За договором присенегальських держав режим ріки має формуватися виключно ними самими. Подібно до Ніамейського акту 1963 р. Бамакійська конвенція передбачає організацію договірними сторонами Міждержавного комітету, уповноваженого координувати діяльність із вивчення та експлуатації басейну Сенегалу. Рішення Комітету вступають в силу після їх затвердження урядами [329, р. 299–302].

7 лютого 1964 року на Дакарській конференції була прийнята Конвенція про статус ріки Сенегал, що більш предметно врегулювала міжнародно-правовий режим навігації по ній. Конвенція гарантує свободу судноплавства для всіх користувачів: навігація повністю вільна й відкрита для громадян, торгових суден і товарів всіх націй на рівних правах у відношенні портових та навігаційних зборів, а також умов, яким підпорядковано плавання. До приток Сенегалу застосовується аналогічний режим, що й до рік та озер, в які вони впадають [331, р. 302–308].

З кінця 50-х рр. ХХ ст. актуалізувалася проблема перегляду режиму навігації по р. Конго, так як із припиненням існування Французької Екваторіальної Африки (1910-1958 рр.) на її території з'явилися ряд держав, прибережних до ріки: Республіка Конго, Центральноафриканська Республіка та Республіка Чад [11, с. 1294–1295]. У використанні конголезької річкової системи вони в значній мірі залежать від Демократичної Республіки Конго, котра займає лівий берег головної ріки (у верхній і середній течіях) та її найбільшої притоки Убанги. Крім того, дана країна одноосібно володіє низов'ям Конго, контролюючи разом з Анголою естуарій цієї водної магістралі. Складна ситуація в прибережних державах, зумовлена політичними кризами й частими військовими конфліктами, стала на заваді заміні рудиментарної нормативної бази у відношенні навігації по р. Конго, що ґрунтується на Сен-Жерменській конвенції 1919 р. Питання модернізації правової регламентації судноплавства по конголезькій річковій системі залишається відкритим.



Недосконалість режимів плавання по окремих транскордонних водних шляхах Африки наглядно демонструє асиметричність розвитку механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік не лише на континенті, а й в цілому у світі. Не зважаючи на це, квінтесенцією тих правових режимів річкового судноплавства, що витримують помірну їх критику на предмет стабільності, стали положення Віденського акту 1815 р. та Барселонської конвенції 1921 р. Зокрема, когерентний (взаємоузгоджений) вплив цих документів позначився на структурі Ніамейської конвенції 1963 р., форматі її учасників, обсязі свободи навігації, змісті конкретних зобов'язань. Цим самим, договірна практика міждержавних відносин додатково підтверджує компліментарність обох конфігурацій міжнародного річкового права.

Починаючи із середини ХХ ст. на північноамериканських материкових водних просторах головним чином триває розвиток режимів судноплавного використання річкових шляхів, міжнародно-правова основа яких була закладена раніше підписаними договорами.

Із завершенням довготривалих переговорів 3 лютого 1944 року між США та Мексикою була укладена єдина конвенція про використання вод Колорадо, Тіхуани та Ріо-Гранде. Угода акцентовано регулювала питання несудноплавної експлуатації цих рік. Тим не менше, вона передбачала існування Міжнародної прикордонної водної комісії, що мала право видавати протоколи щодо регламентації навігації по річкових шляхах [459].

У 1959 р. після обміну США і Канадою нотами відбулося відкриття глибоководного шляху Великі Озера – ріка Св. Лаврентія [375, р. 211]. Згідно зі спільно прийнятими державами у 1960 р. правилами навігації по цьому шляху дозволяється плавання по ньому суден як договірних, так і третіх країн. Умови навігації кораблів останніх визначається законодавством прибережних націй, а сама можливість їх проходу розглядається не як право вільного судноплавства по міжнародній ріці, а як привілей, що надається цими націями [28, с. 92].

Особливо відчутні зрушення у співпраці держав, по території який протікають південноамериканські транскордонні водні шляхи.

Сучасний міжнародно-правовий режим навігації на Ла-Платі визначений у підписаному 23 квітня 1969 року Аргентиною, Бразилією, Болівією, Парагваєм та Уругваєм Договорі про басейн Ріо де Ла-Плата. В якості одного з найважливіших завдань дана угода виділяє сприяння судноплавству, підтверджуючи при цьому дійсність існуючих до неї домовленостей у тому випадку, якщо вони не суперечать цілям Договору 1969 р. [446, р. 12–13]

Судноплавство в естуарії Ла-Плати регламентується аргентинсько-уругвайською угодою про Ріо де Ла-Плату та її морський кордон від 19 листопада 1973 року. Угода визнає свободу навігації для суден обох держав. Без шкоди для інших укладених Аргентиною та Уругваєм договорів дозволяється плавання державних та приватних суден інших держав басейну Ла-Плати, а також третіх країн. Крім того, кожна із договірних сторін може дозволяти прохід військових кораблів під прапорами неприбережних (небасейнових) націй у порти іншої договірної сторони, якщо це не вступає у протиріччя з державною політикою чи безпекою останньої [465].

Багатостороннє міжнародно-правове регулювання навігації по амазонській річковій системі здійснено на підставі Договору про співробітництво в басейні ріки Амазонки, або Амазонського пакту, від 3 липня 1978 року. Пакт підписали Бразилія, Болівія, Венесуела, Гайана, Колумбія, Перу, Еквадор і Суринам. Договором передбачається надання його учасниками один одному на взаємній основі свободи торгового судноплавства по Амазонці та пов'язаних з нею міжнародних ріках, за винятком перевезень між портами однієї країни. Разом з тим, відмічається, що забезпечення такими свободами прибережних держав не зачіпає прав інших країн, які впливають з односторонніх актів, двосторонніх угод та принципів і норм міжнародного права [467, р. 72].

Тобто чинні регіональні міждержавні домовленості щодо навігації по двох найбільших південноамериканських ріках не тільки встановлюють цілісні режими їх судноплавного використання, близькі за сутністю і змістом до запроваджених у ХІХ ст. Діючі угоди також дають змогу вибудувати прибережним країнам гнучку систему міжнародних навігаційних відносин з урахуванням вже діючих актів

внутрішнього законодавства та підписаних договорів в означеній сфері.

Таким чином, у сучасному світі міжнародне річкове право в частині регламентації судноплавства на суверенній материковій акваторії розвивається пріоритетно за рахунок діяльності держав, що мають вихід до спільного для них водного об'єкту. Співробітництво країн здебільшого має виключно локалізований характер, “замикаючись” на рівні басейну відповідного транскордонного стоку.

На противагу вищезазначеному, універсальний правопорядок у сфері навігаційного використання міжнародних рік, запропонований Барселонською конвенцією про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення від 1921 р., не здобув широкої підтримки серед націй, в тому числі й серед країн, котрі вели війну на боці Антанти. Формально-юридичний зв'язок конвенції із системою версальських домовленостей був номінальним і виражався лише у необхідності скликання спеціальної конференції із розробки даної угоди. Остання не являлася інструментом нав'язування кабальних умов миру у сфері водотранспортних перевезень, оскільки цю роль виконували проаналізовані мирні договори із переможеними державами. Все це ставило Конвенцію 1921 р. над тогочасною історичною реальністю. Зараз домовленість зберігає підтверджений практикою потенціал для впливу на механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації. Барселонська угода, якій не має аналогів у джерельній базі міжнародного права, є альтернативою регіоналізму у регулюванні права проходу по транскордонних річкових мережах.

## **Висновки до Розділу 2**

Проведений аналіз практики держав засвідчує, що механізм міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік має чітко виражену договірну природу. Увесь комплекс присвячених річковій навігації міждержавних угод піддається систематизації, яка базується на врахуванні двох

фундаментальних біполярних компліментарних тенденцій регламентації права судноплавної експлуатації транскордонних водних магістралей. Разом вони забезпечують подальший поступальний розвиток міжнародного річкового права в означеній сфері.

Найбільш чисельна група договорів стосується впорядкування судноплавства по конкретних прісноводних об'єктах, виходячи з їх приналежності певній кількості держав, а значить і виключного (суверенного) права останніх на врегулювання такого роду зовнішніх зносин. Такий формат міжнародних річкових відносин у сфері навігації вперше був санкціонований Заключним актом 1815 р. Механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації, що вибудовується за подібним алгоритмом, можна ідентифікувати як віденську конфігурацію міжнародного річкового права, котра відображає його тяжіння до регіоналізму. Ключовими рисами конфігурації є наступні. По-перше, міжнародно-правовий режим судноплавства встановлюється щодо визначених міжнародних рік і тільки прибережними державами на основі відповідного договору між ними, а приєднання до договору інших суб'єктів є неприпустимим. По-друге, основним і безпосереднім міжнародно-правовим наслідком запровадження цього режиму є вільний прохід торгових суден прирічкових країн по всій судноплавній протяжності стоку. По-третє, проголошення свободи річкової навігації для прибережних держав є результатом поступок на користь один одного, в яких опосередковується їх взаємне обмеження власного територіального суверенітету для цілей судноплавства. По-четверте, право плавання по річковому шляху неприбережних держав може впливати лише з прямої вказівки на це в угоді прирічкових країн; при цьому така можливість пояснюється добровільним і спільним волевиявленням цих країн, а не вимушеним самообмеженням суверенітету кожної з них.

Названому напрямку можна протиставити моноцентризм річкового права у питанні забезпечення плавання суден, який був юридично оформлений після підписання у 1921 р. Барселонської конвенції про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення. Зважаючи на утвердження свободи навігації по найбільших ріках світу на ряді континентів та певний ступінь одноманітності

практики держав у вирішенні пов'язаних з навігацією питань, договірним сторонам вдалося здійснити кодифікацію міжнародного права в частині врегулювання права проходу по внутрішніх водних шляхах безвідносно місця їх розташування. Конвенція пропонує формування механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік на принципово нових засадах. Дана альтернатива у розвитку міжнародного річкового права описується координатами його барселонської конфігурації. До її характерних рис відносяться наступні. По-перше, єдиний для будь-яких міжнародних рік міжнародно-правовий режим судноплавства встановлюється спільно прибережними та неприбережними державами шляхом приєднання до угоди, розрахованої на універсальне застосування. По-друге, дія даного договору може бути поширена і на національні водні шляхи, придатні для навігації, якщо у встановленому порядку згоду на це надасть прирічкова держава. По-третє, на охоплених домовленістю судноплавних материкових водних об'єктах проголошується свобода плавання для суден всіх країн-учасниць цієї домовленості. По-четверте, попри збереження вже з'ясованої специфіки відносин між прирічковими державами, за рахунок вказаного вище принципу взаємності практично досягається своєрідний мультиплікаційний ефект у поширенні свободи річкової навігації у світі. Так, з набуттям чинності для кожної наступної країни відповідних конвенційних норм стають відкритими для проходу як водні шляхи даної країни для інших договірних сторін, так і річкові системи цих договірних сторін для нового учасника ратифікованої угоди.

## РОЗДІЛ 3

### ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МЕХАНІЗМУ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК

#### **3.1 Моделі імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік**

Імплементація норм міжнародного права являється цілеспрямованою організаційно-правовою діяльністю держав, що провадиться ними індивідуально, колективно чи в рамках міжнародних організацій з метою реалізації прийнятих на себе міжнародно-правових зобов'язань. Сутність даної категорії можна розглядати через призму органічно взаємопов'язаного комплексу заходів, котрі послідовно використовуються на міжнародному та національному рівнях для запровадження правил поведінки у відношенні відповідних країн. Цілком виправдано застосовувати зроблений висновок до сфери міжнародного річкового права в контексті діяльності держав по реалізації норм про судноплавство на транскордонних водних шляхах. Вищеописана поетапність процесу імплементації міжнародних зобов'язань коректно накладається на питання впровадження механізму міжнародно-правової регламентації плавання по міжнародних ріках.

Міжнародна підсистема імплементації у даному випадку слугує юридичною платформою при виборі країнами “траєкторії” розвитку міжнародно-правового режиму навігаційного використання їх спільних водних магістралей, котрий надалі має бути екстрапольований на внутрішнє право. Держави як суверенні суб'єкти міжнародного права самостійно формують нормативну основу для безпосереднього співробітництва у галузі водотранспортних відносин. І як показує повномасштабно розкрита їх договірна практика, вихідним базисом для такого спілкування є рішення Віденського конгресу початку XIX ст. та Барселонської конференції, проведеної

після завершення першої світової війни.

Б. Клименко зауважував, що Заключним актом Віденського конгресу 1815 р. було встановлено мінімум міжнародних норм стосовно навігації по міжнародних ріках, який, щоправда, не надавав автоматично свободу судноплавства по них. Для введення в дію цих норм у відношенні конкретної міжнародної ріки необхідним було укладення спеціальної угоди принаймні між двома прибережними державами. В майбутньому принципи Віденського конгресу були застосовані до багатьох рік [73, с. 5]. Доречно відмітити, що Заключний акт в частині регулювання проходу по внутрішньо водних шляхах, зберігає свою чинність. А Продовольча і сільськогосподарська організація ООН враховує документ при систематичному індексуванні угод, декларацій, актів і справ, присвячених праву міжнародних водних ресурсів, відносячи його до міжнародних конвенцій універсального застосування [412, р. i-iii].

Міжнародний механізм імплементації Барселонської конвенції 1921 р. зводиться до укладення на її підставі окремих договорів прирічковими націями. Для прикладу можна навести Ніамейську конвенцію 1963 р. щодо навігації по р. Нігер., яка також базувалася і на Берлінському акті 1885 р., що у свою чергу ґрунтувався на Заключному акті 1815 р. Однак, зазвичай країни одразу приступали до ратифікації Барселонської угоди без розробки спеціальної регіональної домовленості.

Отже, на першій стадії імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на міжнародних ріках політика держав зосереджена на вирішенні питання запровадження договірного порядку судноплавного використання даних рік. При цьому існуюча практика подолання цієї проблеми спонукає країни до формування міжнародно-правового режиму проходу по транскордонних водних шляхах за однією з двох усталених моделей: за віденською чи барселонською конфігурацією, сутність яких нами була розгорнуто представлена раніше.

Відштовхуючись від тези про цілісність процесу імплементації в даній сфері, ми пропонуємо власне бачення конструктивного вибудовування її міжнародної підсистеми. Адже не зважаючи на те, що теорія та практика міжнародного річкового

права доводить можливість одночасного поєднання обох конфігурацій, є сенс визначення пріоритетної моделі розвитку цієї підсистеми.

Історично прибережні держави надавали перевагу саме локальним домовленостям при регламентації навігаційної експлуатації спільних внутрішніх водних шляхів. Явна чисельна перевага таких угод на фоні непопулярності всезагальних конвенцій про річкове судноплавство зайвий раз це підтверджує. Логіка пошуку державами варіантів співробітництва у відношенні узгодженого використання транскордонних прісноводних ресурсів зорієтувала їх на створення регіональних договірних механізмів співпраці. Тим більше, що із підписанням Заключного акту 1815 р. для цього склалися мінімально необхідні юридичні передумови.

Навпаки, Барселонська конвенція про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення 1921 р. являється відкритою для всіх націй. Тому той факт, що склад учасників даної угоди був сформатований не за басейновим принципом, зумовив її “невибіркову” дію після набрання чинності. Так, у сучасних умовах географічне розташування договірних сторін, котрі ратифікували конвенцію, засвідчує, що зараз ще не має можливості повноцінно застосувати її до хоча б однієї річкової системи світу чи окремої міжнародної ріки. Конвенційні положення про вільну навігацію поширюються тільки на договірні сторони. Відтак, принцип взаємності у надані іноземним суднам права проходу по внутрішніх водних шляхах породжує специфічний зміст поняття свободи річкового судноплавства, що не співпадає за обсягом ні з широким, ні з вузьким традиційними трактуваннями цієї юридичної категорії. Тобто, якщо ті чи інші прирічкові держави не приєднуються до барселонської домовленості, регулятивний потенціал останньої значно знижується, оскільки вона в даному разі не зможе самотужки врегулювати плавання по водотранспортних коридорах. Нідерландський юрист Б. Вітані справедливо називає відповідні приписи домовленості обмеженням свободи навігації по міжнародних ріках і кроком назад у порівнянні актами про судноплавство ХІХ ст., котрі гарантували цю свободу для всіх членів світового співтовариства [482, р. 85].

Виходячи з наведених міркувань, засновувати міжнародно-правовий режим



проходу по недоговірних міжнародних ріках виключно на нормах Конвенції 1921 р. без укладення прирічковими державами спеціальної угоди уявляється передчасним і неефективним.

Оскільки головним проявом впливу міжнародного права на національне право є узгодження змісту норм останнього з положеннями першого, національна підсистема імплементації механізму міжнародно-правового регулювання річкового судноплавства повинна спиратися на збалансоване використання відсилок та інкорпорації.

Загальні та спеціальні відсилки, що традиційно виділяються в доктрині міжнародного права, у нашій ситуації виступають різновидом державного волевиявлення у відношенні взятих країною міжнародних зобов'язань у галузі воднотранспортних відносин. Проте існування зазначених категорій відсильних норм тягне за собою далеко не однакові наслідки.

Загальна відсилка містить посилання на невизначене число міжнародних річкових угод, а тому її приписи носять переважно загальний характер. Типовими прикладами цієї відсилки є норми Кодексу внутрішнього водного транспорту Білорусії та Російської Федерації: судно, яке плаває під іноземним прапором, при заході на внутрішні водні шляхи Республіки Білорусь може бути піддано огляду на однакових підставах із суднами, що плавають під Державним прапором Республіки Білорусь, якщо міжнародними договорами Республіки Білорусь не передбачено інше (ч. 3 ст. 123) [75]; у міжнародному сполученні перевезення пасажирів і їх багажу по внутрішніх водних шляхах здійснюється у відповідності до міжнародних договорів Російської Федерації (ч. 5 ст. 95) [76].

Спеціальні норми-відсилання, навпаки, мають конкретно-нормативний характер, так як вказують на визначений міжнародний документ чи його положення і найчастіше адресовані конкретним суб'єктам внутрішнього права. Згідно п. 4.8 наказу Міністерства інфраструктури України "Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України" від 25 лютого 2011 року № 7 річкова автоматична ідентифікаційна система повинна відповідати вимогам Резолюції № 63 "Міжнародний стандарт для систем виявлення

і відстеження суден на внутрішніх водних шляхах” ЄЕК ООН та забезпечувати можливість прийому повідомлень відповідно до Резолюції № 60 “Міжнародний стандарт, що стосується повідомлень судноводіям і систем електронних судових повідомлень на внутрішньому судноплаванні” ЄЕК ООН [133]. Взагалі, практика підтверджує популярність спеціальних відсилок при імплементації “м’якого” річкового права, зокрема рекомендацій ЄЕК ООН, адже воно з’явилося в результаті вдалих спроб наднаціональних структур гармонізувати існуючі міжнародно-правові режими проходу по окремих річкових системах.

Інкорпорація міжнародно-правових норм про навігацію на міжнародних ріках у національний правопорядок є достатньо розмаїтою і може виражатися у виданні органами державної влади різноманітних законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів. Цілком вірогідним уявляється присутність серед них як документів, які з граничною точністю рецинують міжнародні правила річкового судноплавства, так і більш розповсюджених у цій сфері трансформаційних актів.

Використання прийомів інкорпорації конвенційних норм річкового права для адекватного їх виконання на суверенних ділянках водних шляхів не можна описати однозначними закономірностями. На нашу точку зору, держави в силу свого суверенітету володіють формальною свободою визначення конкретних моделей інкорпорації. Нерідко вибір детермінований особливостями регулятивних властивостей відповідних міжнародно-правових приписів [21, с. 79].

З точки зору регламентації порядку проходу по міжнародних ріках пряме запозичення норм міжнародного права було б припустиме за відсутності у країні ідентичних або максимально уніфікованих норм внутрішнього права стосовно правил навігації по транскордонних материкових водах, вже вироблених суб’єктами міжнародного права на основі угоди. Хоча з іншого боку, держава тут вільна зупинитися й на решті варіантів імплементації. Вона вправі вдатися до трансформації з метою пристосування міжнародних норм до потреб та специфіки правової системи або до введення у нормативне поле спеціальних відсилок.

Втім, не кожен випадок підписання і ратифікації договору про суднопластво на міжнародних ріках обумовлює необхідність внесення змін у внутрішньодержавне

право. Перед країною виникає необхідність приведення в дію національного механізму імплементації договору тільки в тому випадку, коли її правова система не має у розпорядженні необхідних правових засобів для неухильного і точного виконання угоди. Якщо ж у внутрішньому праві існували відповідні норми ще до укладення домовленості, то очевидно, що імплементація у формі інкорпорації чи відсилки являється просто зайвою або вимагає несуттєвих корективів.

Фактично, інкорпорація, загальна і спеціальна відсилки доповнюють варіативний ряд моделей імплементації механізму міжнародно-правового регулювання річкового судноплавства. Ключова їх специфіка полягає в тому, що використовуються вони тільки у правореалізаційному процесі всередині держави, безпосередньо забезпечуючи транспозицію розробленого режиму проходу по водотранспортних магістралях у національний правопорядок.

### **3.2 Інтегрована модель імплементації механізму міжнародно-правового регулювання навігації на внутрішніх водних шляхах України**

Науково-прикладна цінність проаналізованих моделей імплементації повномасштабно розкривається при їх застосуванні до країн з розгалуженою мережею материкових вод, міжнародно-правова база навігаційної експлуатації яких залишається несформованою. Відтак, оцінка практичного значення дослідження жодним чином не буде применшена і при апробації даних моделей на Українській державі, котра має певні здобутки у створенні норм міжнародного річкового права та їх реалізації на власній території.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 1996 року № 640 затверджено перелік внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. До річкових шляхів, визнаних придатними для навігації, належать: Дніпро, Прип'ять, Десна, Південний Буг, Інгулець, Самара, Дністер, Дністровський лиман, Орель, Сула, Ворскла, Стир, Горинь. До морських судноплавних шляхів,

окрім Чорного й Азовського морів, віднесено Бузько-Дніпровський лиман р. Південний Буг та Дунай [159].

Властивість транстериторіальності притаманна не всім із названих водних об'єктів. За критерієм наявності в них даної ознаки до міжнародних рік, судноплавні ділянки яких знаходяться у межах українських кордонів, належать: Дунай (прибережні держави у напрямку від витoku до гирла: Німеччина, Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна); Дніпро (Росія, Білорусь, Україна); Прип'ять, права притока Дніпра (Білорусь, Україна); Десна, ліва притока Дніпра (Росія, Україна); Дністер (Молдова, Україна); Ворскла, ліва притока Дніпра (Росія, Україна); Стир, права притока Прип'яті (Україна, Білорусь); Горинь, права притока Прип'яті (Україна, Білорусь). Дністровський, Дніпровський та Бузький лимани є естуаріями однойменних рік, що утворилися внаслідок природних процесів трансгресії – наступу (Чорного) моря на суходіл під час занурення земної кори. Тому в цілях міжнародно-правової регламентації проходу по водотранспортних коридорах акваторію цих лиманів слід розглядати як невід'ємну частину водного середовища відповідних річкових шляхів. Така позиція знайшла свою підтримку у міжнародному праві. Як правило, прибережні нації вдавалися до одноманітного регулювання навігаційного використання міжнародних рік з естуарним типом гирла (Вашингтонський договір 1871 р., Ніамейська конвенція 1963 р., Амазонський пакт 1978 р. та ін.). У поодиноких випадках, коли до естуарію мали вихід декілька країн, вони визначали спеціальний судноплавний режим даної ділянки ріки (аргентинсько-уругвайська угода про Ріо де Ла-Плату та її морський кордон 1973 р.).

З метою розвитку міжнародної навігації на внутрішніх водних шляхах України держава надала згоду на обов'язковість декількох панєвропейських річкових угод: Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996 р. [256], Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами 2000 р. [58], Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001 р. [60].

Із вказаних домовленостей тільки Угода 1996 р. (УМВШ) діє у відношенні всіх країн (за винятком Німеччини), які є прибережними до міжнародних рік України. Що важливо, даною угодою до водних шляхів категорії “Е” (класи IV-VII) віднесено національні (Південний Буг) та міжнародні (Дунай, Дніпро, Дністер, Десну, Тису, Прут, Прип’ять) ріки, які протікають по території нашої держави. При цьому Тиса і Прут несудноплавні в межах її кордонів. Всі інші водні шляхи, котрі перетинають Україну, відносяться до категорії регіональних (I-III класів) і мають другорядне значення для міжнародних перевезень. Портами внутрішнього плавання міжнародного значення визнано Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпродзержинськ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нову Каховку, Херсон, Чернігів, Миколаїв, Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Кілію, Білгород-Дністровський, Рені [51]. Тим не менше, документ обмежується стандартизацією технічних параметрів і вимог до транс’європейської воднотранспортної мережі. Угода 2000 р. і Конвенція 2001 р. за поточним складом учасників може бути застосована до всієї протяжності виключно Дністра, Десни й Ворскли та лише для цілей, передбачених вказаними актами.

Взагалі, угоди, котрі з’явилися в ході роботи ЄЕК ООН, зачіпають чітко визначене коло питань. Будучи системно пов’язаними між собою, вони взаємодоповнюють одна одну. Тому завданням України має стати здійснення внутрішньодержавних процедур, необхідних для набрання чинності решти пан’європейських домовленостей. Оскільки у комплексі ці домовленості все ж не забезпечують всебічної регламентації проходу по її міжнародних ріках, механізм міжнародно-правового регулювання їх навігаційного використання повинен ґрунтуватися на договорах між прибережними націями, як у випадку з Дунаєм. Загальноєвропейське річкове право виконуватиме роль надбудови над міжнародно-правовим режимом судноплавства по конкретних водних шляхах.

6 лютого 1998 року між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Білорусь була підписана Угода про судноплавство внутрішніми водними шляхами. Домовленість обмежується питаннями невійськової навігації. Вона відкрила можливість здійснення пасажирських та вантажних перевезень між портами договірних сторін, транспортування плавучих об’єктів і перегону суден, визначила

порядок та умови проведення прикордонного, митного та інших видів контролю. Угода передбачає свободу судноплавства виключно для самохідних чи несамохідних суден, які занесені до офіційного реєстру країни-учасниці угоди, і плавають під її прапором. Допускається транзит. Право каботажного плавання в межах акваторії держави надається лише національним суднам, якщо інше не буде дозволено її уповноваженим транспортним відомством. Згідно положень домовленості дані відомства мали визначити ділянки материкових вод, по яких повинно бути забезпечено прохід плавзасобів [252].

25 травня 2001 року Міністерство транспорту і комунікацій Республіки Білорусь та Міністерство транспорту України уклали Угоду про подальший розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Документ стосується спільного вирішення і порядку виконання технічних, експлуатаційних та інших питань, пов'язаних з відновленням і підтримкою умов безпечної навігації на головних магістралях північної частини чорноморського басейну – Бузько-Дніпровському лиману, Дніпрі та Південному Бузі – разом з деякими їх притоками (Десні, Прип'яті, Сожі, Березині) [226].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 лютого 2006 року № 105-р було схвалено проект Угоди між урядами України та Молдова про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, а керівника профільного міністерства від української сторони уповноважено на підписання договору [202]. Проте домовленість не пройшла процедури затвердження (чи ратифікації). Очевидно, що угода, про яку йдеться в розпорядженні № 105-р, буде застосовуватися до молдовської частини р. Прут та р. Дністер.

Розпорядженням Кабінету Міністрів від 9 червня 2011 року № 523-р схвалено проект його Угоди з Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами [203]. Однак, текст договору не оприлюднено. Судячи з політичних заяв, взаємного розташування держав та наявної в них мережі внутрішніх водних шляхів, в тому числі сполучених з морем, угода насамперед стосуватиметься запровадження вільного проходу по Дніпру, Південному Бугу, Волзі, Дону і решті їх судноплавних рік.

Окремо варто виділити домовленості про навігацію на внутрішніх водних шляхах, яких досягнув Кабінет Міністрів України з урядами ФРН [255] та Хорватії [253]. Названі держави об'єднують не спільні кордони, а спільна ріка – Дунай. Тому ключовою особливістю названих угод є відкриття доступу для українських суден до магістральної лінії Рейн-Майн-Дунай та її відгалужень, розташованих на території контрагентів української сторони. Взамін судна, що плавають під німецьким та хорватським прапорами, отримали можливість проходу по материковій акваторії нашої країни. Враховуючи однотипність двосторонніх міжурядових угод щодо трансконтинентального судноплавства, в детальному їх аналізі немає потреби.

У світлі обрання Україною курсу на євроінтеграцію актуалізується аналіз Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 27 червня 2014 року (далі – Угода про асоціацію, Угода 2014 р.), яка стосується різних аспектів річкової навігації. В контексті визначених у документі принципів лібералізації надаваних морським транспортом послуг відмітимо, що кожна договірна сторона на власній території гарантує постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої договірної сторони організацію своєї діяльності на умовах національного режиму або режиму найбільшого сприяння. Активність суб'єктів господарювання у названій сфері не вичерпується наданням послуг морського перевезення. Вона включає придбання та використання ними від власного імені або від імені своїх замовників транспортних послуг будь-якого виду, зокрема перевезення внутрішніми водними шляхами, автомобільним та залізничним транспортом, а також послуг, пов'язаних з усіма видами перевезень, необхідних для надання єдиної транспортної послуги [291].

Угода про асоціацію не відкриває для потреб навігації материкові акваторії її учасників. Керуючись положеннями домовленості, іноземні перевізники від обох сторін не можуть самостійно вільно обслуговувати міжнародні річкові сполучення чи сполучення типу “ріка – море”, якщо інше не впливає з дво- чи багатосторонніх договорів відповідних держав. До моменту підписання таких договорів дані компанії-нерезиденти виступатимуть або ланкою в ланцюгу перевезень на транс'європейському водному просторі, або все ж здійснюватимуть прохід на

умовах, нетотожних усталеному поняттю свободи річкового судноплавства.

Практичний приклад яскраво відображає суто установчий характер Угоди 2014 р. для зростання динаміки навігаційної експлуатації рік договірних сторін. У змодельованій ситуації необхідно доставити вантаж покупцю французьким судном з порту м. Гавр (Франція) у порт м. Київ. Перевезення товару через Атлантичний океан, Середземне, Егейське, Мармурове та Чорне моря малоімовірне через вищу собівартість транспортних послуг у порівнянні з плаванням по значно коротшій дистанції – європейськими водними шляхами міжнародного значення. Тому прохід здійснюватиметься по шляху Е-80, маршрут якого описано в УМВШ. Далі вантаж переправлятиметься через Чорне море по Дніпру до місця призначення. На водному відрізку від м. Гавр до м. Тьйонвіль (Франція), розташованого на р. Мозель, французьке судно підпорядковуватиметься дії права ЄС та внутрішнього права прибережних країн. На ділянці від м. Тьйонвіль до м. Кобленц (гирло Рейну) додатково застосовується Конвенція про будівництво каналів на р. Мозель 1956 р., а на Рейні до м. Майнц (гирло р. Майн) – Мангеймська конвенція 1868 р. Прохід по лінії Майнц – Бамберг – Кельхейм визначається спеціальним законом ФРН про правовий статус водного шляху Майн – Дунай 1986 р. Статус Дунаю від Кельхейма до устя виписано Белградською конвенцією 1948 р. Усі перераховані документи надають право неодноразового і безперешкодного виходу торгових суден під прапором держави-члена ЄС у Чорне море. Але у Франції з Україною немає домовленості про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Тому у її транспортної компанії два варіанти: запросити в українських властей індивідуальний дозвіл на прохід по Дніпру або відвантажити товар в морському порту, приміром в Одесі, для подальшої доставки одержувачеві. Саме останній випадок і має на увазі Угода 2014 р., коли в ній ведеться мова про придбання і використання (а не надання) іноземним морським перевізником послуг перевезення внутрішніми водними шляхами в інтересах замовника. Той же вигляд матиме діаметрально протилежна ситуація із транспортуванням вантажу українським судном у зворотному напрямку, адже з аналогічних причин в порту Тьйонвіля перевізник очевидно буде змушений передати товар іншим (місцевим) компаніям-



постачальникам [208, с. 265–266].

З метою забезпечення скоординованого розвитку і прогресивної лібералізації перевезень між Україною та ЄС умови обопільного доступу на ринок перевезень для автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту будуть визначені можливими у майбутньому спеціальними договорами. До їх укладення не запроваджуватимуться такі умови доступу, які є більш обмежувальними у порівнянні із ситуацією, що склалася на дату, що передує даті набрання чинності Угодою про асоціацію [291].

Вищезазначені норми Угоди створюють перспективи для просування на схід континенту технологічної карти єдиної мультимодальної транспортної мережі Європи (TEN-T). Передумовою ефективної апробації TEN-T на території нашої держави стане підписання спеціальних транспортних договорів між Україною та Європейським Союзом. Причому Угода 2014 р. визначає співвідношення дії останніх з домовленостями про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, котрі вже були укладені країною з декількома державами-членами ЄС [208, с. 266]. Згідно ч. 3 ст. 136 Угоди положення цих двосторонніх домовленостей, які не будуть охоплюватися запланованими на майбутнє транспортними угодами, продовжуватимуть застосовуватися [291].

І ЄС, і Україна вчинили взаємні застереження щодо резервування за собою права на малий (національний) каботаж. Передбачено збереження прав на перевезення (зокрема, по маршруту Рейн-Майн-Дунай) на користь операторів-постачальників послуг, які базуються у відповідних країнах та відповідають критеріям державної належності відносно власності. Хорватія зняла із себе зобов'язання забезпечити національний режим та режим найбільшого сприяння стосовно внутрішнього водного транспорту, Австрія та Угорщина – у відношенні створення юридичних осіб для цілей експлуатації флоту під національним прапором держави заснування (додатки XVI-A, XVI-D) [291].

Асиметричною виглядає структура зобов'язань сторін по лібералізації ринків транскордонних послуг, пов'язаних з воднотранспортними перевезеннями, у секторальному розрізі [208, с. 266]. За кількісними параметрами ширший обсяг

зобов'язань задекларував Європейський Союз. Це ринки: власне послуг пасажирських (вантажних) перевезень (за винятком малого каботажу), послуг з технічного обслуговування і ремонту суден, допоміжних послуг для транспорту на внутрішніх водних шляхах (буксирування та маневрових послуг, послуг вантажних транспортних агентств, послуг з оренди суден з командою, з обробки вантажів, зі зберігання у складах та пакгаузах, супроводжувальних послуг для внутрішнього водного транспорту, інших супроводжувальних послуг). Проте глибина процесу регулятивного зближення з Україною в даних сферах невелика – по кожному зі згаданих секторів (підсекторів) ряд країн-учасників ЄС висловили застереження про обмеження доступу. Наша ж країна взяла на себе значно менше зобов'язань. Але зустрічних вилучень в сегментах, котрі готові до лібералізації, практично не заявляла (додатки XVI-B, XVI-E) [291].

У галузі внутрішнього водного транспорту Україна має поступово наблизити своє законодавство до права ЄС. У строк від 1 до 5 років після набуття чинності Угоди про асоціацію повинні бути впроваджені акти Євросоюзу, котрі визначають засади функціонування ринку (Директива Ради № 96/75/ЄС [337]), доступу до професії судноводія (Директива Ради № 87/540/ЄЕС [335], Директива Ради № 96/50/ЄС [336]), безпеки судноплавства (Директива № 2006/87/ЄС [344], Директива № 2008/68/ЄС [345]), діяльності річкових інформаційних служб (Директива № 2005/44/ЄС [343]) (додаток XXXII) [291].

Стан, у якому перебуває національна підсистема імплементації механізму міжнародно-правового регулювання судноплавного використання материкових вод України, засвідчує помірний прогрес у прийнятті базових актів внутрішнього права. На наше переконання, серед документів нормативного змісту варто розмежовувати ті, які напряду не стосуються проблеми впровадження цього механізму, і ті, що реалізують певне завдання в заданому напрямку. Першим властивий загальний характер. Їхня роль допоміжна, але не менш важлива: сприяти гармонічному співіснуванню нових норм та конструкцій річкового права, що з'явилися у результаті імплементаційної діяльності держави, з уже усталеними елементами системи права і законодавства. Другі призначені для виконання країною на власній

території взятих на себе міжнародних зобов'язань щодо утвердження міжнародно-правового режиму навігації на внутрішніх водних шляхах.

Загальне законодавство на чолі з Конституцією України [97] у своїй сукупності представлене джерелами, що забезпечують дію норм міжнародного річкового права у просторово-територіальному, юридичному та інфраструктурному вимірах. До першої групи входять Водний кодекс України [16], Закони України “Про державний кордон України” [54], “Про державну прикордонну службу України” [55], “Про прикордонний контроль” [59] тощо, а до другої – Закон України “Про міжнародні договори України” [56]. Третю групу складають нормативно-правові акти, які містять засади функціонування транспортної галузі та особливості здійснення діяльності на транспорті, визначають пріоритети його розвитку. Основними джерелами права у цій сфері є Закони України “Про транспорт” [62], “Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період” [64], “Про транзит вантажів” [61], “Про перевезення небезпечних вантажів” [57], “Про транспортно-експедиторську діяльність” [63]. Окремо слід виділити Цивільний [271] і Господарський [25] кодекси та Кодекс торговельного мореплавства України [77], які передусім разом наповнюють законодавчими нормами міжгалузевий правовий інститут перевезень.

Специфікою ж національного законодавства у сфері водного транспорту є розмежування морського та внутрішнього водного (річкового) транспорту в частині їх правової регламентації. Комплексним законодавчим актом з морського права є Кодекс торговельного мореплавства. Його дія поширюється на морські судна під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо міжнародними договорами України не встановлено інше, а також на судна внутрішнього плавання – під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт [77]. Однак, документ не вирішує низки важливих питань, що безпосередньо стосуються діяльності внутрішнього водного транспорту: управління роботою річкових портів, експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, справляння портових зборів

у річкових портах та багато інших. Відсутнє навіть нормативне поняття річкового порту, хоча на одній з найбільших судноплавних рік України – Дніпрі – їх більше десяти.

За часів Радянського Союзу і до цього часу на території нашої держави діє Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року № 1801 [263]. Ним регулюються різні аспекти національного внутрішнього водного транспорту, у тому числі правовідносини щодо навігації на річкових шляхах України. Проте зазначений акт явно застарів та не задовольняє потреби сучасного ринку. Наприклад, ст. 51 Статуту зобов'язує пароплавства для перевезення товарів народного споживання й інших вантажів без тари мати контейнери [263]. Але з приватизацією майна майже весь контейнерний парк увійшов до статутного фонду Київського річкового порту. Акціонерна судноплавна компанія “Укррічфлот” зовсім залишилася без контейнерів. Це призвело до неможливості виконання норми про контейнерні перевезення. До того ж, з урахуванням дрібних поставок для інших річкових портів України відсутність контейнерів стала фатальною через скорочення обсягів вантажних перевезень [242, с. 259].

Тобто на сьогодні у правовій регламентації відносин внутрішнього судноплавства в Україні присутні явні недоліки. Кризові моменти доповнюються суперечностями, з якими стикаються підприємства і організації у сфері експлуатації річкового флоту. Тому назрілі проблеми необхідно розв'язувати за допомогою прийняття законодавчого акту, який би врегулював діяльність внутрішнього водного транспорту, організацію перевезень внутрішніми водними шляхами, порядок і умови утримання внутрішніх водних шляхів та їх інфраструктури, порядок і умови будівництва й експлуатації гідротехнічних та інших споруд цих шляхів, загальні засади впорядкування руху суден, особливості функціонування річкових портів та ін.

Згідно Програми інтеграції України до Європейського Союзу (далі – Програма інтеграції до ЄС), схваленої Указом Президента від 14 вересня 2000 року № 1072/2000 [257], таким законодавчим актом мав стати Кодекс внутрішнього

водного транспорту. Кодекс до цього часу не прийнято. Тільки в деяких щорічних планах Кабінету Міністрів по реалізації положень Програми значилося створення проекту Закону “Про внутрішній водний транспорт України” [199; 200], а надалі – проекту Закону “Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України” [195]. Законопроект з цією назвою пройшов перше читання у Верховній Раді VI скликання [154]. Втім, парламент VII скликання у другому читанні його відхилив [71].

Прийняття спеціального закону обумовлено політико-правовими та соціально-економічними чинниками найвищого порядку: виконанням програмних завдань щодо входження України до Європейського Союзу і потребою виходу вітчизняного воднотранспортного комплексу зі стану стагнації. Для одночасного розв’язання обох проблем за допомогою використання важелів державного регулювання необхідною уявляється розробка Кодексу внутрішнього водного транспорту України. Введення в дію саме цього законодавчого акту вимагає Програма інтеграції до ЄС. Крім того, Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України у своєму висновку на проект Закону України “Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України” відзначило об’ємність та широкомасштабність законів подібного типу, наголосивши на доцільності змістовного наповнення загальних положень проекту за рахунок характеристики основних компонентів системи внутрішнього водного транспорту [15]. З позицій юридичної техніки даний Кодекс регулятивним впливом зможе охопити статичний і динамічний аспекти правової регламентації воднотранспортної галузі – статус річкового транспорту і річкових портів та режим навігації на внутрішніх водних шляхах. Зрештою, якщо під кутом зору законодавства морському транспорту протиставляється (у конструктивному значенні слова) транспорт внутрішньоводний, то позитивне регулювання також повинно бути рівнозначним: Кодексу торговельного мореплавства має кореспондуватися Кодекс внутрішнього водного транспорту. Досвід розробки та застосування даного кодифікованого акту накопичений у придніпровських держав, сусідів України: Білорусії та Російської Федерації.

Підзаконна правотворчість у сфері річкового судноплавства розвивається швидшими темпами. Кабінет Міністрів України та центральні органи виконавчої

влади здатні оперативніше реагувати на обстановку, котра складається на ринку перевезень.

6 березня 1992 року Кабмін видав постанову № 115 “Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден”, яка стосується портів Запоріжжя, Дніпропетровська, Києва, Кременчука, Миколаєва, Нової Каховки, Херсона та Черкас. У Херсонському та Миколаївському портах створено пункти пропуску через державний кордон, пункти прикордонного, митного, санітарно-карантинного, ветеринарного, фітосанітарного контролю [156]. До річкових портів можуть заходити судна, що плавають під прапорами країн, з якими укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, а також пасажирські, спортивні, парусні судна та яхти, що плавають під прапором країн, з котрими не підписано таких угод. Всі інші судна тих націй, з якими не досягнуто названих домовленостей, заходять до річкових портів на підставі одноразових тимчасових дозволів Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті (далі – Укрморрічінспекція) [155].

Порядок отримання індивідуального дозволу затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 9 листопада 2012 року № 665. Адміністрація держави прапора, судновласник чи його представник повинні не пізніше ніж за десять календарних днів до прибуття судна в річковий порт звернутися до Укрморрічінспекції з поданням за встановленою формою. Після реєстрації та перевірки подання на предмет можливості точної ідентифікації судна, обсягу та виду його вантажу, маршруту слідування, власника й країни прапора інспекція розміщує на своєму офіційному сайті оголошення з інформацією про перевезення експортних вантажів. Умовою отримання дозволу є або відсутність звернень до інспекції від національних транспортних компаній про виконання експортних поставок власними силами, або, у противному разі, узгодження позицій між іноземним та національними перевізниками щодо здійснення цих поставок, яке відповідатиме інтересам України в особі інспекції. Даний орган повинен видати дозвіл не пізніше ніж за одну добу до прибуття судна до річкового порту, в якому відкрито пункт пропуску через державний кордон (пункт контролю). Дозвіл підлягає

реєстрації у спеціальній книзі, надсилається засобами факсимільного зв'язку капітану річкового порту, а його копія видається заявнику [132]. Отже, для ситуацій, коли в конкурентному середовищі на національному ринку воднотранспортних послуг з'являються передумови для змагальності з іноземними перевізниками, наказ № 665 зорієнтований на непряму підтримку національних компаній. В документі реалізовано стратегію вітчизняної політики стриманого протекціонізму у сфері вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами [213, с. 20].

Постановою КМУ від 16 травня 1996 року № 529 визначено порядок заходження і перебування у внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових суден і підводних човнів (далі – іноземних військових кораблів). Іноземні військові кораблі зобов'язані здійснювати плавання у межах даної акваторії тільки в надводному положенні, додержуватися правил радіозв'язку, навігаційних портових, митних, санітарних та інших правил, а також користуватися послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим [161].

Постановою від 26 вересня 1997 року № 1069 уряд затвердив порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, котрий пов'язаний з упорядкуванням невійськового судноплавства. Реєстрація полягає у внесенні відомостей про судно до Державного суднового реєстру або Суднової книги та отриманні цим судном свідоцтва про право плавання під Державним прапором України [160].

Вагому роль у забезпеченні роботи механізму імплементації відіграють акти транспортних відомств: Міністерства транспорту України (далі – Мінтранс) та його правонаступників. Їх нормативні документи здебільшого спрямовувалися на перегляд застарілих елементів національного режиму річкового судноплавства. При цьому поетапне оновлення правової бази не завжди відбувалося своєчасно і послідовно.

З метою забезпечення безпеки навігації наказом Мінтрансу від 19 квітня 2001 року № 225 була затверджена інструкція про огляд суден, які здійснюють плавання на внутрішніх водних шляхах України. Під обов'язковий і профілактичний огляд

Укрморрічінспекції потрапили судна всіх націй та форм власності [137].

На заміну наказу 1992 року начальника МДО “Укррічфлот” Мінтранс наказом від 5 листопада 2003 року № 857 ввів у дію Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України. Воно поширюється на транспортні події, що трапились із суднами внутрішнього плавання, суднами змішаного плавання “ріка-море” та морськими суднами під час їх прямування річковими внутрішніми водними шляхами України, а також з малими суднами під час їх прямування внутрішніми водними шляхами України [139].

Своєрідним чином вибудовувалася правова основа для створення сприятливих у навігаційному відношенні умов на внутрішніх водних шляхах України з метою забезпечення безпеки плавання морських і річкових суден. Вихідним документом виступало Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення плавання транспортних, промислових, спеціальних та інших морських і річкових суден в океанах, морях і внутрішніх водних шляхах СРСР, затверджене Заступником Головнокомандуючого ВМФ СРСР 30 грудня 1968 року. Застосування акту доби Радянського Союзу припинилося з прийняттям Мінтрансом у 2001 р. актуального для України наказу майже з ідентичною назвою [138]. Натомість, 29 травня 2006 року Міністерство транспорту та зв'язку України видало новий наказ № 514 “Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України”, яким скасувало наказ 2001 р. [135]. Здійснення навігаційно-гідрографічного забезпечення річкового судноплавства вперше за декілька десятиліть залишилося без юридичного супроводу. Тільки через рік ситуація була виправлена.

З метою створення та підтримання безпечних умов навігації по материковій акваторії 14 червня 2007 року Мінтрансзв'язок затвердив спеціальне Положення. На його основі запроваджено єдину систему навігаційного забезпечення річкового судноплавства, що включає цілий комплекс шляхових робіт: проміри, днопоглиблення, дноочищення, тралення, встановлення засобів навігаційного оснащення, забезпечення безпечного лоцманського проведення, функціонування і



утримання річкової інформаційної служби, забезпечення зв'язку, надання щоденної гідрологічної та навігаційно-гідрографічної інформації, забезпечення безперервного пропуску через судноплавні гідротехнічні споруди та під підйомними фермами мостів, утримання гідротехнічних споруд портів та баз-стоянок, своєчасне відкриття та закриття навігації [134]. Безпосередньо взаємопов'язаним з даним актом є наказ Мінтрансзв'язку від 13 червня 2007 року № 492, з видачею якого набули чинності Правила технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд. Що важливо, документ унормував роботу судноплавних шлюзів з низовими та верховими підхідними каналами, дамбами, напрямними і причальними спорудами, аванпортом [136].

Розробити правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах з урахуванням норм права ЄС [200; 201] вдалося лише у 2004 р., коли Мінтранс своїм наказом одночасно скасував правила плавання по водних шляхах РРФСР, котрі діяли на українській території [141]. Документ головним чином присвячений різним питанням судноводіння, аніж юридичним аспектам реалізації права на прохід. Проте прийняття цього значного за обсягом трансформаційного акту ознаменувала перейняття новітніх еталонів безпеки річкової навігації. Було підготовлено ґрунт для повномасштабного впровадження річкової інформаційної служби (далі – РІС) – сучасної гармонізованої служби збору, обробки та аналізу інформації для забезпечення судноплавства, що відповідає європейським стандартам і директивам ЄЕК ООН [402, s. 650–652, 655].

Вжиття комплексу заходів по налагодженню функціонування РІС на внутрішніх водних шляхах України передбачено наказом Міністерства інфраструктури від 25 лютого 2011 року № 7. РІС входить до складу ДП “Дельта-лоцман”. Її головне завдання – забезпечення безпеки судноплавства, ефективності водотранспортних перевезень та охорони навколишнього середовища, покращення взаємодії з іншими видами транспорту (морським, автомобільним та залізничним) [133]. До створення РІС не було системи, яка б дозволяла здійснювати моніторинг переміщення суден по всій судноплавній протяжності рік. Слід зазначити, що апаратно-програмний комплекс РІС дозволяє обмін інформацією по судноплавству в

режимі реального часу з аналогічними службами сусідніх прибережних держав.

Як впливає із вище зазначеного, мережа материкових вод передбачає наявність насамперед річок, портової інфраструктури, дієвої системи управління рухом суден. Порти у свою чергу поєднують морський та інші види транспорту. Тому в цілях забезпечення узгодженого функціонування всіх ланок національної транспортної системи, досягнення задовільного коефіцієнту їх ефективної взаємодії та реалізації експортного потенціалу України на міжнародному ринку перевезень уряд приступив до організації національної мережі міжнародних транспортних коридорів (далі – МТК), де внутрішні водні шляхи відіграють помітне значення.

Комплексний розвиток єдиної транспортної системи України та входження її до міжнародної транспортної системи закладено постановою Кабінету Міністрів від 30 жовтня 1996 року № 1324 [166]. У тому ж році уряд визначив першочергові заходи щодо створення національної мережі МТК. Було затверджено перелік вітчизняних транспортних коридорів, які згідно з рішенням другої Паневропейської конференції міністрів транспорту європейських країн 1994 р. включено як складову частину до мережі МТК. Через територію України проходить чотири з десяти коридорів, один з яких – Критський (№ 7) – пролягає по Дунаю В цілях проведення одноманітної державної технічної, технологічної, економічної, нормативно-правової та соціальної політики, підпорядкованим уряду відомствам доручалося розробити концептуальне підґрунтя розбудови та функціонування власних відрізків мультимодальних осей [165]. Концепція була подана Кабміну і затверджена ним у серпні 1997 року. Будучи розрахованою на період до 2015 року, вона має на меті встановити основи розвитку національної мережі МТК в Україні у взаємодії наземних видів транспорту з водним, пов'язавши її створення із загальноєвропейською мережею. За основу рекомендовано взяти принципи транспортної політики Європейського Союзу [158].

Протягом 1998-2010 рр. Кабмін за допомогою програмних документів намагався організувати функціонування національної мережі МТК [163; 164]. Однак, поставленої мети в означений строк досягнуто не було.

20 жовтня 2010 року розпорядженням Кабінету Міністрів була схвалена

Транспортна стратегія України. Цікаво, що у часовому континуумі вона синхронізована зі строком виконання плану із впровадження TEN-T на території Євросоюзу, так як також діє до 2020 року. Стратегія, які попередні урядові програми, ґрунтується на комплексному підході до розв'язання насущних проблем транспорту [204]. Проте до урядових документів так і не потрапило положення Програми інтеграції до ЄС про організацію з території Закарпатської області на кордоні з Румунією водного шляху в широтному напрямку Тиса – Дунай – Рейн як комунікації, що забезпечує додатковий вихід на сьомий МТК, з метою переключення частини експортно-імпортних вантажів із залізничного транспорту на більш дешевий водний [257].

Таким чином, міжнародно-правовий режим використання суднохідної материкової акваторії України ґрунтується на двох типах міждержавного регулювання. По-перше, це конвенційна регламентація річкового судноплавства. Вона стосується Дунаю – відкритого для всіх націй транскордонного прісноводного об'єкту, якому притаманні всі традиційні критерії міжнародної ріки. По-друге, регламентація проходу по водних магістралях, не охоплених Конвенцією 1948 р., відбувається на основі двосторонніх угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Характерною рисою цих угод є надання кожній із договірних сторін доступу до власного водного середовища для цілей навігації: міжнародних рік, національних рік, водосховищ і т. д. Країни, до яких наша держава застосувала індивідуальний підхід, розташовані в межах єдиної системи транс'європейських водних шляхів, під'єднаної до мережі міжнародних транспортних коридорів.

Угода про асоціацію не заперечує чинності міжурядових договорів України з учасниками Європейського Союзу про трансконтинентальне судноплавство, відкриваючи перспективи для поглиблення співробітництва у даній сфері на підставі спеціальних договорів стосовного водного транспорту. Асоційоване членство в Євросоюзі має активізувати роботу національної підсистеми імплементаційного механізму із провадження як актів ЄС у галузі транспортної політики, так і документів більш вищого порядку – конвенцій та домовленостей, підготовлених під егідою СЕК ООН.

Під державне регулювання підпадають питання гідротехнічного будівництва та створення супутньої прибережної інфраструктури, обліку і управління рухом суден, контролю за їх технічним станом, питання безпеки річкової навігації, участі водного транспорту у змішаних перевезеннях, визначення правил плавання, а також порядку і умов надання допуску на захід у материкові води різних видів іноземних суден та ін. Після розпаду СРСР джерельна база не пройшла повного оновлення. На законодавчому рівні життєво необхідним являється прийняття Кодексу внутрішнього водного транспорту. Це створило б передумови для заповнення пробілів у правовому полі у відношенні регламентації діяльності річкових портів, сплати портових зборів, роботи баз стоянки для малих суден тощо.

### **3.3 Модернізація міжнародно-правового режиму судноплавства у дельті Дунаю**

Дунай належить до тих відкритих міжнародних рік, води яких впадають у море через систему рукавів, що утворюють дельту. На Україну припадає близько  $\frac{1}{5}$  загальної території дунайської дельти. Ріка омиває південно-західну частину країни від гирла р. Прут до Чорного моря. Згідно адміністративного поділу дана ділянка знаходиться в межах Ренійського, Ізмаїльського й Кілійського районів Одеської області. По ній проходить частина державного кордону з Румунією. Від гирла Пруту до мису Ізмаїльський Чатал (вершини дельти) Дунай тече одним руслом [18, с. 23]. Біля мису головне русло Дунаю ділиться на Кілійський і Тульчинський рукави. Тульчинський рукав біля мису Георгіївський Чатал розділяється на Георгіївський (правий) і Сулинський (лівий). В Чорне море Дунай впадає трьома основними рукавами: Кілійським (північним), Сулинським (середнім) і Георгіївським (південним) [45, с. 8].

Кілійський рукав, по якому проведено українсько-румунський кордон, являється найбільш повноводним. Перші 55 км від свого початку у верхів'ї дельти

до Кислицького рукава та рукава Іванешт (по котрому далі в бік моря проходить демаркаційна лінія) він протікає одним руслом, без островів. На відрізу Ізмаїл – Вилкове Кілійське гирло двічі розгалужується і двічі знову з'єднується в один потік, утворюючи першу та другу внутрішні дельти. Нижче м. Вилкове гирло формує зовнішню дельту. Тут ріка розділяється на основні рукави: Очаківський (лівий) і Старостамбульський (правий). Вони в подальшому розгалужуються на багаточисленні гирла (з півночі на південь): Білгородське, гирло (канал) Прорва, Очаківське, Гнеушеве, Полуденне, Анкудинове, Відніжне, Пісчане, Новостамбульське (Бистре), Східне, Циганське, Старостамбульське (найбільше в Кілійській дельті), Лебединківське, Мусунське [18, с. 23–24].

Отже, серед всіх держав, прибережних до ріки, Україна і Румунія є пригирловими націями, які ділять її головні рукава. Особливий статус даних придунайських країн вимагає як відповідального ставлення від них самих до виконання взятих на себе зобов'язань за Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. та іншими міжнародними договорами, так і поваги до їх виняткової рівності за цим критерієм зі сторони решти придунайських націй та всього світового співтовариства в цілому.

У заданому контексті акцентованої уваги потребує переосмислення загальних положень Белградської конвенції, адже існуючий режим навігації в дельті Дунаю згідно ст. 2 Угоди розповсюджується виключно на Сулинський рукав, розташований на румунській території. У світлі незавершеності дипломатичних переговорів щодо ревізії Конвенції наполягати на перегляді даної статті має саме українська сторона, яка зацікавлена в облаштуванні власного цілком перспективного альтернативного глибоководного суднового ходу “Дунай – Чорне море” (далі – ГСХ “Дунай – Чорне море”, ГСХ) по Кілійському рукаву. Цей проект є складовою програми зі створення національної мережі МТК та її інтеграції до транспортної системи країн Європи, Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів.

Будівництво ГСХ є реалізацією суверенного права України на організацію на власній території прохідних шляхів у сполученні “ріка – море” за допомогою гідротехнічного вдосконалення навігаційних параметрів природного русла Дунаю та

прориття штучних каналів в Кілійській дельті.

Кабінет Міністрів розпорядженням № 598-р від 13 жовтня 2003 року затвердив рекомендоване Центральною службою Укрінвестекспертизи техніко-економічне обґрунтування будівництва ГСХ р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти, за варіантом “гирло Бистре” [198]. Указом Президента № 117/2004 від 2 лютого 2004 року розширено територію Дунайського біосферного заповідника. З метою відновлення судноплавства в українській частині дельти ріки Дунаю землі прибережної захисної смуги його проток (Новостамбульське й Очаківське гирла) та прилеглу частину акваторії Чорного моря в межах території заповідника віднесено до зони антропогенних ландшафтів з обмеженням у них господарської діяльності відповідно до статей 89 і 90 Водного кодексу України [258]. Теперішній статус річища Бистре дозволяє вести будівництво. З усієї площі біосферного заповідника лише три його найцінніші й ізольовані зони включено до реєстру ЮНЕСКО, але вони лежать за межами зони впливу суднового ходу. Відтак, створення ГСХ у Новостамбульському гирлі не суперечить природоохоронному законодавству України.

Розпорядженнями від 12 травня 2004 року № 283-р [196] та від 30 травня 2007 року № 351-р [197] уряд затвердив робочі проекти першого етапу створення ГСХ та його повного розвитку. Головна відмінність двох фаз будівництва полягає у тому, що перший передбачає забезпечення проходу суден з осадкою 5,85 м, а другий – 7,2 м. Це означає, що судновий хід за своїми параметрами можна віднести до шляхів міжнародного значення VII класу. Фінансування здійснювалося за Програмою комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки [162].

З урахування ст. 23 Белградської конвенції 1948 р. [86] 17 серпня 2004 року Мінтранс [142] підготував Тимчасові правила плавання на ділянці Дунаю від мису Ізмаїльський Чатал до виходу в море Кілійським та Старостамбульським гирлами через гирло Бистре і морський підхідний канал. Вони містять особливі приписи для суден всіх прапорів стосовно документів та технічного стану, порядку надання інформації при проході по річковій та морській частині Дунаю, лоцманського проведення, правил руху тощо [17]. Прийняття правил було важливим кроком з

огляду на те, що проект ГСХ попервах розглядався як пілотний. Тому безпеці навігації на придатних для судноплавства рукавах відводилася виняткова увага.

Під кутом зору міжнародного права зобов'язання держав повідомляти й консультувати одна одну з усіх великих проектів, які можуть мати значний вплив на навколишнє середовище, що виходитиме за рамки територіальних кордонів, закріплює Конвенція про оцінку впливу на навколишнє природне середовище у транскордонному контексті від 25 лютого 1991 року (далі – Конвенція Espoo). Її учасниками є і Україна, і Румунія [92].

Керуючись нормами Конвенція Espoo та принципами співробітництва і добросусідства, український уряд рядом нот, починаючи з ноти від 18 грудня 2002 року, повідомляв румунську сторону про планування відновлення ГСХ “Дунай – Чорне море” і розгляд з цією метою різних варіантів реалізації проекту. Тільки 19 серпня 2004 року уряд Румунії звернувся до Імплементативного Комітету Конвенції з проханням утворити комісію з розслідування за фактом спорудження ГСХ [42]. Від моменту сповіщення до моменту початку будівництва пройшов досить тривалий час, протягом якого Румунія мала змогу зробити заявку на участь в Оцінці впливу реалізації проекту на навколишнє природне середовище. Діючи недобросовісно, вона в розумний строк цього не зробила.

Комісія з розслідування звершила свою роботу 10 липня 2006 року і представила свій вердикт про вплив проекту на екосистему послам Румунії та України в Женеві, а також Виконавчому секретарю ЄЕК ООН. На її думку, будівництво ГСХ справить істотний шкідливий транскордонний вплив на навколишнє середовище [351]. Проте у Конвенції Espoo немає чітких вказівок, які б визначали правові наслідки остаточного висновку Комісії з розслідування: чи може він мати зворотну силу (принцип *ex tunc*) або чи можуть визначені Конвенцією зобов'язання застосовуватися лише після прийняття Комісією рішення про значний шкідливий транскордонний вплив діяльності держави (принцип *ex nunc*). Також з норм Конвенції не випливає, що прохання зачепленої Сторони про заснування Комісії повинно призводити до призупинення діяльності Стороною походження згубної активності. У справі “Гирло Бистре” Імплементативний Комітет вирішив, що

кінцеву думку Комісії з розслідування слід розуміти як таку, що не має зворотної сили *ex nunc* [42].

Формально, Україна зобов'язалася врахувати вимоги Конвенції Espoo із затвердженням робочого проекту повного розвитку ГСХ [197]. Але в дійсності будівництво продовжувалося з неповним виконанням процедур, передбачених угодою. Це стало головною передумовою для прийняття на четвертій сесії Наради Сторін Конвенції у травні 2008 року рекомендацій щодо приведення у відповідність до положень Конвенції реалізацію II черги облаштування суднового ходу (рішення IV/2 [42]).

Українською стороною було інтенсифіковано роботу над виправленням ситуації: на розгляд Імплементативного Комітету й Уряду Румунії подано нотифікацію проекту створення ГСХ на повний розвиток, а також оцінку впливу проекту на навколишнє середовище в транскордонному контексті; скориговано виконання проекту та прийняття відповідних конструкторських і технологічних рішень з метою мінімізації його транскордонного впливу на екосистему дельти Дунаю. Згідно положень ст. 5 Конвенції Espoo неодноразово відбувалися консультації та громадські слухання в розрізі виконання рішення IV/2 [36; 38; 41].

На п'ятій сесії Наради Сторін у червні 2011 року рішенням V/4 було відмічено прогрес України в імплементації вимог Конвенції. Уряду рекомендувалося обмежитися щорічним інформуванням уповноваженого міжсесійного органу про вживані кроки із забезпечення повної відповідності угоді здійснення реконструкції ділянки річкового проходу по гирлу Бистре [41]. На шостій сесії Наради Сторін, проведеної у червні 2014 року, дане питання не піднімалося [393].

За схожим сценарієм спрацювали механізми контролю інших конвенцій, які задіяла Румунія. Обрані нею наступні інструменти меншою мірою спроможні завадити втіленню в життя наміченого курсу української водотранспортної політики.

У травні 2004 року окремо міжнародна неурядова організація “Екоправо – Львів” та румунський уряд направили скарги до Комітету з дотримання Конвенції про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та



доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля від 25 червня 1998 року [90] (далі – Конвенція Aarhus). Офіційна причина звернення – незабезпечення Україною належної публічності в ході проведення державної екологічної експертизи будівництва водного каналу в дельті Дунаю [39]. Тим не менше, разом з підтвердженням на 2-5 сесіях Наради Сторін Конвенції недотримання державою положень Угоди, кожного разу віталася все конструктивніша її участь у прийнятті заходів по виконанню приписів домовленості (рішення II/5b [189], III/6f [190], IV/9h [191], V/9n [192]). Вимоги зводяться до реформування законодавства про довкілля.

Із грудня 2004 року справа “гірло Бистре” знаходиться на порядку денному Постійного комітету Конвенції про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі від 19 вересня 1979 року [91] (далі – Конвенція Bern), коли ним була прийнята Рекомендація 111/E(2004). Акт у своїх головних рисах дублював точку зору міжсесійних органів Конвенції Espoo, пропонуючи Україні призупинити роботи на I фазі будівництва до представлення моніторингової документації та старту розширеного обговорення подальших її конкретних намірів [389]. Важливим тут є фактор тісної співпраці між секретаріатами конвенцій Espoo та Bern, що привносить оптимістичні прогнози щодо закриття справи. Таке сподівання висловила українська делегація на останньому засіданні Комітету у грудні 2013 року, посилаючись на виконання 111-ї Рекомендації. Взявши до відома думки всіх зацікавлених сторін, Комітет постановив до прийняття кінцевого рішення продовжити обмін інформацією з інституційними структурами Конвенції Espoo [392].

Всі наведені факти означають відсутність перепон для запроектованої розбудови Українського Придунав'я. У десятилітньому протистоянні між Бухарестом та Києвом стосовно екологічних аспектів судноплавства у дунайській дельті ініціатива перейшла до останнього. Бажання Румунії зберегти монопольне становище на Нижньому Дунаї є лейтмотивом її агресивної політики по відношенню до України у сфері навігації. Механізм стримувань і противаг, закладений у низці міжнародних “природоохоронних” договорів використовується лише як інструмент для досягнення цієї мети. Румунська держава жодного разу не представила

переконливого науково-обґрунтованого підтвердження істотного шкідливого впливу, який спричиняє на біорізноманіття дельти відновлення ГСХ через гирло Бистре. Легітимізація вітчизняного проекту на міждержавному рівні перебуває на останній стадії. З точки зору міжнародного права, вона може завершитися підписанням спеціального українсько-румунського договору, що припускає ст. 8 Конвенції Espoo [92], ст. 16 Конвенції Aarhus [90], ст. 18 Конвенції Bern [91]. Приміром, якщо нотою від 8 березня 2010 року Уряд Румунії повідомив Кабінет Міністрів України про небажання вступати у переговорний процес і наштотувхнувся через це на критику з боку Імплементативного Комітету Конвенції Espoo [36], то у вересні 2013 року Комітет схвально відреагував на готовність обох країн розпочати діалог з цього приводу [37].

У держав-сусідів є досвід договірної співпраці у межах спільного річкового басейну. Двосторонньою угодою від 30 вересня 1997 року врегульовано співробітництво в галузі водного господарства на прикордонних водах (далі – Угода 1997 р.) [254]. 17 червня 2003 року був укладений договір про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань (далі – Договір 2003 р.). Він передбачив право плавання на прикордонних ріках по головному навігаційному фарватеру для суден обох держав незалежно від місця проходження демаркаційної лінії [32]. Спеціальним Протоколом між двома країнами від 22 жовтня 2009 року визначено правила плавання у прикордонних водах плавучих засобів, які належать прикордонним властям України та Румунії, та порядок їхнього співробітництва під час охорони українсько-румунського державного кордону. Згідно документу на судноплавній частині Дунаю прикордонні кораблі також мають право проходу по головному фарватеру, не обмежуючись лінією кордону [184].

Із тактичних і стратегічних міркувань адекватним кроком для схилення Румунії на поступки в ході переговорів могло б стати відновлення обговорення в рамках Наради Сторін Конвенцій Espoo та Aarhus, а також Постійного комітету Конвенції Bern проблеми її грубого порушення норм даних угод в частині організації деградації української дельти Дунаю.

Парадоксальність ситуації полягає у тому, що Румунія сама постійно створює сприятливі умови для наводнення своїх рукавів, не звертаючи належної уваги на поточний стан екосистеми річкового басейну. В наш час частка від загального стоку, що припадає на Кілійський рукав, продовжує неухильно зменшуватися через проведення Румунією днопоглиблювальних і берегоукріплювальних робіт на Георгіївському та Сулинському руслах. Глибина в Сулинському гирлі збільшилася з рекомендованої Дунайською Комісією позначки в 24 фути до 26-28 футів. При цьому практика скидання піднятого ґрунту в Кілійський рукав призводить до його забруднення та замулення. Додатковим негативним фактором, який призводить до зниження рівня води у рукаві є будівництво Румунією на своїй території штучних водоканалів. Мережа каналів у водно-болотній зоні між Кілійським і Сулинським гирлами призводить до перерозподілу водного балансу: з Кілійського рукава в Сулинський; з водно-болотної зони у Сулинський рукав, тоді як дренаж водно-болотної зони природним шляхом здійснюється в Кілійський рукав [35].

Правовою основою для виправдання втручання у гідрологічний режим ріки став Закон Румунії від 21 вересня 2006 року “Про прийняття плану розвитку національної території”, який передбачає створення нових і розчищення існуючих штучних ходів для забезпечення умов судноплавства на внутрішніх руслах [372]. Оскільки Сулинський рукав дозволяє односторонній прохід суден виключно у світлу пору доби, розгорнута придунайською країною кампанія по гідротехнічному будівництву переслідує приховану мету – налагодити двосторонній рух кораблів по ріці в межах румунської території за допомогою реанімації судноплавного потенціалу Георгіївського гирла.

6 березня 2009 року уряд України направив Імплементативному Комітету запит із висловленням стурбованості у зв'язку з недотриманням Румунією її зобов'язань за Конвенцією Esроо. Офіційний Київ наполягав на тому, що втілення сусідньою країною планів розвитку власної транспортної інфраструктури на Дунаї має значний негативний вплив на екологію дельти і створює серйозні загрози навігації в її українській частині. На підтвердження заявлених фактів Україна представила широкий спектр матеріалів, включаючи фотознімки, відеозаписи, дані

супутникового зондування [35], що стало популярним в наш час [216, с. 217]. Не зважаючи на це, на п'ятій сесії Наради Сторін Конвенції було схвалено висновки Імплементативного Комітету про відповідність положенням Конвенції діяльності Румунії, вказаної у запиті України [41]. На той час країні-сусіду вдалося переконати членів Комітету у благородності своїх вчинків, посилаючись на норми Белградської конвенції 1948 р. Стаття 3 цієї домовленості містить зобов'язання придунайських держав утримувати свої ділянки ріки у судноплавному стані для річкових і на відповідних ділянках морських суден та виконувати необхідні роботи для забезпечення і поліпшення умов навігації [86].

Зараз ніщо не заважає Україні представити перед органами трьох “екологічних” конвенцій свої контраргументи для справедливого вирішення тривалої суперечки. Стратегічність даного кроку полягає у тому, що він суттєво може посилити позицію у справі просування “українського варіанту” перегляду конвенційного режиму судноплавства на Дунаї.

Інтенсивне освоєння румунського Придунав'я має ще один підтекст – проведення редемаркації державного кордону з Україною згідно ст. 2 Договору 2003 р. [32]. Умисно спричинене незаконною антропогенною активністю зменшення глибин у водній системі Кілійського гирла стало підставою вимог Румунії про перегляд лінії кордону з нашою країною. В епіцентрі інтересів знаходяться судноплавні ділянки власне Кілійського рукава і рукава Іванешт. Причому із замуленням траси між островами Бабина (Румунія) та Майкан (Україна) особлива зацікавленість проявляється щодо останнього, так як нині фарватер пролягає між ним та українським берегом.

Не рахуючи проаналізованих домовленостей, юридичною основою для відхилення територіальних претензій Румунії та захисту суверенного права України на власний глибоководний судновий хід по Дунаю через гирло Бистре є ряд інших чинних міжнародних угод, в яких обидві держави беруть участь.

У відповідності до двостороннього договору про відносини добросусідства і співробітництва від 2 червня 1997 року сторони підтвердили непорушність спільного кордону та утримання від зазіхань на нього, а також від будь-яких вимог

чи дій, спрямованих на загарбання і узурпацію частини чи всієї території одна одної. Вони зобов'язалися активізувати співробітництво між собою, з іншими країнами та міжнародними організаціями з метою контролю, відвернення і зменшення забруднення вод Дунаю. Учасники домовленості повинні розширювати співпрацю в галузі транспорту, забезпечуючи свободу транзиту пасажирів і вантажів через свої території. Невід'ємною частиною договору є додаток у вигляді обміну ідентичними листами міністрів закордонних справ обох держав. З їх змісту слідує визнання за Україною права на використання для цілей судноплавства каналів Кілійського рукава Дунаю [33]. Юридична сила додатку не може викликати сумніву, так як на його підставі мало місце звернення Румунії до Міжнародного Суду ООН з меморандумом про делімітацію континентального шельфу у Чорному морі.

За правилами Угоди 1997 р. жодна з її сторін без попереднього узгодження не вправі здійснювати роботи чи вживати інших дій на своїй території, які можуть призвести до суттєвих змін режиму течії або якісних змін прикордонних водних шляхів. Учасники договору мають прагнути до зниження забруднення цих шляхів, вживаючи заходів як разом, так і окремо. Положення домовленості поширюються, зокрема, на питання: забудівлі заплав прикордонних рік і будівництва гідротехнічних об'єктів; регулювання, збереження вод й охорони русел річок; проведення спільних експертиз промислової та іншої діяльності, що може мати вплив на прикордонні водні об'єкти [254].

За логікою Договору 2003 р. редемаркація українсько-румунського кордону на ріках здійснюється тільки у разі прояву нових обрисів їхніх берегів чи русла внаслідок природних явищ. У випадку вчинення односторонніх дій по руйнуванню берегів, зміни річищ або режиму їх течії країна зобов'язана самостійно відновити узбережжя та повернути річище у попереднє положення [32].

Конвенція про охорону ріки Дунай від 1 червня 1994 року застосовується до запланованої діяльності та поточних заходів в тому обсязі, наскільки вони спричиняють або можуть спричинити транскордонний вплив на водний об'єкт. Сюди входять питання: зведення гідроспоруд у водному потоці чи остеронь від нього, що здатні регулювати стік чи іншим чином змінювати гідравлічний режим

ріки; експлуатації існуючих гідротехнічних споруд, наприклад, водосховищ, гідроелектростанцій; запобігання впливу на навколишнє середовище, включаючи погіршення гідрологічних умов, ерозію, розмив, повені і донні відкладення потоків, міри щодо захисту екосистем. Однією з цілей співробітництва придунайських держав є співпраця у сфері управління водним господарством і вжиття усіх необхідних правових, адміністративних і технічних заходів для підтримки й поліпшення умов навколишнього середовища та якості вод ріки і її водозбірної площі, для попередження чи зменшення існуючих несприятливих або можливих у майбутньому впливів і змін. Принцип “забруднювач платить” і принцип превенції складають основу для всіх заходів, метою яких є охорона Дунаю і його водозбірного басейну [94]. Суть і характер дій румунської сторони з облаштування Сулинського та Георгіївського рукавів, що призвели до розбалансування гідрологічного режиму дельти, рівнозначні забрудненню навколишнього природного середовища. Норми Конвенції прямо вказують на винну сторону, яка повинна відшкодувати заподіяні збитки.

Спираючись на численні факти протиправної поведінки Румунії та аргументуючи позицію вищенаведеними нормами міжнародного права, Україна має вимагати застосування до неї послідовних і комплексних заходів впливу. Вони відображають назрілу необхідність модернізації міжнародно-правового режиму судноплавства у дельті Дунаю.

Головною гарантією захисту законних інтересів нашої держави може стати нова редакція ст. 2 Белградської угоди 1948 р.: “Конвенція поширюється на судноплавну частину Дунаю від Кельхейма до Чорного моря через Сулинське гирло з виходом до моря через Сулинський канал та через Кілійське гирло з виходом до моря через гирло Бистре”. Даним положенням забезпечується привабливість дунайського транспортного коридору як сполучення з диверсифікованими шляхами проходу [402, s. 655–656], закріплюється рівність Румунії та України як пригирлових націй, попереджаються подальші гідротехнічні роботи обома державами в дельті Дунаю, припиняється їх перманентне протистояння на цьому ґрунті, що потенційно загрожує дестабілізацією ситуації у низов’ї ріки. У тому

випадку, коли дипломатичний діалог завершиться невдало, Кабінету Міністрів варто продовжити практику укладення договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Це дасть змогу компенсувати непокриття Белградською конвенцією траси ГСХ “Дунай – Чорне море”, популяризувавши альтернативний прохід по ріці [210, с. 85–86].

З метою набуття повного рівноправного конвенційного статусу з Румунією Україні слід неодмінно одночасно вирішувати питання входження до Адміністрації Нижнього Дунаю (далі – АНД), що також потребуватиме внесення поправок до домовленості 1948 р. Зараз в Адміністрації одноосібно представлена румунська сторона, а до компетенції органу входить нагляд і контроль за виконанням положень угоди в межах його територіальної юрисдикції – від гирла Сулинського каналу до Браїлова включно.

У Белградській конвенції реалізовано підхід до регламентації річкової навігації, згідно з яким під регулятивний вплив потрапила міжнародна ріка як однолінійний транскордонний водний об’єкт – без приток та єдиним гирловим з’єднанням з морем. Тим не менше, це не заважало СРСР перебувати у складі АНД, хоча безпосередньо Сулинське гирло навіть не межувало з його володіннями. На виконання ст. 20 Конвенції між урядами Радянського Союзу та Румунії 5 грудня 1953 року було підписано Угоду про Спеціальну річкову Адміністрацію у низов’ях Дунаю [234].

У сучасних умовах із розпадом СРСР мотивація одноосібного членства Румунії в АНД здебільшого обґрунтовується надуманим тиском, який нібито справляв на країну Радянський Союз для укладення Угоди 1953 р. Однак, СРСР мав вихід до Дунаю і його Кілійського рукава, а дійсність договору ніким не оскаржувалася.

Специфіка міжнародних домовленостей Радянського Союзу, якими запроваджувалися територіальні режими, диктує необхідність ретельного й окремого аналізу вітчизняної практики у сфері правонаступництва щодо даної категорії угод СРСР. Але в питаннях міжнародного річкового права тут сформувалася стійка тенденція, яка наводить на цілком однозначні та достатні

висновки. Так, стосовно румунсько-радянських Конвенції про заходи щодо запобігання повеням і регулювання водного режиму на ріці Прут від 25 грудня 1952 року [79], Угоди про Спеціальну річкову Адміністрацію у низов'ях Дунаю від 5 грудня 1953 року [234], Угоди про поширення положень Конвенції 1952 р. на ріки Тиса, Сучава, Серет з їх притоками та гідромеліоративні канали від 31 липня 1957 року [233], Угоди про поширення Конвенції 1952 р. на прикордонну ділянку ріки Дунай від гирла ріки Прут до Чорного моря від 15 жовтня 1959 року [232], Угоди про спільне будівництво гідровузла Костешти – Стинка на ріці Прут та встановлення умов його експлуатації від 16 грудня 1971 року [235] ні Румунією, ні Україною не вживалося формальних кроків для з'ясування їх статусу. З огляду на відсутність чітко виражених заперечень з боку обох держав на предмет збереження юридичної сили цих договорів можна припустити, що вони продовжують залишатися чинними в українсько-румунських відносинах. Звідси витікає висновок про незаконність єдиноначального управління роботою АНД. Майже чверть століття інтереси суверенної України як правонаступниці Радянського Союзу в АНД ніхто не захищає. Уряд повинен проявити наполегливість в цілях зміни цієї ситуації [210, с. 86].

### **3.4 Проблеми та перспективи відновлення єдиного договірного режиму проходу по Дніпру**

Ріка Дніпро є однією з найдовших в Європі і протікає по території трьох держав. Вона являє собою глибоководну магістраль, по якій судна мають змогу вийти у морський та океанічний простори, а також зайти в інші річкові системи. Із розпадом СРСР колишні союзні республіки успадкували доволі багату інфраструктуру водотранспортного комплексу, пов'язану з експлуатацією дніпровських вод. Низка сучасних портів міжнародного значення розташована саме вздовж цього водного шляху, різним відріzkам якого присвоєно класи IV-Vb



категорії “Е”. Спонукаючи скористатися закладеними у дніпровську навігацію резервами може скоординована транспортна політика України, Білорусії та Росії. З точки зору міжнародного права її проявом могла б стати підготовка Конвенції про судноплавство на Дніпрі (проект Конвенції представлений у додатку до дисертації).

Порядок проходу, заснований на міждержавній угоді, раніше вже діяв на Дніпрі. У розвиток положень Заключного акту Віденського конгресу 1815 р. він був встановлений для прибережних країн на основі австрійсько-російської домовленості від 5 (17) серпня 1818 року [43]. Тому коректно вести мову не про започаткування, а про відновлення прирічковими державами договірною регулювання навігаційного використання даної водної артерії.

Сенс означеної міжнародної правотворчості значною мірою обумовлений геополітичною стратегією, якої притримується Україна, насамперед євроінтеграційним курсом та вступом до СОТ. Ці два визначальні фактори мають стимулювати нашу державу до прискорення розв'язання проблеми відсутності конвенційного статусу Дніпра як міжнародної судноплавної ріки.

Річ у тім, що асоціативне членство України в Європейському Союзі очевидно призведе до повноправної участі у даній наднаціональній структурі. Принаймні таке припущення наразі є логічним і передбачуваним. Згідно ч. 2 ст. 4 Договору про функціонування Європейського Союзу питання транспорту та транс'європейської мережі відносяться до спільної компетенції Євросоюзу та держав-членів [310]. Тобто із приєднанням України до ЄС вона втратить абсолютну самостійність у комплексному врегулюванні всіх аспектів дніпровської навігації на основі міжнародної угоди з третіми (прибережними) країнами. Фахівці відмічають, що інститути інтеграційного об'єднання, особливо Суд ЄС, роблять усе можливе, щоб забезпечити умови для відособленого функціонування права Євросоюзу, мотивуючи це необхідністю створення єдиних правил для всіх суб'єктів, які діють на спільному ринку. З цією метою проголошується автономія правової системи ЄС від міжнародного права [177, с. 61–62]. У рішенні від 14 липня 2005 року по справі С-433/03 (Комісія Європейських Співтовариств проти ФРН) Суд Європейських Співтовариств констатував, що ратифікація та імплементація німецьким урядом

двосторонніх угод про внутрішній водний транспорт з Румунією від 22 жовтня 1991 року, Польщею від 8 листопада 1991 року, Україною від 14 липня 1992 року без консультації чи співпраці з Комісією Європейських Співтовариств є порушенням ст. 10 Договору про Європейське Співтовариство. Положенням згаданої статті передбачалося вжиття державами-членами всіх необхідних заходів з метою гарантування виконання зобов'язань, що випливали за даного Договору чи дій, вжитих інститутами Співтовариства. Країни повинні утримуватися від будь-яких заходів, які могли б поставити під загрозу досягнення цілей Договору про Європейське Співтовариство [368]. У чинній консолідованій версії основоположних угод наведеній нормі відповідає ст. 4 Договору про Європейський Союз [309].

За наявності факту повного входження України до Європейського Союзу ненаданий Дніпру статус договірної ріки може обернутися ситуацією, коли прохід по ньому в межах території Євросоюзу регламентуватиметься виключно положеннями внутрішнього законодавства та актами інститутів ЄС. Це означатиме підпорядкування судноплавного використання ріки не стільки національним, скільки загальноєвропейським інтересам, які визначаються інтеграційним центром. Достатньо зупинитися на виключних повноваженнях ЄС у сфері внутрішнього ринку, встановлення правил конкуренції на ньому і торгової політики [310], а для наочності – згадати позиційне, або статусне, протиборство ЄС і Дунайської Комісії.

З точки зору вступу України до СОТ [186] 16 травня 2008 року [107] найбільшу увагу у розрізі воднотранспортних відносин привертає Графік специфічних зобов'язань в секторі послуг, доданий до Генеральної угоди про торгівлю послугами (далі – ГАТС) [22] і який стосується нашої держави. До Графіку включено Перелік вилучень з режиму найбільшого сприяння відповідно до ст. II ГАТС. Згідно з Переліком українська сторона повинна відкрити внутрішні водні шляхи для іноземних суден через 8 років після вступу до СОТ – не пізніше середини травня 2016 року [149]. Тож на виконання умов приєднання до даної організації та з урахуванням обраного вектору інтеграції країні доречно організувати дипломатичну конференцію по розробці конвенції щодо навігації по Дніпру з її підписанням якнайближче до вказаної дати. В такому разі Україні вдасться не лише дотриматися

приписів Протоколу про вступ до СОТ, а й заодно створити міжнародно-правовий механізм їх реалізації у сфері судноплавства по головній водній артерії.

Нинішньому стану міждержавного регулювання навігаційного використання Дніпра притаманний половинчастий характер. Поточна ситуація пояснюється наступними причинами, що відображають специфічні форму та зміст цієї регламентації. По-перше, замість єдиної конвенції трьох країн щодо порядку проходу по конкретній міжнародній ріці зараз діє тільки одна загальна українсько-білоруська угода про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Не сформована навіть система двосторонніх договорів такого роду між усіма придніпровськими державами. По-друге, існуюча міжурядова домовленість, як і інші їй подібні, що були укладені Кабінетом Міністрів, за своєю суттю передбачають трансконтинентальну навігацію винятково на засадах взаємності – для суден країн-учасниць договору. За даних обставин залишається невизначеним міжнародний режим плавання по відповідних суверенних ділянках Дніпра у відношенні суден третіх націй, у тому числі прибережних. Інакше кажучи, описані угоди спрямовані у першу чергу на отримання доступу до внутрішніх водних шляхів певної іноземної держави. Їх укладення забезпечує зворотній результат – аналогічний нормативно-індивідуалізований порядок судноплавства по власній (українській) материковій акваторії суден країни-контрагента. Викладену вітчизняну договірну практику хоча й справедливо оцінити як задовільну, але вона потребує вище запропонованого удосконалення.

Історично міжнародне річкове право завжди знаходилося у нерозривному зв'язку з географічними науками, насамперед з гідрологією. Відтак, при виокремленні перспективних елементів конвенційного режиму навігації на Дніпрі уявляється доречним додатково спиратися на його гідрологічний та гідрографічний аналіз.

У гідрографічному відношенні ріка ділиться на три частини: Верхній Дніпро (від витoku біля с. Бочарове Смоленської області Російської Федерації до Києва), Середній Дніпро (від Києва до Запоріжжя) і Нижній Дніпро (від Запоріжжя до гирла).

З огляду на природно-ландшафтні характеристики навігації Дніпро ділиться на такі ділянки: від витoku до гирла Прип'яті, де мають місце річкові умови судноплавства; від гирла Прип'яті до Києва, від Києва до Канева, від Канева до Нової Каховки – озерні умови проходу; від Нової Каховки до Херсона – річкові; від Херсона до Очакова і Миколаєва – озерно-морські. Верхній Дніпро закінчується Київським водосховищем. До Середнього Дніпра входять Канівське, Кременчуцьке, Дніпродзержинське і Дніпровське (Запорізьке) водосховища. Нижній Дніпро ділиться на дві ділянки: пригирлову (від дамби Каховської ГЕС до вершини дельти) завдовжки 100 км і гирлову, або дельтову, (від вершини дельти до Дніпровського лиману). Ділянка Дніпра від Запоріжжя до Нової Каховки зарегульована Каховським водосховищем [130, с. 12–13]. Гарантовані габарити української частини ріки доволі прийнятні. Ширина суднового ходу складає не менше 80 м. Глибина стоку від Херсона до Києва дозволяє прохід суден з осадкою 3,65 м, а від Києва до Любеча – суден з осадкою 2,65 м. На Дніпрі допускається плавання суден шириною до 17,5 м (обмежено шириною шлюзів у 18 м) і довжиною до 190 м [24, с. 40; 130, с. 12–13].

Наведена інформація має вагомий прикладний характер. Її можна і необхідно враховувати при підготовці та реалізації національних програм розвитку внутрішніх водних шляхів. А fortiori відповідні дані накопичуються, обробляються, аналізуються і використовуються ЄЕК ООН в ході транспортного планування в цілях подальшого розвитку транс'європейської водної мережі. Виведена і апробована Європейською економічною комісією методологія виявлення в цій мережі вузьких місць і ланок, яких бракує, відображена у т. зв. Синій книзі – Переліку основних характеристик і параметрів мережі водних шляхів категорії “Е”. Статистична за своєю природою діяльність ЄЕК ООН зорієнтована на підтримку комфортної пропускної спроможності водних магістралей. Вузькими місцями називаються ділянки мережі європейських водних шляхів міжнародного значення, параметри яких значно нижчі цільових. Першим їх різновидом являються відрізки водних шляхів категорії “Е” з параметрами нижче мінімальних вимог (клас IV); другим – стратегічно вузькі місця: складові транс'європейської водної мережі із

задовільними мінімальними вимогами (клас IV), але котрі мають бути модернізовані для покращення структури мережі чи підвищення економічного потенціалу внутрішнього судноплавства [151, с. 2–3].

Якщо згідно останньої редакції Синьої книги на Дніпрі в межах України жодних вузьких місць виявлено не було, то на території Білорусії, де домінують більш мілководні річкові умови проходу, є стратегічно вузькі місця уздовж водного шляху E40, до якого включено Дніпро. Це ділянки р. Муховець від Бреста до Кобрини, Дніпровсько-Бузький каналу від Кобрини до Переруба, р. Піна від Переруба до Пінська, р. Прип'ять від Стахова до гирла та від Пхова до білорусько-українського кордону. Спільна і єдина вада всіх відрізків – недостатня максимальна осадка суден [150, с. 2], що негативно впливає на обсяги транспортних потоків по українській акваторії Дніпра.

При розробці конвенції, присвяченої дніпровській навігації, слід відштовхуватися від типової структури міжнародно-правового режиму річкового судноплавства.

В основу договору має бути закладено концепцію міжнародної ріки як однолінійного транскордонного водного об'єкту. Дію його норм логічно поширити винятково на головне русло Дніпра від Смоленська до естуарію включно. Перевагою даного підходу є забезпечення самостійності придніпровських країн у здійсненні національної транспортної політики щодо навігаційного використання приток ріки, що разом з цим збереже актуальність раніше укладених та майбутніх домовленостей кожної з них про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

Вибір адміністративного і промислового центру Смоленської області РФ в якості крайньої вузлової точки Верхнього Дніпра обумовлюється стратегічними інтересами Росії, Білорусії та України. В такому разі досягається максимальний сумарний економічний ефект від вантажних та пасажирських перевезень по річковій магістралі. Смоленськ займає вигідне географічне положення на шляху з Москви у Білорусію та Україну. В силу того, що в масштабах класифікації ЄЕК ООН Дніпро вище місця впадання в нього Прип'яті має регіональне значення, власті та громадськість країн цього відрізка ріки проявляють ініціативи по зміні ситуації, що

склалася. Із 2013 року Міністерство транспорту і комунікацій Білорусії бере активну участь у засіданнях Спільної робочої групи зі співробітництва республіки та Смоленської області по відновленню навігації на прикордонних ділянках Дніпра. Очисткою русла ріки займається білоруське унітарне підприємство “Дніпро-Бузький водний шлях”, яке зареєструвало в області своє представництво [276]. В подальшому заходи фінансуватимуться за рахунок бюджету Союзної держави Російської Федерації та Республіки Білорусь у світлі договору від 8 грудня 1999 року [34]. Проект переслідує мету відкриття для річкового судноплавства ділянки Дніпра в межах Смоленської, а також Гродненської та Могильовської областей. В той же час за українсько-білоруською міжвідомчою домовленістю від 25 травня 2001 року Мінськ зобов’язався відновити навігаційні параметри ріки у Гомельській та Могильовській областях до населеного пункту Поликовичі [226]. Отже, обсяг і високі темпи залишкового гідротехнічного будівництва зроблять придатною для навігації всю “конвенційну” протяжність Дніпра ще до підписання відповідної тристоронньої угоди.

Нова домовленість не повинна бути перешкодою висхідному розвитку воднотранспортних перевезень на трансконтинентальному просторі. Ефективна експлуатація водних ресурсів Дніпра слугує лейтмотивом для обговорення міжурядовими організаціями різних варіантів підключення Дніпра до системи таких європейських прибережних маршрутів, як Дніпро – Вісла – Одер та Даугава (Західна Двіна) – Дніпро.

На 52-й сесії Робочої групи з внутрішнього водного транспорту Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН у жовтні 2008 року представник Білорусії підкреслив пріоритетне значення для країни відновлення водного шляху “Дніпро – Вісла – Одер”. Делегат запропонував заінтересованим урядам, Європейській комісії, фінансовим та іншим установам надати його державі підтримку в оцінці практичної можливості та соціально-економічних наслідків проекту [40]. Його реалізація стартувала з початку 2014 року за кошти Європейського Союзу в рамках Програми прикордонного співробітництва Польща-Білорусь-Україна та підтримки Міністерства транспорту і комунікацій Республіки Білорусь, Міністерства

інфраструктури та розвитку Республіки Польща і Державного агентства водних ресурсів України [278]. Названа траса, промаркована як E40, являє собою водну вісь між Чорним та Балтійським морями, що спроможна перетворити відповідні країни на осередки мультимодальних перевезень міжнародного значення. На сьогодні вона не використовується через присутність на Західному Бугу основного вузького місця від Зегжинського озера до Бреста [151, с. 9].

Фактично, унікальність надання Дніпру конвенційного статусу міжнародної судноплавної ріки полягатиме у тому, що воно внесе істотний вклад в організацію проведення прирічковими країнами послідовної воднотранспортної політики, що наочно простежуватиметься по їх чітко систематизованій договірній практиці. На Дніпрі як відкритій транскордонній магістралі спеціальною угодою забезпечуватиметься стабільний режим міжнародного судноплавства. Використання похідних від нього приток та штучних каналів для цілей проходу іноземних суден вирішуватиметься індивідуально прибережною державою на підставі додатково укладених нею двосторонніх угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. У відношенні України дана теза має подвійно важливе значення, так як вона є придунайською державою, і для отримання допуску до похідних від сьомого МТК відгалужень традиційно вдається до підписання білатеральних міжурядових домовленостей.

Тобто на Дніпрі, як і на Дунаї, на користь всіх націй повинна діяти свобода навігації для торгових, пасажирських, спортивних, прогулянкових чи прирівняних до них суден, парусів та яхт. Зараз пропускні можливості портів ріки використовуються всього на чверть потужності. Основну базу поставок формують зовнішньоторгові товаропотоки. Для України – це експорт металопрокату, феросплавів та зернових культур, переважно силами компанії “Нібулон”, яка також займається днопоглибленням Дніпра. Поки-що працює тільки одна контейнерна лінія – з портів Туреччини до порту Дніпропетровська: Стамбул – Варна – Іллічівськ – Херсон – Дніпропетровськ. Білорусія експортує по Дніпру до Європи й Азії калійні добрива та інші товари. Разом з Туреччиною заплановано створення транспортної корпорації з побудовою на Прип’яті у Нижніх Жирах

багатофункціонального терміналу з перевалки сипучих вантажів та наливу нафти. Прогресивним кроком розглядаємо відновлення системи освітлення уздовж стоку ріки, що є підставою для включення до конвенції положення про нічне судноплавство. Це розвантажить рух суден у денну пору доби і одночасно підвищить загальну інтенсивність їх проходу.

З метою захисту власних економічних інтересів придніпровським країнам варто ввести обмеження на каботажні перевезення, зарезервувавши право на великий каботаж за суднами своїх прапорів, а малий каботаж віднісши до відання відповідних прирічкових націй.

За військовими, поліцейськими та іншими кораблями, на які покладено виконання функцій публічної влади прибережних держав, доречно закріпити право проходу через належні іншим країнам ділянки ріки за погодженням з цими країнами. На захід до Дніпра аналогічних кораблів неприбережних держав необхідно встановити заборону.

Національне право придніпровських держав перебуває на належному рівні розвитку для імплементації у внутрішні правопорядки конвенційного режиму навігації на міжнародній ріці. Поряд із законодавчим регулюванням існують і базові підзаконні нормативні акти, присвячені діяльності водного транспорту.

В Росії прийнято: постанови Уряду “Про затвердження Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу, вантажів для особистих (побутових) потреб на внутрішньому водному транспорті” від 6 лютого 2003 року № 72 [173], “Про затвердження Положення про отримання дозволу на право плавання суден під прапором іноземної держави по внутрішніх водних шляхах Російської Федерації” від 16 лютого 2008 року № 85 [172], “Про затвердження Правил плавання по внутрішніх водних шляхах Російської Федерації спортивних парусних суден і прогулянкових суден під прапорами іноземних держав” від 12 травня 2012 року № 472 [174]; накази Міністерства транспорту “Про затвердження Положення про диспетчерське регулювання руху суден по внутрішніх водних шляхах Російської Федерації” від 24 квітня 2002 року № 55 [179], “Про затвердження Правил плавання по внутрішніх водних шляхах Російської Федерації” від 14 жовтня 2002 року № 129



[180] та ін.

В Білорусії діють накази та постанови Міністерства транспорту і комунікацій: “Про затвердження Положення про порядок розслідування і обліку транспортних аварійних випадків на внутрішніх судноплавних шляхах Республіки Білорусь” від 31 грудня 1999 року № 250-Ц [178], “Про затвердження Правил перевезень пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортним” від 29 листопада 2004 року № 42 [170], “Про затвердження Правил перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом” від 26 січня 2005 року № 3 [169], “Про затвердження Правил плавання по внутрішніх водних шляхах Республіки Білорусь” від 25 жовтня 2005 року № 60 [171], “Про затвердження Інструкції про порядок виконання шляхових робіт і утримання судноплавних гідротехнічних споруд на внутрішніх водних шляхах Республіки Білорусь” від 24 квітня 2008 року № 61 [167], “Про затвердження Правил буксирування суден, плотів і плавучих об’єктів по внутрішніх водних шляхах Республіки Білорусь” від 20 листопада 2009 року № 98 [168] тощо.

В Україні, крім вже проаналізованих документів, актуальними стосовно навігації на Дніпрі є Постанова Кабміну від 15 квітня 2009 року № 350, якою затверджено розміри плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду [157], та наказ Мінтрансу “Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України” від 20 жовтня 2003 року № 809 [140]. Судноплавний період на Дніпрі залежить від тривалості льодоставу: з грудня по березень – у пониззі і до початку квітня – у верхів’ї ріки. За даними багаторічних гідрометеорологічних обстежень, середня тривалість фізичної навігації (безльодовий стан ріки) змінюється від 240-250 діб на верхній ділянці до 270-280 діб у нижній течії [130, с. 12; 176, с. 65]. Тому в контексті пристосування внутрішнього та інтернаціонального навігаційного використання магістралі до циклічних природних процесів Україна як держава верхнього, середнього та нижнього стоку ввела практику публічного оголошення дат відкриття та закриття проходу на судноплавних гідротехнічних спорудах і водних шляхах Дніпра. Відповідний наказ щороку видає Укрморречінспекція. Приміром у поточному році діє наказ від 6 березня № 82 [131]. Транспарентність інформації гарантується її розміщенням на

веб-сайті РІС.

Квінтесенцією конвенційного режиму судноплавства на ріці має бути заснування міжнародної міжурядової організації із членством у ній прибережних країн – Дніпровської річкової комісії (далі – ДРК). Структуру потрібно наділити повноваженнями, достатніми для того, щоб вона перетворилася на координаційний центр, який би слідкував не тільки за виконанням домовленості, а й всіляко сприяв покращенню навігаційних умов на водній артерії, всебічному забезпеченню безпеки судноплавства, організації перевізного процесу в інтересах держав-членів Комісії.

Сесія ДРК як вищий орган повинна на першому засіданні визначити правові засади роботи постійного діючого виконавчого органу (Секретаріату) та всього апарату. Місцем перебування ДРК доречно обрати Київ, через який проходять декілька МТК. Тут розташований регіональний центр РІС, зона дії якої з урахуванням субцентрів поширюється на переважну частину судноплавної протяжності Дніпра.

Механізм врегулювання річкових навігаційних спорів має ґрунтуватися на таких засобах, використання яких дозволить у прийнятні строки постановити обов'язкове рішення по суті суперечки. Більш жорсткі за природою та визначенням судові засоби не гарантують оперативності при її вирішенні. Дипломатичні інструменти впливу досить часто призводять до досягнення хиткого консенсусу завдяки рекомендаційній силі остаточного вердикту. Оптимальним варіантом розв'язання спорів, які можуть виникати у відносинах між державами щодо реалізації своїх прав на прохід по Дніпру, є створення погоджувальних комісій, що прийматимуть рішення імперативного характеру.

Головною проблемою проведення дипломатичної конференції з підготовки Конвенції про судноплавство на Дніпрі є напруженість у відносинах між Україною та Російською Федерацією, яка у світлі збройного конфлікту в південно-східній частині нашої держави переросла у конфронтацію. Деякі неординарні політичні заяви російської сторони мають безпосереднє відношення до порушеної в дослідженні проблематики, так як їх зміст зводиться до пропозиції зміни русла Дніпра. Як підкреслювалося раніше, з точки зору міжнародного річкового права

подібного роду дії неприпустимі. При їх оцінці слід виходити з позиції обмеженості суверенітету РФ на істотне втручання на своїй території у гідрологічний режим неподільного транскордонного водного об'єкту, адже це завдає серйозної шкоди навігації. Прецедентом *contradictio in contrarium* слугує рішення Постійної палати міжнародного правосуддя 1937 р. у справі про відвід вод з ріки Маас.

В якості превентивної міри в Конвенції можна закріпити за прирічковими державами, розташованими вище за течією, обов'язку використовувати водні ресурси Дніпра для виробничих, сільськогосподарських та інших цілей, не охоплених поняттям навігації, в тій мірі й у такий спосіб, що не ставлять під загрозу безпеку судноплавства та збереження судноплавних характеристик річкового стоку. Принцип рівності суб'єктів міжнародного права зумовлює потребу збалансування зобов'язань прибережних країн у сфері дніпровської навігації, які впливають із виправданого взаємного обмеження їх суверенітету. У цьому разі угода повинна містити положення про заборону прирічковим державам, розташованим нижче за стоком, безпідставно чинити будь-які перешкоди для проходу в напрямку від / до моря у відношенні суден, які плавають під прапором країн, розташованих вище за течією Дніпра.

Зважаючи на стан сучасних російсько-українських відносин, питання укладення Конвенції про судноплавство на Дніпрі варто виносити на загальноєвропейський рівень, залучивши до процесу її підписання Організацію з безпеки та співробітництва в Європі та Європейську економічну комісію ООН. Якщо ОБСЄ опікується забезпеченням миру на регіональному рівні і її членами являються обидві сторони конфлікту, то ЄЕК займається формуванням гомогенного річкового права в масштабах Європи, яке б охоплювало регулятивним впливом розбудовану мережу внутрішніх водних шляхів цієї частини континенту.

### Висновки до Розділу 3

В якості підсумку під результатами третього розділу дисертаційного дослідження доцільно акцентувати увагу на наступному.

Імплементация механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік передбачає вжиття прибережними країнами на міждержавному та внутрішньодержавному рівнях взаємоузгоджених заходів, цілеспрямованих на юридичне забезпечення права проходу іноземних суден по материковій акваторії.

Вибудовування міжнародної підсистеми імплементации переслідує мету встановлення інтернаціонального режиму судноплавства по водних шляхах, що обумовлює необхідність вибору конкретної моделі регламентації навігаційної експлуатації водотранспортних коридорів: віденської або барселонської конфігурації міжнародного річкового права.

Формування і розвиток національного правопорядку у сфері судноплавства по материкових водах підпорядковані завданню пристосування внутрішнього права до міждержавних угод з питань навігації на спільних водних магістралях. Для досягнення потрібного ефекту органи влади прирічкових держав можуть використовувати загальні та спеціальні відсилки, вдаватися до інкорпорації міжнародно-правових норм. Втім, необхідність приведення в дію національної підсистеми імплементации вищевказаних угод виникає перед країнами тільки в тому випадку, коли їх правова система не має у розпорядженні необхідних правових засобів для неухильного і точного виконання таких домовленостей.

Міжнародно-правовий режим навігації на міжнародних ріках, що протікають по території України, ґрунтується на двох типах міждержавного регулювання: конвенційній регламентації річкового проходу (по Дунаю), яка відповідає віденській конфігурації, та угодах про судноплавство по (інших) внутрішніх водних шляхах. Специфікою останніх є те, що на їх підставі запроваджується не стільки єдиний режим навігаційного використання міжнародних рік як цілісних і неподільних

транскордонних водних ресурсів, стільки нормативно-індивідуалізований порядок плавання суден країн-учасниць цих домовленостей в межах будь-яких їх суверенних акваторій (національних рік та каналів, визначених ділянок міжнародних рік тощо). Дана обставина спонукає до висновку про автономно-договірний статус водних шляхів, що стали об'єктом подібного регулятивного впливу з боку суб'єктів міжнародного права. З іншої сторони, не зважаючи на те, що під внутрішньодержавне регулювання підпадає низка аспектів річкового судноплавства, в Україні залишається некодифікованим законодавство в області функціонування внутрішнього водного транспорту.

Відкриття в межах української частини дунайської дельти глибоководного суднового ходу “Дунай – Чорне море” через гирло Бистре у світлі незавершеності дипломатичних раундів переговорів щодо перегляду Белградської конвенції 1948 р. робить перспективним нормативне закріплення в оновленому варіанті домовленості можливості плавання суден по Кілійському рукаву з метою диверсифікації шляхів проходу у низов'ї ріки. В цілях набуття рівноправного конвенційного статусу з Румунією Україні слід одночасно вирішувати питання про входження до Адміністрації Нижнього Дунаю, в якій свого часу був представлений Радянський Союз. З огляду на відсутність чітко виражених заперечень з боку обох держав на предмет збереження юридичної сили ключової для даної проблеми радянсько-румунської угоди 1953 р., вона, по суті, зберігає чинність у сучасних українсько-румунських відносинах.

Розпад СРСР і невизначеність на цьому фоні правового статусу Дніпра як міжнародної судноплавної ріки актуалізує підготовку придніпровськими країнами конвенції стосовно навігації на водній магістралі. Головною перешкодою для реалізації названого наміру є напруженість у російсько-українських відносинах, зумовлена збройним конфліктом в південно-східній частині нашої держави.

## ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дисертаційного дослідження сформульовано ряд теоретичних узагальнень та розроблено нові положення і практичні рекомендації щодо удосконалення міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік. Здійснене дослідження дало змогу підвести такі основні його підсумки.

Міжнародна ріка – це наземний прісноводний ресурс стокового типу, що розташований в межах території декількох держав і використовується для навігаційних та (або) ненавігаційних потреб. Перебування річкових вод у складі суверенних володінь різних країн свідчить про транстериторіальність міжнародної ріки як її ключову родову ознаку. Політичний, транспортний, географічний, правовий критерії міжнародної ріки, що традиційно виділяються, втратили колишню пріоритетну роль і розкривають її суто внутрішньовидові характеристики. Ці критерії дозволяють класифікувати міжнародні ріки відповідно на транскордонні (багатонаціональні) і прикордонні, судноплавні та несудноплавні, відкриті та внутрішньоконтинентальні, договірні та недоговірні.

Широкомасштабне гідротехнічне будівництво з метою з'єднання міжнародних рік з іншими ріками та озерами, як національними, так і міжнародними, зумовило появу концепції водних шляхів. Вона поступово проникла у договірне регулювання, ставши формально-юридичним відображенням альтернативного розуміння поверхневих материкових вод незалежно від різновиду включених в їх систему конкретних водних об'єктів. Похідні від концепції терміни “судноплавний водний шлях міжнародного значення”, “внутрішній водний шлях міжнародного значення”, “міжнародний водний шлях” в їх звуженому значенні є синонімами поняття міжнародної ріки. При цьому в їх основі залишається правова категорія “міжнародна ріка”, з якою вони співіснують в актах міжнародного права й наукових працях. Важливість упорядкування експлуатації не тільки поверхневих, а й ґрунтових вод обумовила введення визначень міжнародного водотоку та

міжнародного водного басейну, значно ширших за змістом від поняття міжнародної ріки.

Транстериторіальність міжнародної ріки як цілісного природного об'єкту породжує необхідність обмеження територіального суверенітету прибережних держав з метою забезпечення судноплавного використання належних їм частин ріки суднами інших прибережних країн. Обмеження суверенності держав вище за стоком є гарантією їх добросовісної поведінки щодо збереження судноплавності транскордонного річкового шляху та можливості навігації по різних ділянках ріки іноземним суднам, а країн нижче за течією – запорукою безперешкодності проходу по всій протяжності прісноводного об'єкту суден з верхів'я стоку, включаючи вихід у море та плавання у зворотному напрямку.

Право навігації по міжнародній ріці для неприбережних держав виникає у тому разі, якщо воно відображено в угоді прибережних країн. В цьому випадку можливість судноплавства, рівно як і договір, що її передбачає, є результатом спільного і добровільного волевиявлення прирічкових країн на основі погоджувальної природи міжнародного права, а не наслідком самообмеження територіального суверенітету кожної з них.

Обмеження територіального суверенітету прирічкових держав не призводить до порушення принципу суверенної рівності держав, оскільки і в такому статусі прибережні країни залишаються рівноправними у відносинах як із іншими прирічковими країнами (в силу взаємності обмеження їх суверенітету), так і з неприбережними державами (у відношенні яких подібні ущемлення прирічкових націй не діють).

Основні принципи міжнародного права в якості імперативних норм *jus cogens* дають змогу скомпонувати вихідну модель загальної структури міжнародно-правового режиму навігаційного використання міжнародних рік. Вона складається з ряду типових істотних та неістотних (супутніх) режимоутворюючих елементів, що стосуються суб'єктів міжнародного права, а також дестинаторів міжнародних відносин – безпосередніх учасників річкового судноплавства. Міждержавний договір як міжнародний документ, в якому мають відобразитися ці елементи,

повинен визначати сферу дії режиму навігації на міжнародній ріці, містити матеріальні й процесуальні норми щодо судноплавства, інституційні механізми співробітництва між країнами в означеній області та механізм врегулювання спорів між ними.

Міжнародно-правова регламентація навігаційного використання міжнародних рік має чітко виражену договірну природу, доповнену міжнародними звичаями, рішеннями міжнародних судів і арбітражів та організацій, а також актами наднаціональних об'єднань прирічкових країн, залучених до інтеграційних процесів. Поступальний розвиток міжнародного річкового права в означеній сфері забезпечують фундаментальні біполярні тенденції, репрезентовані у віденській та барселонській конфігураціях.

Механізм міжнародно-правового регулювання річкової навігації, що вибудовується за алгоритмом віденської конфігурації, ґрунтується на Заключному акті 1815 р. Він зорієнтований на впорядкування судноплавства по конкретних прісноводних об'єктах, виходячи з їх приналежності певній кількості держав. Режим плавання встановлюється щодо визначених міжнародних рік і тільки прибережними державами на основі відповідного договору між ними, а приєднання до договору інших суб'єктів є неприпустимим. Основним і безпосереднім наслідком запровадження цього режиму є вільний прохід невійськових суден прирічкових країн по всій судноплавній протяжності стоку. Проголошення свободи річкової навігації для прибережних держав є результатом поступок на користь один одного, в яких опосередковується їх взаємне обмеження власного територіального суверенітету для цілей навігації. Право плавання по річковому шляху неприбережних держав може впливати лише з прямої вказівки на це в угоді прирічкових країн. При цьому така можливість пояснюється добровільним і спільним волевиявленням цих країн, а не вимушеним самообмеженням суверенітету кожної з них.

Моноцентризм у регламентації права судноплавної експлуатації транскордонних водних магістралей втілений у барселонській конфігурації міжнародного річкового права, яка базується на підписаній у 1921 р. Конвенції про



режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення. Домовленість пропонує формування механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік на принципово інших засадах. Єдиний для будь-яких міжнародних рік міжнародно-правовий режим судноплавства встановлюється спільно прибережними та неприбережними державами шляхом приєднання до угоди, розрахованої на універсальне застосування. Дія даного договору може бути поширена і на національні водні шляхи, придатні для навігації, якщо у встановленому порядку згоду на це надасть прирічкова держава. На охоплених конвенцією судноплавних материкових водних об'єктах проголошується свобода плавання для суден всіх країн-учасниць цієї домовленості. Тому завдяки принципу взаємності досягається своєрідний мультиплікаційний ефект у поширенні свободи річкової навігації у світі: з набуттям чинності для кожної наступної країни відповідних конвенційних норм стають відкритими для проходу як водні шляхи даної країни для інших договірних сторін, так і річкові системи цих договірних сторін для нового учасника ратифікованої угоди.

Імплементация механізму міжнародно-правового регулювання навігаційного використання міжнародних рік передбачає вжиття прибережними країнами на міждержавному та внутрішньодержавному рівнях взаємоузгоджених заходів, цілеспрямованих на юридичне забезпечення права проходу іноземних суден по материковій акваторії.

У відношенні недоговірних водних магістралей завжди першочерговим залишається питання запровадження порядку проходу по них на підставі міждержавної угоди. При цьому конвенційний режим, як і власне міжнародна підсистема імплементації, може вибудовуватися на основі віденської або барселонської конфігурації міжнародного річкового права. Співробітництво сусідніх держав у галузі воднотранспортних відносин на регіональному (субрегіональному) рівні є більш гнучкішим, ніж на загальносвітовому. Тому віденську конфігурацію справедливо розцінювати як більш перспективну в наш час. За таких умов домовленість прирічкових країн про судноплавство по материковій акваторії повинна бути закритою безстроковою несамовиконуваною угодою, для реалізації

якої у межах національної юрисдикції необхідно мати злагоджений внутрішньодержавний механізм імплементації.

Правовими формами транспозиції договірних норм щодо навігації у внутрішній правопорядок є відсилка та інкорпорація. Якщо загальні відсилання частіше кореспондуються з “твердим” річковим правом, то при імплементації “м’якого” річкового права популярнішими є спеціальні норми-відсилки. У розрізі застосування різних варіантів інкорпорації теорія і практика міжнародних річкових відносин не пропонує аксіоматичних закономірностей. Вибір між прямим запозиченням міжнародно-правових норм і їх трансформацією все ж має бути детермінований особливостями регулятивних властивостей відповідних міжнародно-правових приписів та поточним станом національної правової системи держави. Пряме запозичення є більш доречним за відсутності у країні ідентичних або максимально уніфікованих норм стосовно різнопланових аспектів трансконтинентальної навігації, вже вироблених прибережними державами на підставі угоди. До трансформації держава вдається з метою пристосування міжнародних норм до потреб та специфіки власної правової системи або у разі відсутності у нормативному полі спеціальних відсилок.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 27 червня 2014 року має установчий характер і не відкриває для потреб навігації материкові акваторії її учасників. Структура зобов’язань сторін домовленості по лібералізації ринків транскордонних послуг, пов’язаних з воднотранспортними перевезеннями, у секторальному розрізі має асиметричний вигляд. За кількісними параметрами ширший обсяг зобов’язань задекларував Європейський Союз. Проте глибина процесу регулятивного зближення з Україною невелика: по кожному із секторів (підсекторів) ряд країн-членів ЄС висловили застереження про обмеження доступу. Наша ж країна взяла на себе значно менше зобов’язань, але зустрічних вилучень в сегментах, котрі готові до лібералізації, практично не заявляла.

Ключовим фактором, що впливає на інтеграцію водного транспорту України до європейської та світової транспортних систем, є усунення всіх можливих перепон правового, політичного, економічного характеру у формуванні та розвитку єдиної

транспортної мережі на євразійському континенті. Стан, у якому перебуває національна підсистема імплементації механізму міжнародно-правового регулювання судноплавного використання материкових вод України, засвідчує помірний прогрес у прийнятті базових актів внутрішнього права. Для виконання програмних завдань щодо входження України до Європейського Союзу і виходу вітчизняного воднотранспортного комплексу зі стану стагнації необхідною є розробка Кодексу внутрішнього водного транспорту України, який би визначив правову основу його діяльності, організації перевезень внутрішніми водними шляхами, утримання внутрішніх водних шляхів та їх інфраструктури, будівництва й експлуатації гідротехнічних споруд, впорядкування руху суден, функціонування річкових портів та ін.

Режим дунайського судноплавства в дельті ріки потребує модернізації у зв'язку із введенням Україною в експлуатацію альтернативного суднового ходу через гирло Бистре. У світлі незавершеності дипломатичних раундів переговорів щодо перегляду Белградської конвенції 1948 р. перспективним є нормативне закріплення в оновленому варіанті домовленості можливості плавання суден по Кілійському рукаву. Україні як пригирловій нації з метою набуття рівноправного конвенційного статусу з Румунією слід одночасно вирішувати питання про входження до Адміністрації Нижнього Дунаю, в якій свого часу був представлений Радянський Союз. З огляду на відсутність чітко виражених заперечень з боку обох держав на предмет збереження юридичної сили ключової для даного питання радянсько-румунської угоди 1953 р., вона, по суті, зберігає чинність у сучасних українсько-румунських відносинах.

Проте більш реалістичною є загальна модифікація договірному режиму дунайського судноплавства *mutatis mutandis*: включення до нової Конвенції норм щодо порядку приєднання і виходу з неї, вступ нових та виведення дійсних членів зі складу Дунайської комісії, зміцнення статусу Комісії.

Міждержавне регулювання проходу по Дніпру має нормативно-індивідуалізований характер, оскільки воно представлене виключно українсько-білоруською угодою про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Унікальність

надання Дніпру конвенційного статусу міжнародної судноплавної ріки полягатиме у тому, що воно внесе істотний вклад в організацію проведення прирічковими країнами послідовної воднотранспортної політики, що наочно простежуватиметься по їх чітко систематизованій договірній практиці. На Дніпрі спеціальною угодою забезпечуватиметься стабільний режим міжнародного судноплавства. Використання похідних від нього приток та штучних каналів для цілей проходу іноземних суден вирішуватиметься індивідуально прибережною державою на підставі додатково укладених нею білатеральних угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анцелевич Г. О. Міжнародне публічне право : [підручник] / Г. О. Анцелевич, О. О. Покрещук. – К. : Алерта, 2005. – 424 с.
2. Баймуратов М. А. Международное публичное право / Михаил Александрович Баймуратов. – Х. : Изд-во «Одиссей», 2003. – 752 с.
3. Баскин Ю. Я. История международного права / Ю. Я. Баскин, Д. И. Фельдман. – М. : Междунар. отношения, 1990. – 208 с.
4. Баскин Ю. Я. Международно–правовой режим рек: история и современность / Ю. Я. Баскин, Л. В. Корбут. – М. : Изд-во «Наука», 1987. – 160 с.
5. Баскин Ю. Я. Международно-правовые вопросы использования рек (судоходство, производство электроэнергии, ирригация) / Юрий Яковлевич Баскин // Советский ежегодник международного права. – 1961. – С. 252–264.
6. Баскин Ю. Я. Ровны К. Свобода транзитного судоходства по международных реках (Вроцлав; Варшава, 1986. – 136 с.) / Юрий Яковлевич Баскин // Советское государство и право. – 1988. – № 10. – С. 153.
7. Березовский Ц. Некоторые проблемы территориального верховенства / Цезары Березовский ; [Пер. с польск. В. Л. Кон]. – М. : Иностран. лит., 1961. – 201 с.
8. Бирюков П. Н. Международное право : [учеб. пособие] / Павел Николаевич Бирюков. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Юристъ, 1999. – 416 с.
9. Блищенко И. П. Прецеденты в международном публичном и частном праве / И. П. Блищенко, Ж. Дориа. – [2-е изд., доп.]. – М. : Изд-во МНИМП, 1999. – 472 с.
10. Блюнчли І. Современное международное право цивилизованных государств, изложенное в видѣ кодекса / Иоганн Блюнчли ; [пер. со втораго нѣмецкаго изданія В. Ульяницкаго, А. Лодыженскаго]. – М. : Типографія Индриха, 1877. – V, 623 с., VI.
11. Большой энциклопедический словарь / [под ред. А. М. Прохорова]. – [2-е изд., переаб. и доп.]. – М. : Изд-во «Большая Российская энциклопедия»; СПб. : Изд-во «Норинт», 1998. – 1456 с.
12. Боняр С. М. Правовой режим международных внутренних водных путей в

контексте трансграничного судоходства река–море / Світлана Михайлівна Боняр // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. – 2010. – № 31. – С. 201–213.

13. Броунли Я. Международное право : в 2 кн. / Ян Броунли ; [пер. с англ. С. Н. Андрианова]. – М. : Изд-во «Прогресс», 1977–1977. – Кн. 1. – 1977. – 538 с.

14. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), совершенная в Будапеште 22 июня 2001 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf>. –

Заглавие с экрана.

15. Висновок Головного науково–експертного управління Апарату Верховної Ради України на проект Закону України «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України» (реєстр. № 4319 від 11 вересня 2009 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=34937&pf35401=1431>

22. – Заголовок з екрану.

16. Водний кодекс України від 06 червня 1995 р. № 213/95–ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80>. – Заголовок з екрану.

17. Временные правила плавания на участке Дуная от мыса Измаильский Чатал к выходу в море Килийским и Старостамбульскому устью через устье Быстрое и морской подходной канал от 17 августа 2004 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.delta-pilot.ua/sites/default/files/vremennye\\_pravila\\_plavania\\_dunai.pdf](http://www.delta-pilot.ua/sites/default/files/vremennye_pravila_plavania_dunai.pdf).

– Заглавие с экрана.

18. Всемирный фонд дикой природы: Видение Дельты Дуная. – Вена–Одесса : Офис Дунай-Карпатской программы WWF, 2002. – 232 с.

19. Вулф А. Т. Проблемы трансграничных водных ресурсов: полученные уроки /

- Арон Т. Вулф // Международное и национальное водное право и политика : Юридический сборник. – Ташкент : НИЦ МКВК, 2001. – № 2 (9). – С. 180–192.
20. Вышинский А. Я. Вопросы международного права и международной политики. Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН, 1950 г. / Андрей Януаринович Вышинский. – М. : Госюриздат, 1952. – 507 с.
21. Гавердовский А. С. Имплементация норм международного права / Анатолий Степанович Гавердовский. – К. : Главное изд-во Издательского объединения «Вища школа», 1980. – 320 с.
22. Генеральна угода про торгівлю послугами від 15 квітня 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981\\_017](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017). – Заголовок з екрану.
23. Гефтер А. Европейское международное право / Август Гефтер. – СПб. : Типографія В. Безобразова и К<sup>о</sup>, 1880. – XVI, IX, 453 с.
24. Горобец И. К новому качеству судоходства на реке Днепр / Игорь Горобец // Порты Украины. – 2011. – № 7. – С. 40–43.
25. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>. – Заголовок з екрану.
26. Грамоты Великого Новгорода и Пскова / [под ред. С. Н. Валка]. – М. : Изд-во АН СССР, 1949. – 409 с.
27. Гроций Г. О праве войны и мира / Гуго Гроций. – [Репринт. с изд. 1956 г.]. – М. : Ладомир, 1994. – 868 с.
28. Гуреев С. А. Международное речное право : [учеб. пособие] / С. А. Гуреев, И. Н. Тарасова. – М. : Юрид. лит., 2004. – 352 с.
29. Дайе П. Международное публичное право : в 2 т. / Патрик Дайе, Нгуен Куок Динь, Алэн Пелле ; пер. с фр. – К. : Сфера, 2000–2001. – Т. 2: Кн. 3: Международные отношения. – 410 с.
30. Дмитрієв А. І. Історія міжнародного права / А. І. Дмитрієв, Ю. А. Дмитрієва, О. В. Задорожній. – К. : Видавничий дім «Промені», 2008. – 384 с.
31. Дмитрієв А. І. Міжнародне публічне право : [навч. посіб.] / А. І. Дмитрієв,

В. І. Муравйов ; [відп. редактори Ю. С. Шемшученко, Л. В. Губерський]. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 640 с.

32. Договір між Україною та Румунією про режим українсько–румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань від 17 червня 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642\\_022](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_022). – Заголовок з екрану.

33. Договір про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією від 02 червня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642\\_003](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_003). – Заголовок з екрану.

34. Договор о создании Союзного государства от 08 декабря 1999 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/B759D2DEDDBB7425844257D3400287A](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/B759D2DEDDBB7425844257D3400287A) ВЕ. – Заглавие с экрана.

35. Доклад Комитета по осуществлению о работе его восемнадцатой сессии, состоявшейся 23–25 февраля 2010 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unesc.org/fileadmin/DAM/env/documents/2010/eia/ic/ese.mp.eia.ic>

2010.2.r.pdf. – Заглавие с экрана.

36. Доклад Комитета по осуществлению о работе его двадцатой сессии, состоявшейся 11–13 января 2011 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unesc.org/fileadmin/DAM/env/documents/2011/eia/ic/ese.mp.eia.ic>

2011.2.r.pdf. – Заглавие с экрана.

37. Доклад Комитета по осуществлению о работе его двадцать восьмой сессии, состоявшейся 10–12 сентября 2013 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unesc.org/fileadmin/DAM/env/documents/2013/eia/ic/ese.mp.eia.ic>

2013.4.r.pdf. – Заглавие с экрана.

38. Доклад Комитета по осуществлению о работе его шестнадцатой сессии, состоявшейся 10–12 марта 2009 г. в Берлине [Электронный ресурс]. – Режим



доступа :

<http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/env/documents/2009/eia/ic/ece.mp.eia.ic>.

2009.2.r.pdf. – Заглавие с экрана.

39. Доклад о работе четвертого совещания Комитета по вопросам соблюдения Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды, состоявшегося 13–14 мая 2004 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/env/documents/2004/pp/mp.pp/c.1/mp.pp.c>.

1.2004.4.r.pdf. – Заглавие с экрана.

40. Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее пятьдесят второй сессии, Женева, 13–15 октября 2008 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3->

181r.pdf. – Заглавие с экрана.

41. Доклад Совещания Сторон Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте о работе его пятой сессии, состоявшейся 20–23 июня 2011 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/env/documents/2011/eia/ece.mp.eia.15.r>.

pdf. – Заглавие с экрана.

42. Доклад Совещания Сторон Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте о работе его четвертой сессии, состоявшейся 19–21 мая 2008 г. в Бухаресте [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/env/documents/2008/eia/ece.mp.eia.10.r.pdf>.

– Заглавие с экрана.

43. Дополнительный акт относительно торговли и промышленности въ польских провинціях, принадлежащихъ Австріи и Россіи, от 05 (17) августа 1818 г. // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенныхъ Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрихъ Фромгольдъ Мартенс. – СПб. : Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. –

Т. IV. – Ч. I: Трактаты съ Австрією (1815–1849). – 1878. – С. 61–105.

44. Дополнительный протокол № 7 к Пересмотренной конвенции о судоходстве по Рейну, подписанный 27 ноября 2002 г. в Страсбурге [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unecse.org/trans/doc/2003/sc3/TRANS-SC3-2003-11a1R.doc>. –

Заглавие с экрана.

45. Дунай и дунайское судоходство / [Ю. Я. Баскин, Л. Я. Капикраян, В. М. Михайлов, В. В. Юнкевич]. – М. : Изд-во «Морской транспорт», 1962. – 304 с.

46. Дунайское судоходство и его правовой режим в XX веке / [Ю. Я. Баскин, Л. Я. Капикраян, П. И. Рыжиков и др.] ; под ред. Л. Я. Капикраяна. – Измаил : Сов. дунайское гос. пароходство, 1958. – 104 с.

47. Дурденевский В. Н. Дунайская проблема : [стенограмма публичной лекции, прочитанной 6 мая 1947 г. в Доме Союзов в Москве] / Всеволод Николаевич Дурденевский. – М. : Всесоюзное лекционное бюро при Министерстве высшего образования СССР, 1947. – 16 с.

48. Дурденевский В. Н. Международное право / В. Н. Дурденевский, С. Б. Крылов. – М. : Юрид. изд-во Министерства юстиции СССР, 1947. – 612 с.

49. Духовные и договорные грамоты князей великих и удельных / [под ред. С. В. Бахрушина]. – М. : Типография Вильде, 1909. – 153 с.

50. Европейские правила судоходства по внутренним водным путям [Электронный ресурс]. – [4-е пересмотренное издание]. – Режим доступа : <https://www2.unecse.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=15763405>. –

Заголовок с экрана.

51. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), совершенная 19 января 1996 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-120r2efr-forWeb.pdf>. – Заголовок с экрана.

52. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), совершенное 26 мая 2000 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/agreement\\_text.pdf](http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/agreement_text.pdf). –

Заглавие с екрана.

53. Заключительный акт Берлинской африканской конференції, 13 (25) февраля 1885 г. // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенных Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрих Фромгольд Мартенс. – СПб. : Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. VIII: Трактаты съ Германією (1825–1888). – 1888. – С. 695–725.
54. Закон України «Про державний кордон України» від 04 листопада 1991 р. № 1777–XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>. – Заголовок з екрану.
55. Закон України «Про державну прикордонну службу України» від 03 квітня 2003 р. № 661–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15>. – Заголовок з екрану.
56. Закон України «Про міжнародні договори України» від 29 червня 2004 р. № 1906–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15>. – Заголовок з екрану.
57. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06 квітня 2000 р. № 1644–III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>. – Заголовок з екрану.
58. Закон України «Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ)» від 17 листопада 2009 р. № 1727–VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1727-17>. – Заголовок з екрану.
59. Закон України «Про прикордонний контроль» від 05 листопада 2009 р. № 1710–VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17>. – Заголовок з екрану.
60. Закон України «Про ратифікацію Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ)» від 17 квітня 2014 р. № 1229–VII [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1229-18>. – Заголовок з екрану.

61. Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. № 1172–XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>. – Заголовок з екрану.
62. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94–ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>. – Заголовок з екрану.
63. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01 липня 2004 р. № 1955–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>. – Заголовок з екрану.
64. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р. № 194–XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14>. – Заголовок з екрану.
65. Захаров Н. А. Курсь общаго международного права / Николай Алексѣевич Захаров. – Петроград : Типография Д. П. Вейсбрута, 1917. – 476 с.
66. Ильин Ю. Д. Лекции по международному публичному праву / Юрий Дмитриевич Ильин. – Харьков : НПКФ «Консум», 1996. – 236 с.
67. Казанский П. Договорныя рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчнаго права : в II т. / Петр Казанский. – Казань : Типо-Литография Императорскаго Университета, 1895. – Т. I. – 1895. – V, 479 с.
68. Казанский П. Договорныя рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчнаго права : в II т. / Петр Казанский. – Казань : Типо-Литография Императорскаго Университета, 1895. – Т. II. – 1895. – V, 384 с.
69. Каламкарян Р. А. Международное право : Учебник / Р. А. Каламкарян, Ю. И. Мигачев. – М. : Изд-во «Эксмо», 2004. – 688 с.
70. Капустин М. Рецензия на книгу А. Наумова Судоходство по Шельде / Михаил

Капустин // Русский вестник. – 1856. – № 6. – С. 97–101. – (Раздел «Современная летопись»).

71. Картка проекту Закону про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України від 12 грудня 2012 р. № 0958–VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=45131](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=45131). – Заголовок з екрану.

72. Кафлиш Л. Регулирование видов использования международных водотоков / Люсиус Кафлиш // Международное и национальное водное право и политика : Юридический сборник. – Ташкент : НИЦ МКВК, 2001. – № 2 (9). – С. 125–137.

73. Клименко Б. М. Международные реки. Правовые вопросы использования международных рек в промышленности и сельском хозяйстве / Борис Михайлович Клименко. – М. : Изд-во «Междунар. отношения», 1969. – 191 с.

74. Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Борис Михайлович Клименко. – М. : Изд-во «Междунар. отношения», 1967. – 136 с.

75. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118–З [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://etalonline.by/?type=text&regnum=Hk0200118#load\\_text\\_none\\_1\\_](http://etalonline.by/?type=text&regnum=Hk0200118#load_text_none_1_). – Заглавие с экрана.

76. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. № 24–ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://online-zakon.ru/%d0%ba%d0%be%d0%b4%d0%b5%d0%ba%d1%81%d1%8b/%d0%ba%d0%be%d0%b4%d0%b5%d0%ba%d1%81-%d0%b2%d0%be%d0%b4%d0%bd%d0%be%d0%b3%d0%be-%d1%82%d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82%d0%b0/>. – Заглавие с экрана.

77. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95–ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>. – Заголовок з екрану.

78. Кожевников Ф. И. Советское государство и международное право 1917–1945 гг. / Федор Иванович Кожевников. – М. : Юрид. изд-во Министерства юстиции

СССР, 1948. – 376 с.

79. Конвенция между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Румынской Народной Республики о мероприятиях по предотвращению наводнений и регулированию водного режима на реке Прут от 25 декабря 1952 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/7B80C2E8EEE0EFC344257D34002891C](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/7B80C2E8EEE0EFC344257D34002891C)

А. – Заглавие с экрана.

80. Конвенция между Российской Советской Федеративной Социалистической Республикой и Дальне–Восточной Республикой о плавании по внутренним водам от 30 ноября 1921 г. // Сабанин А. В. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных РСФСР с иностранными государствами: V выпуск / Андрей Владимирович Сабанин. – М. : 39-я типография М. Г. С. Н. Х., 1921–1923. – (Экономическо-правовой отдел НКВД РСФСР).

Вып. II: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу по 1-ое декабря 1921 года. – 1921. – С. 133–137.

81. Конвенция об обмере судов внутреннего плавания, составленная 15 февраля 1966 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Measurement\\_INV\\_fr.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Measurement_INV_fr.pdf). –

Заглавие с экрана.

82. Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КОСС), совершенная 01 марта 1973 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CLN\\_efr.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CLN_efr.pdf). – Заглавие с

экрана.

83. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, составленная 15 марта 1960 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Collisions\\_INV\\_efgr.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Collisions_INV_efgr.pdf). –

Заголовок с экрана.

84. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и

багажа по внутренним водным путям (КППВ), совершенная 06 февраля 1976 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN\\_evr.pdf](http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN_evr.pdf). – Заглавие с экрана.

85. Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания, составленная 25 января 1965 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Registration\\_INV\\_fr.pdf](http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Registration_INV_fr.pdf). – Заглавие с экрана.

86. Конвенция о режиме судоходства на Дунае от 18 августа 1948 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/convention-ru.pdf>. – Заголовок с экрана.

87. Конвенція з охорони та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер від 17 березня 1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_273](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_273). – Заголовок з екрану.

88. Конвенція между Россіей и Австріей относительно судоходства по Дунаю, заключенная въ С.–Петербургѣ от 13 (25) іюля 1840 г. // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенных Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрих Фромгольд Мартенс. – СПб. : Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. IV. – Ч. I: Трактаты съ Австрією (1815–1849). – 1878. – С. 475–493.

89. Конвенція о торговлѣ и судоходствѣ, заключенная въ Берлинѣ, между Россіей и Пруссіей от 27 февраля (11 марта) 1825 г. // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенных Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрих Фромгольд Мартенс. – СПб. : Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. VIII: Трактаты съ Германією (1825–1888). – 1888. – С. 1–46.

90. Конвенція про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля від 25 червня 1998 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_015](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_015). – Заголовок з екрану.

91. Конвенція про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі від 19 вересня 1979 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_032](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_032). – Заголовок з екрану.

92. Конвенція про оцінку впливу на навколишнє природне середовище у транскордонному контексті від 25 лютого 1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_272](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_272). – Заголовок з екрану.

93. Конвенція про право несудноплавних видів використання міжнародних водотоків від 21 травня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_323](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_323). – Заголовок з екрану.

94. Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону ріки Дунай) від 01 червня 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_800](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_800). – Заголовок з екрану.

95. Конституція аргентинской нації, изданная 25 сентября 1860 года // Современныя Конституції. Сборникъ дѣйствующихъ конституціонныхъ актовъ : в II т. / [пер. подъ ред. и съ вступ. очерками пр.-доц. В. М. Гессена и доц. Бар. Б. Э. Нольде]. – С.-Пб. : Изданіе Юрид. книжнаго склада «ПРАВО», 1905–1907. – Т. II: Федерации и республики – С. 90–120.

96. Конституція Германской Имперіи от 16 апрѣля 1871 г. // Современныя Конституції. Сборникъ дѣйствующихъ конституціонныхъ актовъ: в II т. / [пер. подъ ред. и съ вступ. очерками пр.-доц. В. М. Гессена и доц. Бар. Б. Э. Нольде]. – СПб. : Изданіе Юрид. книжнаго склада «ПРАВО», 1905–1907. – Т. II: Федерации и республики. – 1907. – С. 163–191.

97. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254к/96–ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. –

Заголовок з екрану.

98. Корбут Л. В. Рассмотрение в органах ООН в 1974 г. вопроса о праве



несудоходных видов использования международных водных путей / Людмила Васильевна Корбут // Советский ежегодник международного права. – 1974. – С. 263–267.

99. Коркунов Н. М. Международное право : [лекции, читанные в Военно-юридической академии] / Николай Михайлович Коркунов. – Санкт-Петербург : Изд-во лейтенанта Шидловского, 1886. – 346 с.

100. Корнелий Тацит. Сочинения : в 2 т. / Корнелий Тацит ; [отв. ред. С. Л. Утченко]. – Ленинград : Наука, 1969. – Т. 1 : Анналы. Малые произведения. – 1969. – 445 с.

101. Коровин Е. А. История международного права : [пособие к лекциям] / Евгений Александрович Коровин. – М. : Военно-юрид. академия Красной Армии и Высшая дипломатическая школа МИД СССР, 1946. – Вып. 1: От древности до конца XVIII века. – 108 с.

102. Косарева М. А. Трансграничные природные ресурсы в международном праве: понятие, статус, режим : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Мария Александровна Косарева. – М., 2008. – 187 с.

103. Кулько А. В. Деякі аспекти вдосконалення міжнародно-правової регламентації судноплавства на Дунаї в умовах європейської інтеграції / Андрій Вадимович Кулько // Держава і право : збірник наукових праць. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2009. – Вип. 45. – С. 513–519.

104. Кулько А. В. Перспективи вдосконалення сучасних договірних механізмів регламентації співробітництва держав із судноплавного використання основних міжнародних рік Європи значення для України / Андрій Вадимович Кулько // Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. – 2013. – № 5. – С. 148–153.

105. Курс международного права : в 7 т. / [Аваков М. М., Вадалпас В. А., Кудрявцев В. Н. и др.]; под ред. В. Н. Кудрявцева. – М. : Наука, 1989–1993. – Т. 3. Основные институты международного права. – 1990. – 260 с.

106. Лазарев М. И. Международные сервитуты / Марклен Иванович Лазарев // Правоведение. – 1965. – № 1. – С. 120–126.

107. Лист Міністерства закордонних справ України «Щодо набрання чинності Протоколом про вступ України до СОТ» від 23 квітня 2008 р. № 72/13-612/1-1066 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MUS7427.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MUS7427.html). – Заголовок з екрану.
108. Лист Ф. Международное право в систематическом изложении / Франц фон Лист. – [4-е рус. изд., испр., и доп.]. – Юрьев (Дерпт) : Типография К. Маттисена, 1917. – 674 с.
109. Логінов Я. Європа будує водні магістралі / Якуб Логінов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/evropa\\_budue\\_vodni\\_magistrali.html](http://gazeta.dt.ua/ECONOMICS/evropa_budue_vodni_magistrali.html). – Заголовок з екрану.
110. Логунов В. Д. Современный международно-правовой режим Дуная / Василий Дмитриевич Логунов. – М. : Изд-во ИМО, 1958. – 152 с.
111. Лукашук И. И. Международное право. Общая часть : [учебник для студ. юрид. фак. и вузов] / Игорь Иванович Лукашук. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Волтерс Клувер, 2005. – 432 с.
112. МакКаффри С. Конвенция Организации Объединенных Наций о праве несудоходных видов использования международных водотоков: перспективы и недостатки / Стефен МакКаффри // Международное и национальное водное право и политика : Юридический сборник. – Ташкент : НИЦ МКВК, 2001. – № 2 (9). – С. 138–148.
113. Мартенс Ф. Современное международное право цивилизованных народов : в 2 т. / Федор Мартенс. – [3-е изд., доп. и исправ.]. – СПб. : Типография А. Бёнке, 1895–1896. – Т. 1. – 1985. – XXVI, 430 с.
114. Международное право : учебник / [А. Х. Абашидзе, В. С. Верещетин, А. В. Гидирим и др.] ; отв. ред. В. И. Кузнецов, Б. Р. Тузмухамедов. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Норма, 2007. – 944 с.
115. Международное право : учебник / [Л. Н. Анисимов, К. Г. Борисов, Д. В. Иванов и др.] ; отв. ред. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. – М. : Междунар.

отношения, 2000. – 720 с.

116. Международное право : учебник / [И. Н. Арцибасов, К. А. Бекашев, Н. Т. Блатова и др.] ; отв. ред. Н. Т. Блатова. – М. : Юрид. лит., 1987. – 544 с.

117. Международное право : учебник / [Б. М. Ашавский, М. М. Бирюков, В. Д. Бордунов и др.] ; отв. ред. проф. А. А. Ковалев, проф. С. В. Черниченко. – [3-е изд. перераб. и доп.]. – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – 832 с.

118. Международное право : учебник / [Б. М. Ашавский, К. Г. Борисов, В. Г. Бояршинов и др.] ; отв. ред. Ю. М. Колосов, В. И. Кузнецов. – М. : Международ. отношения, 1999. – 624 с.

119. Международное право : учебник / [Н. Т. Блатова, Б. В. Ганюшкин, В. П. Захаров и др.] ; под ред. Н. Т. Блатовой, Л. А. Маджорян. – М. : Юрид. лит., 1979. – 584 с.

120. Международное право : учебник / [В. С. Верещетин, С. В. Виноградов, Г. В. Игнатенко и др.] ; отв. ред. Г. И. Тункин. – М. : Юрид. лит., 1982. – 568 с.

121. Международное право : учебник для вузов / [Г. В. Игнатенко, М. В. Кучин, Л. А. Лазутин и др.] ; отв. ред. Г. В. Игнатенко, О. И. Тиунов. – М. : Изд-во «НОРМА» (Издательская группа НОРМА–ИНФРА), 2000. – 584 с.

122. Международное публичное право : учебник / [Л. П. Ануфриева, К. А. Бекашев, Д. К. Бекашев и др.] ; отв. ред. К. А. Бекашев. – [5-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Проспект, 2011. – 1008 с.

123. Международное публичное право : учебник / [Л. П. Ануфриева, Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев и др.] ; отв. ред. К. А. Бекашев. – [4-е изд., перераб. и доп.]. – М. : ТК Велби, Изд-во «Проспект», 2005. – 784 с.

124. Международные водотоки: расширение сотрудничества и урегулирование конфликтов / [под. науч. ред. Салмана М. А. Салмана, Лоранса Буассона де Шазурна]. – Нью-Йорк–Женева : Мировой банк, 2000. – X, 210 с.

125. Международные отношения на Балканах. 1830–1856 / [Арш Г. Л., Варта И. С., Виноградов В. Н. и др.]. – М. : Наука, 1990. – 350 с.

126. Международный акт касательно судоходства въ устьяхъ Дуная, подписанный въ Галацѣ 21 октября (2 ноября) 1865 года // Овчинниковъ И. А. Сборникъ

дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главном Адмиралтействѣ, 1901. – С. 125–173.

127. Мирный договор, заключенный в Адрианополе 02 (14) сентября 1829 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Turk/XIX/1820-1840/Mir\\_adrianopol\\_1829/text.htm](http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Turk/XIX/1820-1840/Mir_adrianopol_1829/text.htm). – Заголовок с экрана.

128. Мирный трактатъ, заключенный въ Парижѣ 18 (30) марта 1856 г. Россією, Австрією, Великобританією, Францією, Пруссією, Сардинією и Турцією // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главном Адмиралтействѣ, 1901. – С. 14–23.

129. Міжнародне право : навч. посібник / [М. В. Буроменський, І. Б. Кудас, А.А. Маєвська та ін.] ; за ред. М. В. Буроменського. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 336 с.

130. Мішина Л. Гідрографічне дослідження річки Дніпро: минуле, сучасне, майбутнє... / Ліліана Мішина // Вісник Держгідрографії. – 2006. – № 1. – С. 9–14.

131. Наказ Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті «Про відкриття навігації на р. Дніпро» від 06 березня 2014 р. № 82 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ukrris.com.ua/upload/iblock/490/2014\\_03\\_06\\_Nakaz\\_Vidkrittuya\\_navigacii\\_2014.pdf](http://ukrris.com.ua/upload/iblock/490/2014_03_06_Nakaz_Vidkrittuya_navigacii_2014.pdf). – Заголовок з екрану.

132. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про суднопластво на внутрішніх водних шляхах» від 09 листопада 2012 р. № 665 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1993-12>. – Заголовок з екрану.

133. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про комплекс заходів щодо створення річкової інформаційної служби на внутрішніх водних шляхах України» від 25 лютого 2011 р. № 7 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0606-11>. – Заголовок з екрану.

134. Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» від 14 червня 2007 р. № 498 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0905-07>. – Заголовок з екрану.

135. Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України «Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України» від 29 травня 2006 р. № 514 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0708-06>. – Заголовок з екрану.

136. Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України «Про затвердження Правил технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд» від 13 червня 2007 р. № 492 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0780-07>. – Заголовок з екрану.

137. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України» від 19 квітня 2001 р. № 225 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0400-01>. – Заголовок з екрану.

138. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення плавання торговельних, риболовних, спеціальних та інших морських і річкових суден на морях та внутрішніх водних шляхах України» від 23 травня 2001 р. № 308 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0475-01>. – Заголовок з екрану.

139. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про

порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України» від 05 листопада 2003 р. № 857 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04>. – Заголовок з екрану.

140. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України» від 20 жовтня 2003 р. № 809 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1010-03>. – Заголовок з екрану.

141. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» від 16 лютого 2004 р. № 91 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04>. – Заголовок з екрану.

142. Наказ Міністерства транспорту України «Про заходи щодо відновлення судноплавства по трасі глибоководного суднового шляху проекту “Дунай – Чорне море, 1-й етап”» від 17 серпня 2004 р. № 740 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://imodocs.com/txt/data\\_www/texts/mt740\\_04.php3](http://imodocs.com/txt/data_www/texts/mt740_04.php3). – Заголовок з екрану.

143. Наумов А. М. Судоходство по Шельде. Опыт приложения начал международного права к судоходству по рекам. Историко-юридическое исследование / Александр Михайлович Наумов. – М. : Типография Л. Степановой, 1856. – 202 с.

144. Некотенева М. В. К вопросу о понятии «международная река» / Мария Владимировна Некотенева // Актуальные проблемы российского права. – 2006. – № 1 (3). – С. 429–439.

145. Некотенева М. В. Понятие и принципы правового режима международных водотоков / Мария Владимировна Некотенева // Аграрное и земельное право. – 2008. – № 10. – С. 88–110.

146. Некотенева М. В. Правовые проблемы использования международных водотоков : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Мария Владимировна Некотенева. – М., 2008. – 227 с.

147. Нота Полномочного Представителя РСФСР в Литве Министру

Иностранных Дел Литвы Юргутису от 10 августа 1922 г. № 2170 // Документы внешней политики СССР : в 24 т. / [Комиссия по изданию дипломатических документов при МИД СССР]. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1959–2000. –

Т. 5: 01 января 1922 года – 19 ноября 1922 года. – 1961. – С. 550–551.

148. Оппенгейм Л. Международное право : в 2 т. / Ласса Оппенгейм. – М. : Инстр. лит., 1948–1950–

Т. 1 : Полутом 2. – 1949. – 547 с.

149. Перелік вилучень з режиму найбільшого сприяння відповідно до статті II ГАТС (Графік специфічних зобов'язань України в секторі послуг) [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/file/docs/4/d261546.doc>. – Заголовок з екрану.

150. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» (Синяя книга ЕЭК ООН). Добавление 1 ко второму пересмотренному изданию / [составитель ЕЭК ООН]. – Нью-Йорк; Женева : ООН, 2013. – 5 с.

151. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» (Синяя книга ЕЭК ООН) / [составитель ЕЭК ООН]. – [2-е изд., пересмотр.]. – Нью-Йорк; Женева : ООН, 2012. – VII, 97 с.

152. Положеніе о судоходствѣ и судоходной полиціи на Прутѣ, составленное 27 января (08 февраля) 1871 г. въ Бухарестѣ Постоянною Смѣшанною Коммиссіею на основаніи ст. 26 Условія 03 (15) декабра 1866 г. // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. – С. 224.

153. Полянский Н. Н. Международный Суд / Николай Николаевич Полянский. – М. : Изд-во АН СССР, 1951. – 238 с.

154. Постанова Верховної Ради України «Про прийняття за основу проекту Закону України про суднопластво на внутрішніх водних шляхах України» від 02 листопада 2010 р. № 2666–VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2666-17>. – Заголовок з екрану.

155. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України» від 29 лютого 2012 р. № 155 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-2012-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
156. Постанова Кабінету Міністрів України «Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден» від 06 березня 1992 р. № 115 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/115-92-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
157. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1999 р. № 236 та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» від 15 квітня 2009 р. № 350 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/350-2009-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
158. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
159. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» від 12 червня 1996 р. № 640 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-96-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
160. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» від 26 вересня 1997 р. № 1069 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.
161. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та у портах України іноземних військових кораблів» від 16 травня 1996 р. № 529 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :



<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

162. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004–2011 роки» від 31 березня 2004 р. № 428 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/428-2004-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

163. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки» від 12 квітня 2006 р. № 496 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

164. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 20 березня 1998 р. № 346 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

165. Постанова Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 р. № 1512 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

166. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30 жовтня 1996 р. № 1324 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1324-96-%D0%BF>. – Заголовок з екрану.

167. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Инструкции о порядке выполнения путевых работ и содержания судоходных гидротехнических сооружений на внутренних водных путях Республики Беларусь» от 24 апреля 2008 г. № 61 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.pravo.by/pdf/2008-121/2008-121\(036-079\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2008-121/2008-121(036-079).pdf). – Заглавие с экрана.

168. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Правил буксировки судов, плотов и

плавающих объектов по внутренним водным путям Республики Беларусь» от 20 ноября 2009 г. № 98 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.pravo.by/pdf/2009-303/2009-303\(040-044\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2009-303/2009-303(040-044).pdf). – Заглавие с экрана.

169. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом» от 26 января 2005 г. № 3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.pravo.by/pdf/2005-94/2005-94\(051-103\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2005-94/2005-94(051-103).pdf). – Заглавие с экрана.

170. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом» от 29 ноября 2004 г. № 42 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.pravo.by/pdf/2005-7/2005-7\(091-139\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2005-7/2005-7(091-139).pdf). – Заглавие с экрана.

171. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Республики Беларусь» от 25 октября 2005 г. № 60 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.pravo.by/pdf/2006-61/2006-61\(017-079\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2006-61/2006-61(017-079).pdf). – Заглавие с экрана.

172. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям Российской Федерации» от 16 февраля 2008 г. № 85 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102120003&intelsearch=%E2%ED%F3%F2%F0%E5%ED%ED%E8%EC+%E2%EE%E4%ED>. – Заглавие с экрана.

173. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте» от 06 февраля 2003 г. № 72 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102079787&intelsearch=%E2%ED%F3%F2%F0%E5%ED%ED%E8%EC+%E2%EE%E4%ED>. – Заглавие с экрана.

174. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении

Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств» от 12 мая 2012 г. № 472 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102312334&intelsearch=%E2%ED%F3%F2%F0%E5%ED%ED%E8%EC+%E2%EE%E4%ED>. – Заглавие с экрана.

175. Почкаева М. В. Международно-правовой режим судоходства на Дунае / Мария Вахтисьевна Почкаева. – М. : Внешторгиздат, 1951. – 79 с.

176. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні / [Андрєєнков В. А., Григоров О. М., Дідик В. Г. та ін.]; за заг. ред. В. Г. Дідика. – К. : ЦУЛ, 2007. – 244 с.

177. Право Європейського Союзу : підручник / [І. А. Березовська, І. В. Влялько, О. М. Лисенко та ін.]; за ред. В. І. Муравйова. – К. : Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.

178. Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Об утверждении Положения о порядке расследования и учета транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях Республики Беларусь» от 31 декабря 1999 г. № 250–Ц [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic46/text610.htm>. – Заглавие с экрана.

179. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Положения о диспетчерском регулировании движения судов по внутренним водным путям Российской Федерации» от 24 апреля 2002 г. № 55 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102095732&intelsearch=%EE%EF%E0%F1%ED%FB%F5+%E3%F0%F3%E7%EE%E2+%E2%EE%E4%ED%FB%EC%E8+%EF%F3%F2%FF%EC%E8>. – Заглавие с экрана.

180. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации» от 14 октября 2002 г. № 129 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102096340&intelsearch=%E2%ED%F3%F2%F0%E5%ED%ED%E8%EC+%E2%EE%E4%ED>. – Заглавие с экрана.

181. Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право : [навч. посібник] / Наталія

Василівна Пронюк. – [2-е вид., змін. та доп.]. – К. : КНТ, 2010. – 280 с.

182. Протокол к Конвенции об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС), совершенный 05 июля 1978 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CLN\\_Protocol\\_efr.pdf](http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CLN_Protocol_efr.pdf). –

Заглавие с экрана.

183. Протокол к Конвенции о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ), совершенный 05 июля 1978 г. в Женеве [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN\\_Protocol\\_efr.pdf](http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/CVN_Protocol_efr.pdf). –

Заглавие с экрана.

184. Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України і Генеральним Інспектором Прикордонної Поліції Міністерства Адміністрації та Внутрішніх Справ Румунії про правила плавання у прикордонних водах плавучих засобів, які належать прикордонним властям України та Румунії, та порядок їхнього співробітництва під час охорони українсько-румунського державного кордону від 22 жовтня 2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642\\_054](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_054). – Заголовок з екрану.

185. Протокол о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), совершенный в Женеве 17 января 1997 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unecese.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/pro-agtc-r.pdf>. – Заглавие с экрана.

186. Протокол про вступ України до Світової організації торгівлі від 05 лютого 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981\\_049](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_049). – Заголовок з екрану.

187. Протоколь между Россією и Австрією от 28 іюня (10 іюля) 1847 г. // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенных Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрих Фромгольд Мартенс. – СПб. :

- Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. IV. – Ч. I: Трактаты съ Австрією (1815–1849). – 1878. – С. 560–575.
188. Протоколь, учиненный 01 (13) ноября 1850 г. въ Вѣнѣ, к Конвенціи между Россіей и Австріей относительно судоходства по Дунаю, заключенной 13 (25) іюля 1840 г. въ С.–Петербургѣ // Мартенс Ф. Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенныхъ Россією съ иностранными державами: в XV т. / Фридрих Фромгольд Мартенс. – СПб.: Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. IV. – Ч. II: Трактаты съ Австрією (1849–1878). – 1878. – С. 614.
189. Решение II/5b о соблюдении Украиной своих обязательств по Орхусской конвенции, принятое на втором Совещании Сторон, состоявшемся 25-27 мая 2005 г. в Алма-Ате [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/documents/2005/pp/ece/ece.mp.pp.2005.2.add.8.r.pdf>. – Заглавие с экрана.
190. Решение III/6f о соблюдении Украиной своих обязательств по Орхусской конвенции, принятое на третьем Совещании Сторон, состоявшемся 11-13 июня 2008 г. в Риге [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop3/ODS/ece\\_mp\\_pp\\_2008\\_2\\_add\\_14\\_r\\_Ukraine.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop3/ODS/ece_mp_pp_2008_2_add_14_r_Ukraine.pdf). – Заглавие с экрана.
191. Решение IV/9h о соблюдении Украиной своих обязательств по Орхусской конвенции, принятое на четвертом Совещании Сторон, состоявшемся 29 июня – 01 июля 2011 г. в Кишиневе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop4/Documents/ece\\_mp\\_pp\\_2011\\_CRP\\_9\\_Compliance\\_Ukraine\\_r.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop4/Documents/ece_mp_pp_2011_CRP_9_Compliance_Ukraine_r.pdf). – Заглавие с экрана.
192. Решение V/9n о соблюдении Украиной своих обязательств по Орхусской конвенции, принятое на пятом Совещании Сторон, состоявшемся 30 июня – 01 июля 2014 г. в Маастрихте [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop5/Documents/In-session\\_docs/ECE.MP.PP.2014.CRP.10.RUS.pdf](http://www.unecse.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop5/Documents/In-session_docs/ECE.MP.PP.2014.CRP.10.RUS.pdf). – Заглавие с экрана.
193. Ривье А. Учебникъ международнаго права / Альфонс Ривье; [пер.

П. Казанскаго]. – М. : Типографія И. П. Малышева, 1893. – XI, 354 с.

194. Роджерс П. Значение сотрудничества в разрешении споров по международным речным бассейнам / Питер Роджерс // Международное и национальное водное право и политика : Юридический сборник. – Ташкент : НИЦ МКВК, 2001. – № 2 (9). – С. 22–39.

195. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану першочергових заходів щодо інтеграції України до Європейського Союзу на 2012 рік» від 05 квітня 2012 р. № 184-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/184-2012-%D1%80>. – Заголовок з екрану.

196. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження робочого проекту та титулу будови “Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. I етап”» від 12 травня 2004 р. № 283-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/283-2004-%D1%80>. – Заголовок з екрану.

197. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження робочого проекту та титулу будови “Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток”» від 30 травня 2007 р. № 351-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/351-2007-%D1%80>. – Заголовок з екрану.

198. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження техніко-економічного обґрунтування будівництва глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти» від 13 жовтня 2003 р. № 598-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/1\\_doc2.nsf/link1/KR030598.html](http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/KR030598.html). – Заголовок з екрану.

199. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо реалізації пріоритетних положень Програми інтеграції України до Європейського Союзу в 2002 році» від 28 січня 2000 р. № 34-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2002-%D1%80>. – Заголовок з екрану.

200. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо реалізації пріоритетних положень Програми інтеграції України до Європейського Союзу в

- 2003 році» від 27 грудня 2002 р. № 744-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/744-2002-%D1%80>. – Заголовок з екрану.
201. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо реалізації пріоритетних положень Програми інтеграції України до Європейського Союзу в 2004 році» від 04 березня 2004 р. № 111-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/111-2004-%D1%80>. – Заголовок з екрану.
202. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про судноплавство на внутрішніх водних шляхах» від 22 лютого 2006 р. № 105-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/105-2006-%D1%80>. – Заголовок з екрану.
203. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами» від 09 червня 2011 р. № 523-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/523-2011-%D1%80>. – Заголовок з екрану.
204. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>. – Заголовок з екрану.
205. Самойленко Е. Особенности правового регулирования навигационного использования международных рек в древние времена / Евгений Самойленко // Симбиоз национального и международного права : материалы Междунар. конф., 17 мая 2014 г., г. Санкт–Петербург / Фонд развития юридической науки. – СПб. : Центр академ. публикаций, 2014. – С. 52–54.
206. Самойленко Е. Особенности развития правового режима навигационного использования международных рек Северной Америки / Евгений Самойленко // *Legea și viața*. – Februarie 2015. – № 2/3. – P. 89–92.
207. Самойленко Є. А. Внесок професора П.Є. Казанського (1866–1947) в розвиток теорії міжнародного річкового права / Євген Анатолійович Самойленко //

Міжнародні читання, присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П. Є. Казанського : матеріали Міжнар. конф. (м. Одеса, 21-22 жовтня 2011 р.). – Одеса : Фенікс, 2011. – С. 66–69.

208. Самойленко Є. А. Вплив Угоди про асоціацію між Європейським Союзом та Україною на міжнародно–правовий режим судноплавства по її внутрішніх водних шляхах / Євген Анатолійович Самойленко // Правовые реформы в Молдове, Украине и Грузии в контексте евроинтеграционных процессов : материалы Междунар. науч.-практ. конф., 07-08 ноября 2014 г., Кишинев) / орг. ком. : В. Бужор [и др.]. – Кишинев : Б. и., 2014 (Tipogr. «Cetatea de Sus»). – С. 265–267.

209. Самойленко Є. А. Добровільне обмеження суверенітету прибережних держав як концептуальна основа права проходу по міжнародних ріках / Євген Анатолійович Самойленко // Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П. Є. Казанського : матеріали III Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 02-03 листопада 2012 р.) – Одеса : Фенікс, 2012. – С. 512–516.

210. Самойленко Є. А. Модернізація міжнародно-правового режиму судноплавства в дельті Дунаю / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2014. – № 2 (11). – С. 83–87.

211. Самойленко Є. А. Особливості розвитку правового режиму навігаційного використання відкритих міжнародних рік Азії / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2014. – № 1 (10). – С. 81–85.

212. Самойленко Є. А. Особливості розвитку правового режиму навігаційного використання міжнародних рік Південної Америки / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2013. – № 2 (9). – С. 98–102.

213. Самойленко Є. А. Особливості формування національного правопорядку щодо заходу іноземних суден у внутрішні водні шляхи України / Євген Анатолійович Самойленко // Реформування національного і міжнародного права: перспективи та пріоритети : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 23-24 січня 2015 р.). – Одеса : ГО «Причорноморська фундація права», 2015. – С. 19–21.



214. Самойленко Є. А. Проблема визначення поняття міжнародної ріки та її критеріїв / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2012. – № 1 (6). – С. 158–162.
215. Самойленко Є. А. Розвиток теорії міжнародного річкового права в Російській імперії / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2011. – № 2 (5). – С. 128–132.
216. Самойленко Є. А. Роль інформації та інформаційних технологій в забезпеченні міжнародно–правової охорони міжнародних рік / Євген Анатолійович Самойленко // Актуальні проблеми розвитку електронної освіти в галузі економіки : тези доповідей I Міжнар. наук.-практ. конф., 14-16 травня 2011 р. – Х. : ФОП Александрова К.М.; ВД «ІНЖЕК», 2011. – С. 216–218.
217. Самойленко Є. А. Співвідношення поняття «міжнародна ріка» із суміжними категоріями міжнародного права / Євген Анатолійович Самойленко // Підприємництво, господарство і право. – 2012. – № 8. – С. 152–155.
218. Самойленко Є. А. Співвідношення свободи транзиту через державну територію за правом СОТ зі свободою річкового проходу в міжнародному публічному праві / Євген Анатолійович Самойленко // Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 13 грудня 2013 р. м. Одеса / за ред. Т. С. Ківалової. – Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2013. – С. 55–57.
219. Самойленко Є. А. Юридична природа права проходу по міжнародних ріках / Євген Анатолійович Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2012. – № 2 (7). – С. 98–102.
220. Сборник статей, посвященных С. Ф. Платонову. – СПб. : Тип. Гл. упр. уделов, 1911. – XVII, 568 с.
221. Сиваков Д. О. О проблемах развития международного речного права / Дмитрий Олегович Сиваков // Законодательство и экономика. – 2003. – № 12 (236). – С. 75–77.
222. Собрание государственных грамот и договоров, хранящихся в Государственной коллегии иностранных дел : в 5 ч. / [под ред.

А. Ф. Малиновского]. – М.: Типография С. Селивановского, 1813–1894. – Ч. 2. – 1819. – VIII, 632 с.

223. Соглашение между Афганистаном и Союзом Советских Социалистических Республик по пограничным вопросам от 13 июня 1946 г. // *United Nations Treaty Series*. – Volume 31. – P. 153–157.

224. Соглашение между Китайской Народной Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о порядке плавания по пограничным рекам Амур, Уссури, Аргунь, Сунгача и оз. Ханка и об установлении судоходной обстановки на этих водных путях от 02 января 1951 г. // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами*: XLV выпусков. – М.: Госполитиздат, 1924–1991. –

Вып. XIV: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу между 01 января 1949 года и 31 декабря 1951 года. – 1957. – С. 333–335.

225. Соглашение между Китайской Народной Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик о режиме торгового судоходства на пограничных и смежных с ними реках и озере от 21 декабря 1957 г. // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами*: XLV выпусков. – М.: Госполитиздат, 1924–1991. –

Вып. XX: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу между 01 января и 31 декабря 1958 года. – 1961. – С. 614–619.

226. Соглашение между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством транспорта Украины о дальнейшем развитии судоходства на внутренних водных путях от 25 мая 2001 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic42/text721.htm>. – Заглавие с экрана.

227. Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики об организации перевозок внешнеторговых грузов российскими и китайскими судами по рекам Амур и Сунгари от 16 января 1992 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://analysisclub.ru/index.php?page=chna&art=1885>. – Заглавие с экрана.

228. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Литовской Республики о судоходстве по внутренним водным путям от 25 мая 2007 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.pravo.by/pdf/2008-213/2008-213\(014-025\).pdf](http://www.pravo.by/pdf/2008-213/2008-213(014-025).pdf). – Заглавие с экрана.

229. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Польша о судоходстве по внутренним водным путям от 20 января 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=12551&p0=H11200406&p1=1&p5=0>. – Заглавие с экрана.

230. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о судоходстве по Куршскому заливу и водным путям в Калининградской области Российской Федерации и в Литовской Республике от 04 декабря 2007 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/CB62EF26E2BD9A8444257D0900277770](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/CB62EF26E2BD9A8444257D0900277770). – Заглавие с экрана.

231. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об организации условиях перевозок грузов и пассажиров российскими и казахстанскими судами в бассейне реки Иртыш от 05 июня 2001 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/038724AB0D6675BEC3257DB9004764B4](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/038724AB0D6675BEC3257DB9004764B4). – Заглавие с экрана.

232. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Румынской Народной Республики о распространении Конвенции о мероприятиях по предотвращению наводнений и регулированию водного режима на реке Прут от 25 декабря 1952 г. на пограничный участок реки Дунай от устья реки Прут до Черного моря от 15 октября 1959 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/C4DE5BBE92D43CAD44257D3400289313](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/C4DE5BBE92D43CAD44257D3400289313). – Заглавие с экрана.

233. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических

Республик и Правительством Румынской Народной Республики о распространении положений советско-румынской Конвенции о мероприятиях по предотвращению наводнений и регулированию водного режима на реке Прут от 25 декабря 1952 г. на реки Тисса, Сучава, Серет с их притоками и гидромелиоративные каналы, проходящие по советско-румынской границе или пересекающие ее от 31 июля 1957 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/38203715CC5F11FA44257D3400289587](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/38203715CC5F11FA44257D3400289587).

– Заглавие с экрана.

234. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Румынской Народной Республики о Специальной речной Администрации в низовьях Дуная от 05 декабря 1953 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/935531222F72545544257D34002891D0](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/935531222F72545544257D34002891D0).

– Заглавие с экрана.

235. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Социалистической Республики Румынии о совместном строительстве гидроузла Костешты – Стынка на реке Прут, а также об установлении условий его эксплуатации от 16 декабря 1971 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

[http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/65EDE5E44309C8CF44257D340028954](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/65EDE5E44309C8CF44257D340028954)

С. – Заглавие с экрана.

236. Соглашение между Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой, Бухарской Советской Республикой и Хорезмийской Советской Народной Республикой о порядке управления Аму-Дарьинской флотилией от 30 апреля 1923 г. // Сабанин А. В. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных РСФСР с иностранными государствами : V выпуск / Андрей Владимирович Сабанин. – М. : Типография Центросоюза, 1921–1923. – (Экономическо-правовой отдел НКВД РСФСР).

Вып. V: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу между 01 декабря 1922 года и 01 июня 1923 года. – 1923. – С. 5.

237. Соглашение между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой о российско-китайской государственной границе на ее Западной части от 03 сентября 1994 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/707F61B37AF18C0AC3257DB900477B8](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/707F61B37AF18C0AC3257DB900477B8)  
1. – Заглавие с экрана.
238. Соглашение относительно вступления Германии в Европейскую Дунайскую Комиссию, присоединения Германии и Италии к Соглашению, подписанному в Синае 18 августа 1938 г. Францией, Великобританией и Румынией и изменений ст.ст. 4 и 23 названного Соглашения, заключенное 01 марта 1939 г. в Бухаресте // Фандиков П. Г. Международно-правовой режим Дуная. Исторический очерк / Петр Георгиевич Фандиков. – М. : Госюриздат, 1955. – С. 241–242.
239. Соглашение относительно осуществления полномочий Европейской Дунайской Комиссии, заключенное между Францией, Великобританией и Румынией 18 августа 1938 г. в Синае // Фандиков П. Г. Международно-правовой режим Дуная. Исторический очерк / Петр Георгиевич Фандиков. – М. : Госюриздат, 1955. – С. 235–241.
240. Союзный договор между Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой и Бухарской Советской Республикой от 04 марта 1921 г. // Документы внешней политики СССР : в 24 т. / [Комиссия по изданию дипломатических документов при МИД СССР]. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1959–2000. – Т. 3: 01 июля 1920 года – 18 марта 1921 года. – 1959. – С. 563–569.
241. Союзный договор между Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой и Хорезмийской Советской Народной Республикой от 13 сентября 1920 г. // Документы внешней политики СССР : в 24 т. / [Комиссия по изданию дипломатических документов при МИД СССР]. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1959–2000. – Т. 3: 01 июля 1920 года – 18 марта 1921 года. – 1959. – С. 178–185.
242. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень : [навч. посібник] / Олег Васильович Столярський. – К. : Знання, 2012. – 318 с.

243. Стоянов А. Н. Очерки истории и догматики международного права. Лекции, читанные в 1873/1874 акад. году в Харьковском университете / Андрей Николаевич Стоянов. – Харьков : Университетская типография, 1875. – X, 744 с.
244. Талалаев А. Н. Международное право : учебник / Талалаев А. Н., Тункин Г. И., Шестаков Л. Н. – М. : Юрид. лит., 1999. – 560 с.
245. Тимченко Л. Д. Міжнародне право : [навч. посібник для дистанційного вивчення] / Леонід Дмитрович Тимченко. – К. : Ун-т «Україна», 2007. – 224 с.
246. Трактат, заключенный 16 мая 1812 г. в Бухаресте [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://imha.ru/knowledge\\_base/library/r-library/1144524324-russko-tureckijj-bukharrestskijj-mirnyjj.html#.UeWlFpj96po](http://imha.ru/knowledge_base/library/r-library/1144524324-russko-tureckijj-bukharrestskijj-mirnyjj.html#.UeWlFpj96po). – Заголовок с экрана.
247. Трактатъ, заключенный 01 (13) іюля 1878 г. въ Берлинѣ между Россією, Германією, Австро-Венгрією, Францією, Великобританією, Італією и Турцією // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. – С. 27–57.
248. Трактатъ, заключенный между Россією, Германією, Австро-Венгрією, Францією, Великобританією, Італією и Турцією 01 (13) марта 1871 г. въ Лондонѣ // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. – С. 24–27.
249. Трактатъ между Россією и Францією, заключенный 25 іюня (7 іюля) 1807 г. въ Тильзитѣ // Мартенс Ф. Ф. Собраніе Трактатовъ и Конвенцій, заключенныхъ Россією съ иностранными державами : в XV т. / Фридрихъ Фромгольдъ Мартенс. – СПб. : Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бѣнке), 1874–1909. – Т. XIII: Трактаты съ Францією (1717–1807). – 1902. – С. 309–319.
250. Трактатъ относительно Польши, заключенный между Россією и Австрією от 21 апрѣля (3 мая) 1815 г. въ Вѣнѣ // Мартенс Ф. Ф.

Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенныхъ Россією съ иностранными державами: в XV т. / Фридрихъ Фромгольдъ Мартенс. – СПб.: Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1874–1909. – Т. III: Трактаты съ Австрією (1808–1815). – 1876. – С. 317–333.

251. Трактатъ относительно судоходства по Дунаю, заключенный Россією, Германією, Австро-Венгрією, Великобританією, Францією, Італією и Турцією въ Лондонѣ 26 февраля (10) марта 1883 г. // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иванъ Александрович. – СПб.: Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. – С. 180–217.

252. Угода між Кабінетомъ Міністрівъ України і Урядомъ Республіки Білорусь про судноплавство внутрішніми водними шляхами від 06 лютого 1998 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112\\_161](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_161). – Заголовок з екрану.

253. Угода між Кабінетомъ Міністрівъ України і Урядомъ Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 16 квітня 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276\\_063](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276_063). – Заголовок з екрану.

254. Угода між Урядомъ України та Урядомъ Румунії про співробітництво в галузі водного господарства на прикордонних водах від 30 вересня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642\\_059](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642_059). – Заголовок з екрану.

255. Угода між Урядомъ України та Урядомъ Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 14 липня 1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276\\_063](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276_063). – Заголовок з екрану.

256. Указ Президента України «Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ)» від 28 вересня 2009 р. № 767/2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/767/2009>. – Заголовок з екрану.

257. Указ Президента України «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу» від 14 вересня 2000 р. № 1072/2000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1072/2000>. – Заголовок з екрану.

258. Указ Президента України «Про розширення території Дунайського біосферного заповідника» від 02 лютого 2004 р. № 117/2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/2004>. – Заголовок з екрану.

259. Українська радянська енциклопедія : в 17 т. / [за ред. М. П. Бажана]. – К. : Книжкова фабрика «Жовтень» Головополіграфвидаву Міністерства культури УРСР, 1959–1965. – (Академія наук Української радянської соціалістичної республіки). – Т. 7: Коліївщина – Ланчин. – 1962. – 576 с.

260. Уляницький В. А. Международное право / Владимиръ Антонович Уляницький. – Томск : Типографія П. И. Макушина, 1911. – 460 с.

261. Управление водными ресурсами России: международно-правовые и законодательные механизмы : Аналитический доклад / [А. Н. Вылегжанин, Е. Е. Вылегжанина, С. А. Гуреев и др.] ; отв. редактор проф. А. Н. Вылегжанин. – М. : МГИМО-Университет, 2007. – 88 с.

262. Условіє касательно судоходства по рѣкѣ Пруту, заключенное между Россією, Австро-Венгрією и Соединенными Княжествами Молдавіи и Валахії 03 (15) декабря 1866 г. въ Бухарестѣ // Овчинниковъ И. А. Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, конвенцій и другихъ международныхъ актовъ, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію / Овчинниковъ Иван Александрович. – СПб. : Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ, 1901. – С. 218–224.

263. Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. № 1801 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55>. – Заглавие с экрана.

264. Ушаков Н. А. Государство в системе международно-правового



- регулювання : [учеб. пособие] / Николай Александрович Ушаков. – М. : Изд-во ИГиП РАН, 1997. – 62 с.
265. Ушаков Н. А. Международное право : [учебник] / Николай Александрович Ушаков. – М. : Юристъ, 2000. – 304 с.
266. Фандиков П. Г. Международно-правовой режим Дуная. Исторический очерк / Петр Георгиевич Фандиков. – М. : Госюриздат, 1955. – 256 с.
267. Фердросс А. Международное право / Альфред Фердросс ; [пер. Ф. А. Кублицкий, Р. Л. Нарышкина]. – М. : Иностран. лит., 1959. – 652 с.
268. Форштетер А. Л. Дунай, как международная река / Адольф Львович Форштетер. – М. : Университетская типография, 1890. – XXVIII, 155 с.
269. Хайд Ч. Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки : в 6 т. / Чарльз Чини Хайд ; [пер. с англ. Д. М. Кершнер]. – М. : Иностран. лит., 1950–1954. – Т. 2. – 1951. – 532 с.
270. Хименес де Аречага Э. Современное международное право / Эдуардо Хименес де Аречага ; [пер. с исп. Ю. И. Папченко]. – М. : Прогресс, 1983. – 480 с.
271. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>. – Заголовок з екрану.
272. Черкес М. Ю. Міжнародне право : [підручник] / Марк Юхимович Черкес. – К. : Правова єдність, 2009. – 392 с.
273. Чернявська О. Л. Правові засади регулювання режиму ріки Дніпро як частини системи європейських внутрішніх водних шляхів / Ольга Леонідівна Чернявська // Держава і право : збірник наукових праць. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2009. – Вип. 44. – С. 605–609.
274. Чернявський А. Л. Особливості міжнародно-правової відповідальності за забруднення материкових поверхневих вод / Анатолій Леонідович Чернявський // Правовий вісник Української академії банківської справи. – 2009. – № 1 (2). – С. 85–90.
275. Шевцов В. С. Государственный суверенитет (вопросы теории) / Виктор

Сергеевич Шевцов. – М. : Наука, 1979. – 304 с.

276. Шикова Е. Союзное государство сделает Днепр судоходным / Елена Шикова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.postkomsg.com/integration/199058/>. – Заглавие с экрана.

277. Эйхельман О. Замѣтки изъ лекцій по международному праву / Оттон Эйхельман. – Киѣв : Типографія В. И. Звадзкаго, 1889. – 57 с.

278. Якименко М. З Києва до Варшави без пересадок / Микола Якименко [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://golosukraine.com/publication/suspilstvo/parent/20894-z-kiyeva-do-varshavi-korablen-i-bez-peresadok/#.U\\_zpp\\_1\\_t8E](http://golosukraine.com/publication/suspilstvo/parent/20894-z-kiyeva-do-varshavi-korablen-i-bez-peresadok/#.U_zpp_1_t8E). – Заголовок з екрану.

279. Abkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Französischen Republik betreffend Äquatorial–Afrika, vom 4, November 1911 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich Theodor Weicher, 1912. – Tome V. – P. 651–660.

280. Accord concernant l'assistance judiciaire en matière civile et commerciale; conclu par un Echange de Notes signées à Berlin, les 30 janvier et 13 février 1939 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Hans Buske, 1939. – Tome XXXVII. – P. 398–413.

281. Accord d'un "modus vivendi", concernant la navigation du Putumayo; signé à Bogota, le 24 avril 1907 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1909. – Tome I (1894–1908). – P. 789–790.

282. Acordul între Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova privind navigația pe căile navigabile interioare de la 0 noiembrie 2005 [Resurse electronice]. – Accesați modul :

<http://lege5.ro/Gratuit/ha2tinrz/acordul-intre-guvernul-romaniei-si-guvernul-republi>

cii-moldova-privind-navigatia-pe-caile-navigabile-interioare-din-01112005. – Titlu pe un ecran.

283. Acte de convention entre l’Autriche et la république de Pologne, 9 Février 1776 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d’alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d’échange, etc., conclus par les puissances de l’Europe tant entre elles qu’avec les puissances et États dans d’autres parties du monde, depuis 1761 jusqu’à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Jean Chrétien Dieterich, 1817. – T. II (1771–1779 inclusiv.). – P. 124–129.

284. Act regarding navigation and economic co–operation between the States of the Niger Basin. Done at Niamey, on 26 October 1963 // United Nations Treaty Series. – Volume 587. – P. 9–18.

285. Agreement between Great Britain and Portugal, recording a Modus vivendi respecting the Spheres of Action of the two Countries in Africa. Navigation of the Zambesi and Shiré Rivers, &c., signed at London on 14<sup>th</sup> November, 1890 // Hertslet Ed. The Map of Africa by Treaty : III vols. / Edward Hertslet. – L. : Harrison and sons, 1894. – Vol. II. Great Britain & France to Zanzibar. – P. 728–730.

286. Agreement between His Majesty King Leopold the Second, Sovereign of the Congo, and His Majesty Edward the 7<sup>th</sup> King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of British Overseas Territories, Emperor of the Indies, Amending the Agreement Signed in Brussels on 12 May 1894 // Arsano Ya. Ethiopia and the Nile. Dilemmas of National and Regional Nydropolitics / Yacob Arsano. – Zurich : Zurich ETH Zentrum SEI, 2007. – P. 288–290.

287. Agreement concerning the Niger River Commission and the navigation and transport on the River Niger. Done at Niamey, on 25 November 1964 // United Nations Treaty Series. – Volume 587. – P. 19–33.

288. Agreement on the cooperation for the sustainable development of the Mekong river basin, signed on 5 April 1995 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.mrcmekong.org/assets/Publications/policies/agreement-Apr95.pdf>. – Title from the screen.

289. Agreement on the Kosi Project between Nepal & India,

- Kathmandu, April 25, 1954 [Electronic resource]. – Access mode :  
[http://www.indianembassy.org.np/water-resources/agreement\\_on\\_the\\_Kosi\\_project\\_bet\\_nepal\\_india\\_kathmandu\\_april25\\_1954.pdf](http://www.indianembassy.org.np/water-resources/agreement_on_the_Kosi_project_bet_nepal_india_kathmandu_april25_1954.pdf). – Title from the screen.
290. Arrangement concernant l'inondation et l'irrigation du pays de mandat de l'Afrique du Sud-Ouest; signé à la Ville du Cap, le 1<sup>er</sup> juillet 1926 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1930. – Tome XXIII. – P. 302–308.
291. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, of 27 June 2014 [Electronic resource]. – Access mode :  
[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22014A0529\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22014A0529(01)). – Title from the screen.
292. A treaty to settle and define the boundaries between the territories of the United States and the possessions of Her Britannic Majesty in North America; for the final suppression of the African slave-trade; and for the giving up of criminals fugitive from justice, in certain cases, concluded August 9, 1842 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 369–375.
293. Austin J. Canadian–United States practice and theory respecting the international law of international rivers: a study of the history and influence of the Harmon doctrine / Jacob Austin // Canadian Bar Review. – 1959. – Vol. 37. – No. 3. – P. 393–443.
294. Award of the Tribunal of Arbitration constituted under Article I of the Treaty of Arbitration signed at Washington on the 2<sup>nd</sup> February 1897, between Great Britain and the United States of Venezuela; Paris, October 3, 1899 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Leipzig : Theodor Weicher, 1903. – Tome XXIX. – P. 581–587.
295. Barbeyrac J. Histoire des anciens traitez, ou Recueil historique et chronologique des traitez répandus dans les auteurs grecs et latins et autres monumens de l'antiquité, depuis

- les temps les plus reculez jusques à l'empereur Charlemagne : En 2 tomes / Jean Barbeyrac. – Amsterdam; La Haye : Chez les Janssons à Waesberge, Wetstein & Smith, & Z. Chatelain; Chez P. de Hondt, la Veuve de Ch. Le Vier, & J. Neaulme, 1739. – T. 1. – XII, 474 p.
296. Benvenisti E. Sharing Transboundary Resources. International Law and Optimal Resource Use / Eyal Benvenisti. – Cambridge : Cambridge University Press, 2002. – XX, 278 p.
297. Berber F. J. Rivers in international law / Friedrich Joseph Berber. – L. – N. Y. : Stevens & Sons LTD, 1959. – XI, 296 p.
298. Bindoff S. T. The Scheldt Question to 1839 / Stanley Thomas Bindoff. – L. : G. Allen & Unwin, 1945. – IX, 238 p.
299. Bogdanović S. International Law of Water Resources. Contribution of the International Law Association (1954–2000) / Slavko Bogdanović. – London; Boston : Kluwer Law International, 2001. – XXXI, 436 p.
300. Brésil, Colombie, Pérou, États-Unis d'Amérique : Procès-Verbal concernant la ratification du Traité de delimitation, conclu le 24 Mars 1922, entre la Colombie et le Pérou; signé à Washington, le 4 Mars 1925 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3 éd.]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1932. – T. XXV. – P. 672–674.
301. Brierly J. L. Law of Nations / James Leslie Brierly. – [Fifth edition]. – Oxford : Clarendon Press, 1955. – 331 p.
302. Carathéodory E. Das Stromgebietsrecht und die internationale Flussschiffahrt / Etienne Carathéodory // Handbuch des Völkerrechts. – F. : ed. Franz von Holtzendorff, 1887. – Vol. 2. – S. 277–406.
303. Carathéodory E. Du droit international concernant les grands cours d'eau: étude théorique et pratique sur la liberté de la navigation fluviale / Etienne Carathéodory. – Leipzig : F. A. Brockhaus, 1861. – XII, 198 p.
304. Case Relating to the Jurisdiction of the European Commission of the Danube Between Galatz and Braila, Advisory Opinion of December 8<sup>th</sup>, 1927 / Collection of

- Advisory Opinions // Publications of the Permanent Court of International Justice. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1927. – Series B. – No. 14. – 70 p.
305. Case Relating to the Territorial Jurisdiction on the International Commission of the River Oder (No. 16) / Collections of Judgments // Publications of the Permanent Court of International Justice. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1929. – Series A. – No. 23. – 57 p.
306. Charter of the United Nations, 26 June 1945 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.un.org/en/documents/charter/>. – Title from the screen.
307. Clerq J. Recueil des traites conclus par la France avec les puissances etrangeres depuis 1713 jusqu'a 1904 : XXII tomes / Jules de Clercq. – P. : A. Pédone, 1906. – Tome 1. – XXVIII, 775 p.
308. Conflict and Cooperation on South Asia's International Rivers: A Legal Perspective / Salman M. A. Salman and Kishor Uprety; The World Bank. – Washington : Office of the Publisher, World Bank, 2003. – XIX, 217 p.
309. Consolidated version of the Treaty on European Union, signed on 13 December 2007 [Electronic resource]. – Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012M/TXT>. – Title from the screen.
310. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union, signed on 13 December 2007 [Electronic resource]. – Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT>. – Title from the screen.
311. Convention and Statute on the regime of navigable waterways of international concern, Barcelona, 20 April 1921 // The Law of International Water Resources: Some General Conventions, Declarations and Resolutions adopted by Governments, Intentional Legal Institutions and International Organizations, on the Management of International Water Resources / By Dante Augusto Caponera. – Rome : Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1980. – P. 31–44.
312. Convention between Great Britain and France relative to Portendic and Albreda, signed at London on March 7, 1857 // Hertslet Ed. The Map of Africa by Treaty : III vols.

/ Edward Hertslet. – L. : Harrison and sons, 1894. – Vol. II. Great Britain & France to Zanzibar. – P. 544–546.

313. Convention between the French Republic, the Federal Republic of Germany and the Grand Duchy of Luxembourg on the canalization of the Moselle (with annexes, exchanges of letters and attachment), signed at Luxembourg on 27 October 1956 // United Nations Treaty Series. – Volume 2375. – P. 3–121.

314. Convention concernant les rapports du Siam et de l'Indochine française; signée à Bangkok, le 25 août 1926 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1929. – Tome XXI. – P. 460–467.

315. Convention concernant les relations politiques entre la France et le Siam; du 13 février 1904 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich Theodor Weicher, 1905. – Tome XXXII. – P. 130–134.

316. Convention concernant Terre-Neuve et l'Afrique occidentale et centrale conclu à Londres le 8 avril 1904 entre la France et la Grande-Bretagne // Clercq J. Recueil des traités de la France publié sous les auspices : XXIII vols. / Jules de Clercq. – Paris : A. Pedone, Libraire-Éditeur, 1907. – Tome vingt-deuxième (1901–1904). – P. 517–521.

317. Convention entre la France et l'Allemagne pour préciser les frontières entre le Cameroun et le Congo français, signée à Berlin 18 avril 1908 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich Theodor Weicher, 1909. – Tome I. – P. 612–628.

318. Convention entre la France et le duc de Nassau-Saarbruck, 15 Février 1766 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à

présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Jean Chrétien Dieterich, 1817. – T. I (1761–1770 inclusiv.). – P. 324–348.

319. Convention entre la Grande Bretagne et la Confédération Argentine pour rétablir les relations d'une amitié parfaite, signée à Buenos–Ayres, le 24 novembre 1849 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1857. – Tome XV (Jusqu'à l'année 1857). – P. 46–50.

320. Convention entre l'Autriche et l'électeur Palatin, 13 Mai 1779 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Jean Chrétien Dieterich, 1817. – T. II (1771–1779 inclusiv.). – P. 669–673.

321. Convention entre le Portugal et l'Espagne pour la libre navigation du Douro, en date du 23 Mai 1840 // Murhard F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables : XX tomes / Continuation du grand recueil de M. de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1843. – Tome I (comprenant l'an 1840). – P. 98–109.

322. Convention entre les Gouvernemens des Etats riverains du Rhin et règlement relatif à la navigation du dit fleuve conclue à Mayence le 31 Mars 1831 et dont les ratifications ont été échangées réciproquement le 16 Juin // Martens G. F. Nouveau recueil de traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc. et de plusieurs autres actes servant à la connoissance des relations étrangères des puissances et etats de l'Europe tant dans leur rapport mutual que dans celui envers les puissances et etats dans d'autres parties du globe depuis 1808 jusqu'à présent : XVI tomes / par Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1833. – Tome IX (1827–1831). – P. 252–312.

323. Convention établissant le Statut définitif du Danube; signé a Paris, le 23 juillet 1921 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de



droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1924. – Tome XII. – P. 606–631.

324. Convention instituting the Statute of Navigation of the Elbe, with Protocol of signature, signed at Dresden, February 22, 1922 // League of Nations Treaty Series. Publication of Treaties and International Engagements Registered with the Secretariat of the League of Nations. – 1924. – Volume XXVI. – P. 219–248.

325. Convention non-ratifiée, pour rétablir les parfaites relations d'amitié entre la France et la Confédération Argentine, signée à Buenos-Ayres, le 31 août 1850 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1857. – Tome XV (Jusqu'à l'année 1857). – P. 50–55.

326. Convention on Succession of States in respect of Treaties, Vienna, 23 August 1978 [Electronic resource]. – Access mode : [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3\\_2\\_1978.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3_2_1978.pdf). – Title from the screen.

327. Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation, Strasbourg, 27 September 2012 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf04e.pdf>. – Title from the screen.

328. Convention portant révision de l'Acte général de Berlin du 26 février 1885 et de l'Acte général de Bruxelles du 2 juillet 1890, signée à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich, 1925. – Tome XIV. – P. 12–19.

329. Convention relative à l'aménagement général du bassin du fleuve Sénégal, le 26 juillet 1963 // Revue juridique et politique indépendance et coopération. – 1965. – No. 2

(Avril – Juin). – P. 299–302.

330. Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin, remplaçant les Articles 15 à 21 de la Convention du 17 octobre 1868 et la Convention du 4 juin 1898; signée à Strasbourg, le 14 décembre 1922, suivie d'un Protocole additionnel, signé à Strasbourg, le 22 décembre 1923 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1926. – Tome XV. – P. 219–229.

331. Convention relative au statut au Fleuve Sénégal, le 7 février 1964 // Revue juridique et politique indépendance et coopération. – 1965. – No. 2 (Avril – Juin). – P. 302–308.

332. Convention révisée pour la navigation du Rhin entre la France, la Prusse, les Pays-Bas, la Bavière et les Grands-Duchés de Bade et de Hesse, suivie de deux modèles et d'un protocole de clôture; signée à Mannheim, le 17 octobre 1868 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1875. – Tome XX. – P. 355–374.

333. Convention signed at Strasbourg on 20 November 1963, amending the Revised Convention for Rhine Navigation signed at Mannheim on 17 October 1868 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-R158ad4e.pdf>. – Title from the screen.

334. Convention sur l'octroi de navigation du Rhin entre la France et l'Allemagne, signé le 15 Août 1804 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1835. – Tome VIII (1803–1808). – P. 261–307.

335. 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 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31987L0540>. – Title from the screen.

336. 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 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31996L0050>. – Title from the screen.

337. 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 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31996L0075>. – Title from the screen.

338. Dailler P. *Droit international public* / Patrick Dailler, Alain Pellet, Nguyen Quoc Dinh. – [6th rev. ed]. – Paris : L.G.D.J. Montchrestien, 1999. – 1456 p.

339. Decision No. 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for development of the trans-European transport network [Electronic resource]. – Access mode :

[http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastructure/grants/2008\\_06\\_20/2007\\_tent\\_t\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastructure/grants/2008_06_20/2007_tent_t_guidelines_en.pdf). – Title from the screen.

340. Decision No. 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No. 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Text with EEA relevance) [Electronic resource]. – Access mode :

[http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/doc/2004\\_0884\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/doc/2004_0884_en.pdf). – Title from the screen.

341. Definitive treaty of peace between the United States of America and His Britannic Majesty, concluded September 3, 1783 // *Treaties and conventions, concluded between the*

United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 314–318.

342. Dinar Sh. International Water Treaties Negotiation and cooperation along transboundary rivers / Shlomi Dinar. – London; New York : Routledge, 2008. – XX, 344 p.

343. Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on harmonized river information services (RIS) on inland waterways in the Community [Electronic resource]. – Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32005L0044>. – Title from the screen.

344. Directive 2006/87/EC 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 of the European Union. – L 389. – 30.12.2006. – P. 1–260.

345. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods [Electronic resource]. – Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:260:0013:0059:en:PDF>. – Title from the screen.

346. Draft Convention regarding the regime of navigation on the Danube (6<sup>th</sup> June 2008). – Budapest, 2008. – 20 p.

347. Dumont J. Corps universel diplomatique du droit des gens contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange de neutralité, de commerce, d'échange, de protection & de Garantie, de toutes les conventions, transactions, pactes, concordats, & autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent : VIII tomes / Jean Dumont. – Amsterdam; La Haye : Chez P. Brunel, R. et G. Wetstein, les Janssons Waesberge, et L'Honoré et Chatelain; Chez P. Husson et Charles Levier, 1731. – Tome VII. – Part II. – 496 p.

348. Dumont J. Corps universel diplomatique du droit des gens contenant un recueil des

traitez d'alliance, de paix, de treve, de neutralité, de commerce, d'échange de neutralité, de commerce, d'échange, de protection & de Garantie, de toutes les conventions, transactions, pactes, concordats, & autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le regne de l'empereur Charlemagne jusques à présent : VIII tomes / Jean Dumont. – Amsterdam; La Haye : Chez P. Brunel, R. et G. Wetstein, les Janssons Waesberge, et L'Honoré et Chatelain; Chez P. Husson et Charles Levier, 1731. – Tome VIII. – Part I. – 556 p.

349. Engelhardt Ed. Du régime conventionnel des fleuves internationaux: Études et projet de règlement général, précédés d'une introduction historique / Édouard Philippe Engelhardt. – Paris : Imprimerie Émile Martinet, 1879. – VIII, 270 p.

350. Engelhardt Ed. Histoire du droit fluvial conventionnel: précédée d'une étude sur le régime de la navigation intérieure aux temps de Rome et au moyen âge / Édouard Philippe Engelhardt. – Paris : L. Larose et Forcel, 1889. – 110 p.

351. Espoo Inquiry Commission Report on the likely significant adverse transboundary impacts of the Danube – Black Sea Navigation Route at the border of Romania and the Ukraine of 10 July 2006 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/inquiry/Final%20Report%2010%20July%202006.pdf>. – Title from the screen.

352. Evans A. A textbook on EU Law / Andrew Evans. – Oxford : Hart publishing, 1998. – LXIX, 631 p.

353. Fiore P. Nouveau droit international public suivant les besoins de la civilisation moderne / Pasquale Fiore. – Paris : A. Durand & Pedone–Lauriel, 1868–69. – 606 p.

354. Firman adressé à diverses autorités de l'empire ottoman pour la liberté de la navigation des sujets autrichiens, signé au mois de mai 1784 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1857. – Tome XV (Jusqu'à l'année 1857). – P. 462–463.

355. Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary / Slovakia), Judgment of International Court of Justice, September 25, 1997 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://www.icj-cij.org/docket/files/92/7375.pdf>. – Title from the screen.

356. Ganges water sharing treaty / Compiled and Edited by the Engineers Association of Bangladesh from the Ganges Water Treaty Meeting by the Shotonagoric Committee held on the 31<sup>st</sup> January, 1997, at the Press Club, Dhaka, Bangladesh: A Critical Evaluation [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.cyberbangladesh.org/ganges.html>. – Title from the screen.
357. Garcia B. The Amazon from an International Law Perspective / Beatriz Garcia. – NY : Cambridge University Press, 2011. – XXIV, 379 p.
358. General Treaty (Extract), Vienna, 9 June 1815 // The Law of International Water Resources: Some General Conventions, Declarations and Resolutions adopted by Governments, International Legal Institutions and International Organizations, on the Management of International Water Resources / By Dante Augusto Caponera. – Rome : Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1980. – P. 29–30.
359. Hamme R. K. Die Meihzölle von Wertheim bis Mainz / Ralf Karl Hamme. – Trier, 1892. – 375 s.
360. Heffter A. W. Das europäische Völkerrecht der Gegenwart auf den bisherigen Grundlagen: auf den bisherigen Grundlagen / August Wilhelm Heffter. – [7<sup>th</sup> ed.]. – Berlin: Müller, 1881. – XIII, 491 s.
361. Henning R. Freie Strome / Richard Henning. – Leipzig : G. A. Gloeckner, 1926. – 104 p.
362. Hostie J. Le statut international du Rhin / Jan Hostie // Le Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye. – 1929. – Tome 28. – P. 105–230.
363. International Law Association. Report of the Fiftieth Conference (Brussels, August 19–26, 1962). – London : International Law Association, 1963. – CXCI, 688 p.
364. International Regulation on River Navigation; Resolution of Heidelberg, adopted by the International Law Institute on 9 September 1887 // Sources of International Water Law: Some General Conventions, Declarations Resolutions and Decisions adopted by International Organizations, International Non–Governmental Institutions, International and Arbitral Tribunals, on International Water Resources / Development Law Service FAO Legal Office. – Rome : Food and Agriculture Organization of the United Nations,

1998. – P. 263–268.

365. *International Watercourses: Enhancing Cooperation and Managing Conflict* / Edited by Salman M. A. Salman, Laurence Boisson de Chazournes. – Washington World Bank, 1998. – XI, 226 p.

366. *Island of Palmas case (Netherlands, USA), 4 April 1928* // *Reports of International Arbitral Awards*. – Volume II. – P. 829–871.

367. *Jedelhauser L. Die Neuordnung der Donaurechts* / Louis Jedelhauser. – Würzburg : Tritsch, 1928. – 58 s.

368. *Judgment of the Court (Second Chamber) of 14 July 2005. – Commission of the European Communities v Federal Republic of Germany. – Failure of a Member State to fulfil its obligations – Negotiation, conclusion, ratification and implementation of bilateral agreements by a Member State – Transport of goods or passengers by inland waterway – External competence of the Community – Article 10 EC – Regulations (EEC) No 3921/91 and (EC) No 1356/96. – Case C-433/03* [Electronic resource]. – Access mode : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62003CJ0433>. – Title from the screen.

369. *Jurisdiction of the European Commission of the Danube between Galatz and Braila, Advisory Opinion of December 8<sup>th</sup>, 1927* / *Collection of Advisory Opinions* // *Publications of the Permanent Court of International Justice*. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1927. – Series B. – No. 14. – 70 p.

370. *Klüber J. L. Droit des gens moderne de l'Europe* / Johann Ludwig Klüber. – P. : J.-P. Aillaud, 1831. – X, 414 p.

371. *Kutikov V. Ī. Mezhdunarodno chastno pravo na Narodna Republika Bŭlgariĭa* / Vladimir Īosifov Kutikov. – Sofiĭa : Nauka i izkustvo, 1955. – 418 s.

372. *Lege privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naŭional – Secŭiunea I Reŭele de transport Nr. 363 din 21 septembrie 2006* [Resurse electronice]. – Accesaŭi modul :

<http://www.legex.ro/Legea-363-2006-73510.aspx>. – Titlu pe un ecran.

373. *Mahajan V. D. International law* / Vidya Dhar Mahajan. – Lucknow – Delhi : Eastern book co., 1958. – XX, 774 p.

374. Malla K. Current State of the Law of International Watercourses: Progress and Paradigm Shifts 1815–2008 / Katak Malla // *Nordic Journal of International Law*. – 2008. – Vol. 77. – P. 461–508.
375. Malla K. The legal regime of international watercourses. Progress and paradigms regarding uses and environmental protection / Katak Malla. – Stockholm : Stockholm university, 2005. – VII, 473 p.
376. Mance O. International River and Canal Transport / Osborne Mance, J E Wheeler; Royal Institute of International Affairs. – L., N.-Y., etc. : Oxford University Press, 1945. – VIII, 115 p.
377. Modus vivendi relatif à la navigation du Rhin; signé à Strasbourg, le 4 Mai 1936 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Hans Buske, 1938. – Tome XXXVI. – P. 769–799.
378. Mone F. J. Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert / Franz Joseph Mone // *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins*. – Bd. 9. – 1858. – S. 1–44.
379. Muratori L. A. Antiquitates italicæ medii ævi, sive Dissertationes de moribus, ritibus, religione, regimine, magistratibus, legibus, studiis literarum, artibus, lingua, militia, nummis, principibus, libertate, servitute, fœderibus, aliisque faciem & mores italici populi referentibus poft declinationem Rom. imp. ad annum usque MD. Omnia illustrantur, et confirmantur ingenti copia diplomatum et chartarum veterum, nunc primùm ex archivis Italiae depromtarum, additis etiam nummis, chronicis, aliisque monumentis numquam antea editis : Sexcenta tomes / Lodovico Antonio Muratori. – Mediolani : ex typographia Societatis Palatinæ, 1738–1742. – Tomus Primus. – 1298 p.
380. Note adressée en commun par les représentants des Gouvernements de Russie et de la Grande-Bretagne au Gouvernement du Shah; du 11 septembre 1907 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich; Theodor Weicher, 1913. – Tome VII. – P. 18–19.



381. Nouveau Traité de commerce et de navigation conclu entre S. M. apostolique l'Empereur d'Autriche et S. M. la Reine du Royaume–uni de la Grande–Bretagne et de l'Irlande; signé à Vienne, 3 Juillet 1838 // Martens G. F. Supplément au recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent précédé de traités du XVIII<sup>ème</sup> siècle antérieurs à cette époque et qui ne se trouvent pas dans le corps universel diplomatique : XXIV tomes / Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1840. – Tome XIX (1830–1838). – P. 626–641.
382. O'Connell D. P. International Law / Daniel Patrick O'Connell. – London : Stevens and Sons, 1965. – Vol. 1. – XXXV, 651 p.
383. Ogilvie P. M. International Waterways / Paul Morgan Ogilvie. – M. A. New York : The Macmillan Company, 1920. – 424 p.
384. Patel S. R. A Textbook of International Law / Satyavrata Ramdas Patel. – Bombay : Asia Pub. House, 1964 – XII, 322 p.
385. Possony S. Th. International relations in the age of the conflict between democracy and dictatorship / S. Th. Possony, R. Strausz–Hupé. – N. Y. : McGraw–Hill, 1950. – 947 p.
386. Potter B. P. The Doctrine of Servitudes in international Law / Pitman Benjamin Potter // The American Journal of International Law. – 1915. – Vol. 9. – No. 3. – P. 627–641.
387. Protocole de paix, d'amitié et de coopération; signé à Rio de Janeiro, le 24 mai 1934, suivi d'un Acte additionnel, signé à la date du même jour. // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Hans Buske, 1935. – Tome XXXI (1918–1935). – P. 338–347.
388. Protocole relatif à l'adhésion des Pays–Bas aux modifications apportées par le Traité de Versailles à la Convention de Mannheim de 1868; signé à Paris, le 21 janvier 1921, suivi d'un Protocole additionnel, signé à Paris, le 29 mars 1923 // Martens G. F.

Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1924. – Tome XII. – P. 603–605.

389. Recommendation No. 111 (2004) of the Standing Committee on the proposed navigable waterway through the Bystroe estuary (Danube Delta, Ukraine), adopted by the Standing Committee of Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats on 3 December 2004 [Electronic resource]. – Access mode : <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1493433&Site=&BackColorInternet=B9BDEE&BackColorIntranet=FFCD4F&BackColorLogged=FFC679>. – Title from the screen.

390. Règlement de police révisé pour la navigation du Rhin, arrêté par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, le 25 août 1938 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Hans Buske, 1938. – Tome XXXVI. – P. 802.

391. Reid H. D. Les servitudes internationales / Helen Dwight Reid // Le Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye. – 1933. – Tome 45. – P. 1–74.

392. Report of the 33<sup>rd</sup> meeting of the Standing Committee of Convention on the conservation of European wildlife and natural habitats, Strasbourg, 3–6 December 2013 [Electronic resource]. – Access mode : <https://wcd.coe.int/com.intranet.InstraServlet?command=com.intranet.CmdBlobGet&IntranetImage=2514883&SecMode=1&DocId=2125992&Usage=2>. – Title from the screen.

393. Report of the Meeting of the Parties to the Convention on its sixth session and of the Meeting of the Parties to the Convention serving as the Meeting of the Parties to the Protocol on its second session, Geneva, 2–5 June 2014 [Electronic resource]. – Access mode :

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2014/EIA/MOP/ece.mp.eia.20.e-ece.mp.eia.sea.4.e\\_advance\\_copy.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/documents/2014/EIA/MOP/ece.mp.eia.20.e-ece.mp.eia.sea.4.e_advance_copy.pdf). – Title from the screen.

394. Resolution UNECE No. 31 “Recommendations on minimum requirements for the

issuance of boatmaster's certificates in inland navigation with a view to their reciprocal recognition for international traffic", adopted by the Principal Working Party on Inland Water Transport on 12 November 1992 (revised in accordance with the decision of the fifty-third session of the Working Party on Inland Water Transport (ECE/TRANS/SC.3/183, paragraph 15)) [Electronic resource]. – Access mode :

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-184e.pdf>. – Title from the screen.

395. Rivier A. Principes du droit des gens / Alphonse Rivier. – Paris : A. Rousseau, 1896. – T. I. – X, 566 p.

396. Równy K. Wolność żeglugi tranzytowej na rzekach międzynarodowych / Kazimierz Równy. – Wrocław; Warszawa : Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1986. – 135 s.

397. Rühland C. Völkerrechts / E. Wolgast, C. Rühland. – Berlin : G. Stilke, 1934. – 993 p.

398. Saksena K. Ch. Public international law / Kumar Chandra Saksena. – Allahabad : Central Law Agency, 1955. – XXXIV, 612 p.

399. Samoilenko E. A. The Structure of International-legal Regime Regarding the Navigational Usage of International Rivers / Evhen Anatolievich Samoilenko // SENTENTIA. European Journal of Humanities and Social Sciences. – 2015. – № 1. – P. 40–51. DOI : 10.7256/1339–3057.2015.1.14864.

400. Samoilenko Y. A. New look on criteria of international river as a precondition for improvement of management of the planet's freshwater resources in the interests of humanity / Yevhen Anatolievich Samoilenko // Роль гражданского общества, социального и правового государства в защите и реализации прав человека : материалы II Межвузовской науч.-практ. конф., г. Гродно, 24 мая 2012 г. / УП Экоперспектива; ред. кол.: С. И. Викторова [и др.]. – Гродно : Экоперспектива, 2012. – С. 318–320.

401. Samoilenko Y. A. The principle of freedom of international river navigation and problems of regime of navigational usage of international rivers, which flow through the territory of Ukrainian State / Yevhen Anatolievich Samoilenko // Актуальні проблеми сучасного міжнародного права : зб. матеріалів Всеукр. наук.-практ. конф. 21-

23 червня 2012 р. / Севастопольський ін-т банківської справи УАБС НБУ. – Севастополь : КП СІБС, 2012. – С. 96–100.

402. Samoilenko Ye. The EU Strategy for the Danube Region and its implementation in Ukraine in inland navigation / Yevhen Samoilenko // Obywatel – państwo – społeczność międzynarodowa. Citizen – state – international community : Monografie prawnicze / Redaktorzy Ewelina Cala–Wacinkiewicz, Kinga Flaga–Gieruszyńska, Daniel Wacinkiewicz. – Warszawa : Wydawnictwo C. H. Beck, 2014. – S. 643–656.

403. Sands Ph. Principles of International Environmental Law / Philippe Sands. – Cambridge : Cambridge University Press, 2003. – CXXX, 1116 p.

404. Siotto Pintor M. Le régime international de l'Escaut / Manfredi Siotto Pintor // Le Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye. – 1928. – Tome 21. – P. 279–370.

405. Sosa–Rodriguez C. Le Droit fluvial international et les fleuves de l'Amérique Latine / Carlos Sosa–Rodriguez, Simon Planas Suarez. – Paris : A. Pedone, 1935. – II, 192 p.

406. Steiger H. Der Westfälische Frieden – Grundgesetz für Europa? / Heinhard Steiger // Der Westfälische Friede. Dieplomatie, politische Zäsur, kulturelles Umfeld, Rezeptionsgeschichte / Hrsg. H. Duchhardt. – München, 1998. – S. 33–80.

407. Strupp K. Grundzüge des positiven Völkerrechts / Karl Strupp. – Bonn : Ludwig Röhrscheid, 1928. – XIV, 291 p.

408. Strupp K. Theorie und praxis des völkerrechts / Karl Strupp. – Berlin : O. Liebmann, 1925. – XII, 206 p.

409. The Diversion of Water from the Meuse, Judgment on 28 June 1937 / Judgments, Orders and Advisory Opinions // Publications of the Permanent Court of International Justice. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1937. – Series A/B. – No. 70. – 61 p.

410. The Helsinki Rules on the Uses of the Water of International Rivers, adopted by the International Law Association at the fifty–second conference, held at Helsinki in August 1966 // The Law of International Water Resources: Some General Conventions, Declarations and Resolutions adopted by Governments, International Legal Institutions and International Organizations, on the Management of International Water Resources /

By Dante Augusto Caponera. – Rome : Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1980. – P. 293–300.

411. The Indus Waters Treaty between Pakistan and India, signed in Karachi on September 19, 1960 [Electronic resource]. – Access mode : <http://wrmin.nic.in/writereaddata/linkimages/IndusWatersTreaty196054268637.pdf>. – Title from the screen.

412. The Law of International Water Resources: Some General Conventions, Declarations and Resolutions adopted by Governments, International Legal Institutions and International Organizations, on the Management of International Water Resources / By Dante Augusto Caponera. – Rome : Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1980. – XI, 324 p.

413. The Legal Regime of International Rivers and Lakes / [L. Caflisch, Y. Fisseha, R. Zacklin and others] ; edited by L. Caflisch & R. Zacklin. – The Hague; Boston : Nijhoff; Hingham, MA : Kluwer Boston [distributor], 1981. – XIV, 415 p.

414. The Oscar Chinn Case, Judgment of December 12<sup>th</sup>, 1937 / Judgments, Orders and Advisory Opinions // Publications of the Permanent Court of International Justice. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1934. – Series A/B. – No. 63. – 53 p.

415. Traité concernant le canal du Rhin au Weser; signé à Berlin et à Brême, le 29 mars 1906 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1909. – T. 1 (1894–1908). – P. 336–339.

416. Traité d'alliance et de paix entre la France et l'Annam, signé à Saïgon, le 15 mars 1874 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – [2e série]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1878. – T. II. – P. 206–211.

417. Traité d'amitié, de commerce et de navigation; signé à l'Assomption, le 7 juin 1883 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de

Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1887. – Tome XII. – P. 559–584.

418. Traité d'amitié, de delimitation, de navigation et d'extradition entre le Brésil et la Bolivie; signée à Paz de Ayacucho, le 27 mars 1867 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1875. – Tome XX. – P. 613–621.

419. Traité d'amitié, de navigation et de commerce entre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unis de Rio de la Plata, le 2 février 1825 // Martens G. F. Nouveau recueil de traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc. et de plusieurs autres actes servant à la connoissance des relations étrangères des puissances et etats de l'Europe tant dans leur rapport mutual que dans celui envers les puissances et etats dans d'autres parties du globe depuis 1808 jusqu'à présent : XVI tomes / par Georges Frédéric de Martens. – Gottingue: Librairie de Dieterich, 1828. – Tome VI. Seconde partie (1824–1826). – P. 671–684.

420. Traité de commerce entre la France et l'Annam, signé à Saïgon, le 31 août 1874 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – [2e série]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1878. – T. II. – P. 212–222.

421. Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche et le Brésil, le 17 juin 1827 // Martens G. F. Nouveau recueil de traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc. et de plusieurs autres actes servant à la connoissance des relations étrangères des puissances et etats de l'Europe tant dans leur rapport mutual que dans celui envers les puissances et etats dans d'autres parties du globe depuis 1808 jusqu'à présent : XVI tomes / par Georges Frédéric de Martens. – Gottingue: Librairie de Dieterich, 1831. – Tome VII. Première partie (1820–1827). – P. 225–229.

422. Traité de commerce et de navigation fluviale; signé à Rio de Janeiro, le 12 août

1910 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1913. – Tome VII (1894–1913). – P. 632–638.

423. Traité de commerce et de navigation fluviale; signé à Rio de Janeiro, le 21 août 1908 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1911. – Tome IV (1862–1911). – P. 312–318.

424. Traité de commerce et de navigation; signé à Berlin, le 10 février (29 janvier) 1894 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1896. – T. XX. – P. 6–94.

425. Traité de délimitation, de commerce et de navigation; signé à Rio de Janeiro, le 8 septembre 1909 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1912. – Tome VI (1863–1912). – P. 849–852.

426. Traité de délimitation entre la Colombie et le Pérou, signé à Lima le 24 Mars 1922 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3 éd.]. – Leipzig: Librairie Theodor Weicher, 1932. – Tome XXV. – P. 669–672.

427. Traité de délimitation entre l'Irak et l'Iran, signé à Téhéran, le 4 juillet 1937 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Hans Buske, 1939. – Tome XXXVII. – P. 684–688.

428. Traité de délimitation et de navigation fluviale entre la Colombie et le Brésil, signé à

Rio de Janeiro, le 15 Novembre 1928 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3 éd.]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1932. – Tome XXV. – P. 674–677.

429. Traité de délimitation; signé à Asuncion, le 9 janvier 1872 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – [2e série]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1880. – Tome IV. – P. 573–575.

430. Traité de délimitation; signé à Petropolis, le 17 novembre 1903, suivi de plusieurs Protocoles // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1910. – Tome III (1862–1910). – P. 62–70.

431. Traité de délimitation; signé à Rio de Janeiro, le 30 octobre 1909 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1912. – Tome VI (1863–1912). – P. 858–865.

432. Traité définitif de paix et d'amitié entre sa Majesté Britannique, le Roi T. Chrétien et le Roi d'Espagne, signé à Paris le 10 février 1763 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – Gottingue: Jean Chrétien Dieterich, 1791. – Tome I (1761–1778 inclusiv.). – P. 33–60.

433. Traité définitif de paix et d'amitié entre S. M. Britannique et le Roi d'Espagne, signé à Versailles le 3 Septembre 1783 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans



d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1818. – Tome III (1780–1784 inclusiv.). – P. 541–553.

434. Traité de limites entre la France et le prince de Nassau–Weilbourg, 24 Janvier 1776 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue : Jean Chrétien Dieterich, 1817. – T. II (1771–1779 inclusiv.). – P. 429–454.

435. Traité de limites entre la Russie et la Chine, signé à Aighoun, le 16 (28) Mai 1858 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1861. – Tome XVII. – Partie I. – P. 1–2.

436. Traité de paix, de commerce et de navigation; signé à Quito, le 10 août 1905 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Libr. Dieterich; T. Weicher, 1909. – Tome II (1866–1909). – P. 265–272.

437. Traité de paix entre l'Autriche et la Prusse, 13 Mai 1779 // Martens G. F. Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent : VIII tomes / Georges Frédéric de Martens. – [2 éd.]. – Gottingue: Jean Chrétien Dieterich, 1817. – T. II (1771–1779 inclusiv.). – P. 661–669.

438. Traité de Paix Entre le Roi et les Puissances Alliées, conclu à Paris le 30 Mai 1814 [Ressource électronique]. – Mode d'accès : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k93785p.image.f10>. – Titre depuis l'écran.

439. Traité de paix et d'amitié entre la France et l'Espagne, d'une part, et le royaume

d'Annam, d'autre part; signé à Saïgon, le 5 juin 1862 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1869. – Tome XVII. – Partie II. – P. 169–173.

440. Traité de paix; signé à Neuilly–sur–Seine, le 27 novembre 1919; suivi d'un Protocole, signé à la date du même jour // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1924. – Tome XII. – P. 323–423.

441. Traité de paix; signé à Saint–Germain–en–Laye, le 10 septembre 1919; suivi d'un Protocole et de deux Déclarations, signés à la date du même jour // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1922. – Tome XI. – P. 691–839.

442. Traité de paix; signé à Sèvres, le 10 août 1920 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1924. – Tome XII. – P. 664–779.

443. Traité de paix; signé à Trianon, le 4 juin 1920; suivi d'un Protocole et d'une Déclaration, signés à la date du même jour // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1924. – Tome XII. – P. 423–565.

444. Traité de paix; signé à Versailles, le 28 juin 1919; suivi d'un Protocole, signé à la date du même jour // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XLI tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig: Librairie

Theodor Weicher, 1922. – T. XI. – P. 323–677.

445. Traité de Tilsit du 9 Juillet 1807 [Ressource électronique]. – Mode d'accès : <http://www.lwl.org/westfaelische-geschichte/que/normal/que801.pdf>. – Titre depuis l'écran.

446. Traité du bassin du Río de la Plata; signé à Brasília le 23 avril 1969 // United Nations Treaty Series. – Volume 875. – P. 3–16.

447. Traité entre la Belgique et la Hollande, relatif à la séparation de leurs territoires respectifs, signé à Londres, le 19 avril 1839 [Ressource électronique]. – Mode d'accès : <http://mjp.univ-perp.fr/constit/be1839.htm>. – Titre depuis l'écran.

448. Traité entre la Belgique et les Pays–Bas, conclu à la Haye le 5 Novembre 1842, au sujet de leurs limites et de la navigation des eaux intérieures // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de feu Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1845. – Tome III (comprenant l'an 1842). – P. 613–682.

449. Traité entre la France et la Grande–Bretagne en faveur de l'abolition de la traite des noirs, conclu et signé à Londres le 29 Mai 1845 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1869. – Tome XVII. – Partie II. – P. 284–288.

450. Traité entre la France et le Roi de Siam pour régler la position du Royaume de Cambodge; signé à Paris, le 15 juillet 1867 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer et Jules Hopf. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1875. – Tome XX. – P. 238–240.

451. Traité entre la Grande–Bretagne et les États–Unis d'Amérique, relatif aux pêcheries, signé à Washington, le 5 juin 1854 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités,

conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1858. – Tome XVI. – Partie I. – P. 498–503.

452. Traité entre les Rois d'Espagne et de Portugal touchant les decouvertes dans l'Océan etc. conclus à Tordesillas du 7 Juin 1494 // Martens G. F. Supplément au recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange, etc., conclus par les puissances de l'Europe tant entre elles qu'avec les puissances et États dans d'autres parties du monde, depuis 1761 jusqu'à présent précédé de traités du XVIII<sup>ème</sup> siècle antérieurs à cette époque et qui ne se trouvent pas dans le corps universel diplomatique : IV tomes / Georges Frédéric de Martens. – Gottingue : Chez Henri Dieterich, 1802. – Tome I. – P. 389–397.

453. Traité general entre la Belgique, d'une part, et l'Autriche, le Brésil, la République du Chili, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, le Hanovre, l'Italie, le Grand-Duché d'Oldenbourg, la République du Pérou, le Portugal, la Prusse, la Russie, la Suède et la Norwége, la Turquie, et les Villes hanséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, d'autre part, pour le rachat du péage de l'Escaut, signé à Bruxelles, le 16 juillet 1863; suivi de 3 annexes et de deux protocoles // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités, conventions et autres transactions remarquables, servant à la connaissance des relations étrangères des puissances et états dans leurs rapports mutuels : XX tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1869. – Tome XVII. – Partie II. – P. 223–243.

454. Traité relatif à la navigabilité du Rhin de Mayence à Bingen entre la Prusse et le Hesse, signé le 30 janvier 1884 // Martens G. F. Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international : XXXV tomes / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens. – [2e série]. – Gottingue; Leipzig, 1887. – T. XII. – P. 345–352.

455. Tratado de limites en las posesiones españolas de América, concluido entre ambas coronas y firmado en Madrid á 13 de enero de 1750, y ratificado en febrero del mismo año // Cantillo A. Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho

con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbon: desde el año de 1700 hasta el día / Alejandro del Cantillo. – Madrid : Imprenta de Alegria y Charlain, 1843. – P. 400–408.

456. Tratado preliminar de limites en la América meridional ajustado entre las coronas de España y de Portugal: firmado en San Ildefonso el 1.º de octubre de 1777 // Cantillo A. Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbon: desde el año de 1700 hasta el día / Alejandro del Cantillo. – Madrid : Imprenta de Alegria y Charlain, 1843. – P. 537–544.

457. Treaty about boundary waters between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain, concluded January 11, 1909 // Bevans Ch. I. Treaties and other international agreements of the United States of America 1776–1949 : 13 vols. / Charles I. Bevans. – Washington : Department of State publication 8761, 1974. – Vol. 12 (United Kingdom – Zanzibar). – P. 319–327.

458. Treaty about distribution of waters of Rio Grande between the United States and the Republic of Mexico, concluded May 21, 1906 // Bevans Ch. I. Treaties and other international agreements of the United States of America 1776–1949 : 13 vols. / Charles I. Bevans. – Washington : Department of State publication 8615, 1972. – Vol. 9 (Iraq – Muscat). – P. 924–926.

459. Treaty about utilization of waters of Colorado and Tijuana Rivers and of the Rio Grande between the United States and the Republic of Mexico, signed February 3, 1944 // Bevans Ch. I. Treaties and other international agreements of the United States of America 1776–1949 : 13 vols. / Charles I. Bevans. – Washington : Department of State publication 8615, 1972. – Vol. 9 (Iraq–Muscat). – P. 1166–1192.

460. Treaty between England and King Bell of Bell's Town, signed at Bell's Town, Cameroons River, on May 7, 1841 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers; and of the Laws, Decrees and Orders in Council, &c., concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation; to the repression and abolition of the Slave Trade, and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. –

London : Henry Butterworth, and James Bigg & sons, 1850. – Vol. VII. – P. 19–20.

461. Treaty between England and the Chiefs of Grand Sesters, signed off Grand Sesters on March 28, 1847 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers, and of the Laws, Decrees and Orders in Council, concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation, Slave Trade, post-office communications, copyright, &c.; and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Henry Butterworth & son, and James Bigg & sons, 1851. – Vol. VIII. – P. 13–15.

462. Treaty between Governor-in-Chief in and over the colony of Sierra Leone and its Dependencies and the Chiefs of the Timmanees, signed at Port Logo on February 13, 1841 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers; and of the Laws, Decrees and Orders in Council, &c., concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation; to the repression and abolition of the Slave Trade, and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Henry Butterworth, and James Bigg & sons, 1850. – Vol. VII. – P. 8–14.

463. Treaty between Her Britannic Majesty and His Majesty the King of Portugal, defining their respective Spheres of Influence in Africa, signed in Lisbon on 11<sup>th</sup> June, 1891 // Hertslet Ed. The Map of Africa by Treaty : III vols. / Edward Hertslet. – L. : Harrison and sons, 1894. – Vol. II. Great Britain & France to Zanzibar. – P. 731–742.

464. Treaty between the United States and Great Britain relative to claims, fisheries, navigation of the St. Lawrence, &c.; American lumber on the River St. John; boundary, concluded May 8, 1871 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 413–428.

465. Treaty between Uruguay and Argentina concerning the Rio de la Plata and the Corresponding Maritime Boundary, signed in Montevideo on 19 November 1973 [Electronic resource]. – Access mode :

<http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/URY-ARG1973MB.PDF>. – Title from the screen.

466. Treaty concerning Frontier Waterways in the Saxon and Bavarian Sectors of the Frontier and an Exchange of Territories at the Frontier, with Final Protocol and Maps annexed thereto, signed at Bad Elster, September 27<sup>th</sup>, 1935 // League of Nations Treaty Series. Treaties and International Engagements Registered with the Secretariat of the League of Nations. – 1937–1938. – Volume CLXXXII. – P. 267–309.

467. Treaty for Amazonian co-operation, concluded at Brasília on 3 July 1978 // United Nations Treaty Series. – Volume 1202. – P. 51–83.

468. Treaty for free navigation of the rivers Parana and Uruguay, between the United States and the Argentine Confederation, concluded July 10, 1853 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 24–25.

469. Treaty of amity, commerce, and navigation, between His Britannic Majesty and the United States of America, by Their President, with the advice and consent of Their Senate, concluded November 19, 1794 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 318–332.

470. Treaty of Friendship and Cession between the Governor of Sierra Leone and the Kings of the Biaforos, signed on June 24, 1827 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers, and of the Laws, Decrees and Orders in Council, concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation, the Slave Trade, and post-office communications, copyright, &c.; and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Darling & son, ltd, 1864. – Vol. XI. – P. 7–9.

471. Treaty of friendship, commerce, and navigation, between the United States of America and Peru, concluded July 26, 1851 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup>

Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 675–687.

472. Treaty of friendship, commerce, and navigation, between the United States of America and the Republic of Paraguay, concluded at assumption February 4, 1859 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 655–659.

473. Treaty of friendship, limits, and navigation, between the United States of America and the King of Spain, concluded October 27, 1795 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 776–784.

474. Treaty of Peace, Friendship, and Cession between Acting Governor of the Colony of Sierra Leone and its Dependencies and the King of Barra, signed on June 15/19, 1826 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers; and of the Laws, Decrees and Orders in Council, &c., concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation, the Slave Trade, post-office communications, copyright, &c.; and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Butterworths, 1871. – Vol. XII. – P. 5–7.

475. Treaty of peace, friendship, limits, and settlement, between the United States and the Republic of Mexico, concluded February 2, 1848 // Treaties and conventions, concluded between the United States of America and other powers since July 4, 1776 / Senate (41<sup>st</sup> Congress, 3<sup>d</sup> Session). – Washington : Government printing Office, 1871. – P. 562–573.

476. Treaty of Peace, Friendship, Religious, Protection, Slave Trade, Commerce, and Cession between Governor-in-Chief in and over the colony of Sierra Leone and its Dependencies and the King of the Kaffu Bullom, signed in Freetown on November 29, 1847 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers; and of the Laws, Decrees and Orders in Council, &c., concerning the same; so far as they relate to



Commerce and Navigation, the Slave Trade, post-office communications, copyright, &c.; and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Butterworths, 1871. – Vol. XII. – P. 41–42.

477. Treaty of Slave Trade, Cession of Island of St. Mary's or Bajola between Governor-in-Chief of Her Majesty's possessions on the Western Coast of Africa and the King of Combo, signed in Bathurst on June 4, 1827 // A Complete Collection of the Treaties and Conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great Britain & Foreign Powers; and of the Laws, Decrees and Orders in Council, &c., concerning the same; so far as they relate to Commerce and Navigation, the Slave Trade, post-office communications, copyright, &c.; and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties : XXXI vols. / Compiled from authentic documents, by Lewis Hertslet, Esq. – London : Butterworths, 1871. – Vol. XII. – P. 11–12.

478. Uecker E. Die rechtliche Stellung der Oder mit besonderer Berücksichtigung des streites über die räumlich Zuständigkeit der Internationalen Oderkommission / Ernst Uecker. – Göttingen : Greifswald, 1931. – 58 s.

479. United Nations Convention on the Law of the Sea on 10 December 1982 [Electronic resource]. – Access mode : [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm). – Title from the screen.

480. Verbatim Records and Texts Relating to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of International Concern and to the Declaration Recognizing the Right to a Flag of States Having No Sea-Coast. – Nancy–Paris–Strasbourg : Berger–Levrault, 1921. – III, 460 p., XIX.

481. Vernesco C. Des fleuves en droit international / Constantin Vernesco. – Paris : A. Rousseau, 1888. – XVI, 324 p.

482. Vitanyi B. The international regime of river navigation / Bela Vitanyi. – Alphen aan den Rijn; Germantown, Md. Sijthoff & Noordhoff, 1979. – 278 p.

483. Wehle L. B. International administration of European Waterways / Louis B. Wehle // American Journal of International Law. – 1946. – Vol. 40. – No 1. – P. 100–120.

484. Weissenborn B. Die Eibzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter / Bernhard Weissenborn. – Halle an Sale, 1901. – VII, 246 s.
485. Winiarski B. Principes Généraux du Droit Fluvial International / Bohdan Winiarski // Le Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye. – 1933. – Tome 45. – P. 75–217.
486. Wurm Ch. F. Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt und über die Donau / Christian Friedrich Wurm. – Leipzig : Mayer, 1858. – XVI, 60 p.

## ДОДАТОК

### Проект Конвенції про судноплавство на Дніпрі

Російська Федерація, Республіка Білорусь і Українська держава (надалі кожна окремо – Сторона Конвенції),

діючи в цілях задоволення власних інтересів і реалізації суверенних прав з метою зміцнення політичних, економічних і соціокультурних зв'язків, усвідомлюючи свою відповідальність за збереження, раціональне використання та охорону спільних транскордонних водних об'єктів,

бажаючи забезпечити свободу навігації на Дніпрі,

виходячи з існуючої міжнародної практики,

беручи до уваги Заключну резолюцію дипломатичної Конференції з підготовки Конвенції про судноплавство на Дніпрі (надалі – Конвенція) у складі представників зазначених у даному рішенні прирічкових країн (надалі – Сторони Конвенції),

за участі Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй та Організації з безпеки та співробітництва в Європі

домовилися про наступне:

### Глава I

#### Загальні положення

#### Стаття I. Визначення основних понять

1. Для цілей Конвенції нижченаведені категорії розуміються у такому значенні:

(а) Дніпро – головне русло Дніпровської річкової системи без урахування приток усіх порядків та штучних каналів;

(б) каботаж – плавання суден уздовж берегів Дніпра. Причому:

великий каботаж – плавання суден по маршруту “порт (причал) однієї Сторони Конвенції – порт (причал) іншої Сторони Конвенції”, якщо тільки їх рейс не пов’язаний з виходом у відкрите море або заходом з відкритого моря;

малий каботаж – плавання суден, обмежене портами (причалами) однієї Сторони Конвенції;

(с) корабель – судно прибережної або неприбережної держави, на яке покладено виконання функцій публічної влади;

(d) прибережна (прирічкова, придніпровська) держава – Сторона Конвенції;

(e) судно – офіційно реєстрований на території будь-якої нації плавзасіб, який може здійснювати плавання по Дніпру без особливого на те дозволу.

## Стаття II. Сфера дії Конвенції

1. Акваторією, на яку поширюються норми Конвенції, є судноплавна протяжність Дніпра від Смоленська до Чорного моря.

2. Дніпровський лиман у межах прямих вихідних ліній, від яких відраховується ширина територіальних вод Чорного моря, розглядається естуарієм Дніпра і визнається частиною його судноплавної протяжності.

## Стаття III. Міжнародне судноплавство

1. Судноплавство на Дніпрі є вільним і відкритим для торгових, поштових, пасажирських, спортивних, прогулянкових суден всіх націй.

2. Сторони Конвенції забезпечують створення однакових умов навігації для всіх суден незалежно від держави прапору.

3. Положення цієї статті не стосуються правил каботажних перевезень.

## Стаття IV. Підтримка навігаційних параметрів Дніпра

1. У межах суверенної території Сторони Конвенції зобов’язуються:

утримувати Дніпро в судноплавному стані для річкових, а на відповідних ділянках – і морських суден;

виконувати необхідні роботи для забезпечення і поліпшення умов навігації по

на явному водному шляху.

Із зазначених у цій статті питань, прибережні держави консультуються з Дніпровською річковою комісією.

2. Сторони Конвенції на належних їм ділянках Дніпра можуть самостійно організувати роботи по забезпеченню судноплавства, виконання яких необхідно в зв'язку з терміновими і непередбачуваними обставинами. Вони повідомлять Дніпровську річкову комісію про причини, що викликали ці роботи, і подають короткий опис даних робіт.

3. Якщо придніпровська держава в межах своєї територіальної юрисдикції не спроможна самостійно організувати необхідні для забезпечення нормального режиму навігації роботи, така держава повинна передати виконання цих робіт Дніпровській річковій комісії на вказаних Комісією умовах без права передоручення їх проведення будь-яким іншим державам, за винятком сусідньої прибережної держави і лише стосовно робіт на спільному водному кордоні. В цьому останньому випадку Дніпровська річкова комісія визначає умови виконання названих робіт.

Сторони Конвенції зобов'язуються надавати всіляке сприяння Комісії або державі, яка виконує гідротехнічні роботи.

4. Прибережні держави зобов'язані використовувати водні ресурси Дніпра для виробничих, сільськогосподарських та інших цілей, не охоплених поняттям навігації, в тій мірі й у такий спосіб, що не ставлять під загрозу безпеку судноплавства та збереження судноплавних характеристик річкового стоку.

## Глава II

### Дніпровська річкова комісія

Стаття V. Цілі та завдання функціонування Дніпровської річкової комісії

1. З метою співробітництва Сторін Конвенції щодо навігаційного використання Дніпра ними створюється міжнародна міжурядова організація – Дніпровська річкова комісія (далі – Комісія).

2. Для досягнення поставленої цілі Комісія має своїм завданням сприяти

ефективній реалізації положень Конвенції, покращенню умов проходу по Дніпру, забезпеченню безпеки судноплавства, організації перевізного процесу в інтересах прирічкових держав.

#### Стаття VI. Внутрішня структура та організація діяльності Комісії

1. Прибережні держави делегують до Комісії по одному своєму громадянину-представнику (члену), які періодично збираються на сесіях.

2. Комісія встановлює строки сесій і свої правила процедури.

Перше засідання Комісії відбудеться в шестимісячний термін з дня набрання Конвенцією чинності.

3. Комісія діє у складі голови, віце-голови та секретаря.

4. Головування в Комісії Сторін Конвенції, рівно як і виконання функцій віце-голови та секретаря, відбувається по чергово з ротацією кожні три роки, що відраховуються від дати першого засідання Комісії (абзац другий частини 2 цієї статті).

У перший строк повноважень штатні посади у Комісії, починаючи з найнижчої за субординацією, розподіляються між прибережними державами в порядку їх розташування відносно напрямку стоку Дніпра.

У кожен наступну трирічну каденцію представники від Сторін Конвенції перепризначаються у Комісії на вищі посади, за винятком головної Сторони, представник від якої стає у Комісії секретарем.

5. Реалізація компетенції Комісії провадиться через Секретаріат і необхідний апарат, персонал яких комплектується з громадян Сторін Конвенції. Організація Секретаріату й апарату встановлюється самою Комісією.

#### Стаття VII. Компетенція Комісії

1. До компетенції Комісії належить:

(а) нагляд за дотримання норм Конвенції;

(б) складання загального плану основних гідротехнічних робіт в інтересах судноплавства на базі пропозицій і проектів придніпровських держав, а також

складання загального кошторису витрат, що відносяться до цих робіт;

(с) виконання робіт у випадках, передбачених частиною 3 статті IV;

(d) консультації та рекомендації прирічковим державам стосовно виконання робіт, зазначених у пункті (b) даної статті, з врахуванням технічних і економічних інтересів, планів і можливостей зазначених держав;

(e) встановлення єдиної системи навігаційної шляхової обстановки на судноплавній протяжності Дніпра згідно статті II Конвенції, а також основних положень про плавання по Дніпру, включаючи питання діяльності лоцманської служби;

(f) уніфікація правил нагляду за водним транспортом, який експлуатується на Дніпрі (уніфікація поліцейських правил на Дніпрі);

(g) координація роботи гідрометеорологічних служб на Дніпрі, видання єдиного гідрологічного бюлетеня, здійснення короткотермінових і довготермінових гідрологічних прогнозів для ріки;

(h) ведення статистики судноплавства на Дніпрі з публікацією щорічних статистичних звітів;

(i) підготовка щорічних доповідей ДРК про економічне стан навігації на Дніпрі;

(j) видання довідників, лоцій, навігаційних карт і атласів для потреб навігації;

(k) складання і затвердження бюджету Комісії, а також встановлення і стягнення зборів, передбачених статтею VIII.

### Стаття VIII. Бюджет Комісії

Комісія складає свій бюджет і затверджує його на сесії. У бюджеті мають бути передбачені витрати на утримання Комісії, її Секретаріату й апарату, які покриваються за рахунок щорічних внесків Сторін Конвенції в однаковому для кожної з них розмірі.

### Стаття IX. Географічна дислокація Комісії

1. Місцем перебування Комісії є місто Київ.

2. У разі зміни місця перебування Комісії, нове місце її розташування може бути обрано виключно в межах населених пунктів – портів Дніпра.

#### Стаття X. Рішення Комісії та їх юридична сила

1. Рішення Комісії з питань, передбачених пунктами (b), (c), (e), (f) статті VII, повинні бути ухвалені більшістю голосів усіх членів Комісії без майоризування держави, на території якої повинні виконуватися відповідні роботи.

2. У випадку, передбаченому статтею VIII Конвенції, рішення приймається більшістю голосів усіх членів Комісії.

3. Зміна місця перебування Комісії допускається на підставі її рішення, ухваленого:

(a) більшістю голосів усіх членів – якщо передислокація відбувається в межах території тієї самої придніпровської держави за пропозицією або зі згоди останньої;

(b) за одностайної підтримки усіх членів – якщо передислокація супроводжується перенесенням місця розташування на територію іншої придніпровської держави.

4. Усі інші рішення Комісії приймаються простою більшістю голосів присутніх членів.

Кворум на засіданнях Комісії – два члени.

5. Рішення Комісії, що впливають з реалізації компетенції, передбаченої пунктами (a), (c), (e) і (k) статті VII, частиною 3 статті X, частиною 2 статті XII, частиною 4 статті XXII, частиною 1 статті XXIII, абзацом 2 частини 2 статті XXVIII, а також стосовно внутрішньо-організаційних питань діяльності мають обов'язковий характер.

Рішення Комісії, що впливають з реалізації компетенції, передбаченої пунктами (b), (d), (f) – (j) статті VII, а також щодо всіх інших аспектів її функціонування мають рекомендаційний характер.

#### Стаття XI. Комісія у системі зовнішніх зносин

1. За Комісією закріплюються права юридичної особи згідно з законодавством



держави її місця перебування.

2. Члени Комісії та уповноважені нею службові особи користуються дипломатичним імунітетом. Службові приміщення, архіви і будь-які документи Комісії є недоторканими.

3. Комісія має свою печатку і свій прапор, що піднімається на службових приміщеннях і суднах Комісії.

4. Службові особи Комісії, які мають відповідні повноваження, сповіщають компетентні власті Сторін Конвенції про порушення правил судноплавства, санітарних і поліцейських правил, що стали відомі Комісії. Компетентні власті повинні сповіщати Комісію про заходи, вжиті у зв'язку зі згаданими повідомленнями про порушення.

5. Придніпровські держави подають Комісії, службовим особами її Секретаріату та апарату необхідне сприяння для виконання їх обов'язків, що впливають з Конвенції.

Члени Комісії, інші її службові особи мають право вільно пересуватися по Дніпру при виконанні своїх службових обов'язків і перебувати в портах у межах юрисдикції Комісії за умови поважання ними законодавства відповідної Сторони Конвенції.

6. Офіційними мовами Комісії є російська, білоруська та українська.

### Глава III

#### Режим судноплавства

##### Стаття XII. Правила навігації

1. Судноплавство на Дніпрі здійснюється згідно з правилами, встановленими відповідними Сторонами Конвенції, по території яких протікає ріка.

2. При встановленні правил плавання придніпровські держави повинні зважати на основні положення про плавання по Дніпру, встановлені Комісією.

##### Стаття XIII. Права, що впливають зі свободи навігації

Додержуючись правил, встановлених прибережними державами та Комісією відповідно до статті XII, судна, що плавають по Дніпру, мають право: користуватися судноплавними шлюзами та іншими засобами навігаційного оснащення, заходити в порти, виконувати в них навантажувально-розвантажувальні операції, посадку і висадку пасажирів, поповнювати запаси паливо-мастильних матеріалів і т. д.

#### Стаття XIV. Каботажне плавання

1. Право малого каботажу в цілях здійснення пасажирських, вантажних та поштових перевезень закріплюється за суднами відповідної придніпровської держави, якщо інше не передбачено її національними правилами.

2. Право великого каботажу в цілях здійснення пасажирських, вантажних та поштових перевезень закріплюється за суднами придніпровських держав.

#### Стаття XV. Гарантії права на прохід

Сторони Конвенції не повинні чинити перешкод для судноплавства на фарватері Дніпра, у тому числі у відношенні суден, які плавають під прапором держав, розташованих вище за течією ріки, з метою проходу в напрямку від / до моря.

#### Стаття XVI. Митні, санітарні та поліцейські правила

1. Митні, санітарні й поліцейські правила, що діють на Дніпрі, повинні застосовуватися без дискримінації з мотивів національної приналежності суден, пунктів їх відправлення і призначення або з будь-яких інших причин.

2. Функції митного, санітарного нагляду і нагляду за водним транспортом на Дніпрі здійснюються прибережними державами, які повідомляють Комісію про видані ними правила, щоб Комісія могла сприяти уніфікації митних та санітарних правил та здійснити уніфікацію правил нагляду за водним транспортом на ріці (пункт (f) статті VII).

3. Митні, санітарні і поліцейські правила повинні бути такими, щоб вони не перешкоджали судноплавству по Дніпру.

## Стаття XVII. Транзит товарів

При проходженні транзитних вантажів придніпровська держава має право опечатувати або брати під охорону митного нагляду транзитний товар. При цьому ця держава має право вимагати від капітана чи судновласника письмової декларації тільки про те, чи перевозить він товар, ввезення якого заборонене даною державою, але без права заборони транзиту цього товару. Названі формальності не можуть викликати ні огляду товару, ні уповільнення транзиту. За подання неправильної декларації капітан або судновласник підлягає відповідальності за законодавством придніпровської держави, де була вчинена декларація.

## Стаття XVIII.

Виконання прибережними державами функцій публічної влади на Дніпрі

1. Плавання по Дніпру військових, поліцейських, прикордонних, митних суден прибережних держав може мати місце тільки в межах кордонів країни, прапор якої несе судно, а поза цими межами – тільки за згодою відповідних прибережних держав.

2. Опис і номери поліцейських, прикордонних, митних суден Сторін Конвенції повідомляються Комісії.

3. Військові, поліцейські, прикордонні, митні судна, виділені Сторонами Конвенції для несення своєї служби, повинні нести національний прапор і мати однакові розпізнавальні знаки.

## Стаття XIX. Радіозв'язок на Дніпрі

Усім суднам, що плавають по Дніпру, надається можливість користуватися судновими радіостанціями та береговими засобами зв'язку для навігаційних цілей.

## Стаття XX. Неторгове судноплавство неприбережних держав

Плавання по Дніпру військових, поліцейських, прикордонних та інших кораблів неприбережних держав, на які покладено виконання функцій публічної

влади, забороняється.

### Стаття XXI. Лоцманська служба

1. Правила лоцманської служби встановлюються згідно з основними положеннями про плавання по Дніпру (пункт (f) статті VII).

2. Проведення суден на морській, або естуарній (Дніпровський лиман та Херсонський морський канал), та річковій частинах Дніпра здійснюється лоцманами, які входять до складу національних лоцманських корпусів Сторін Конвенції.

3. Склад лоцманських корпусів комплектується з громадян відповідних придніпровських держав.

### Глава IV

#### Покриття витрат по забезпеченню судноплавства

#### Стаття XXII. Фінансування та компенсація вартості гідротехнічних робіт

1. Гідротехнічні роботи на Дніпрі, що проводяться прирічковими державами згідно зі статтею IV Конвенції, фінансуються за їх рахунок.

2. Фінансування робіт, передбачених пунктом (с) статті VII, проводиться Комісією.

3. Для покриття витрат по забезпеченню судноплавства придніпровські держави, за погодженістю з Комісією, можуть встановлювати з суден навігаційні збори, розмір яких визначається в залежності від вартості утримання прийнятної судноплавної обстановки на ріці та вартості робіт, зазначених у частині 1 цієї статті.

4. З метою покриття витрат Комісії по забезпеченню судноплавства на Дніпрі (частина 2 цієї статті) вона може встановлювати спеціальні навігаційні збори.

5. Суми навігаційних зборів, встановлюваних придніпровськими державами та Комісією згідно даної статті, не повинні приносити прибутку.

#### Стаття XXIII. Порядок стягнення вартості гідротехнічних робіт

1. Порядок стягнення згаданих у статті XXII навігаційних зборів визначається інструкціями, розробленими відповідно придніпровськими державами та Комісією.

Інструкції, що видаються придніпровськими державами, погоджуються з Комісією.

Обчислення зборів проводиться за вантажомісткістю суден.

2. Виконання гідротехнічних робіт і розподіл витрат по їх проведенню на ділянках Дніпра, що утворюють державний кордон Сторін Конвенції, регулюються на основі угоди між даними Сторонами.

#### Стаття XXIV. Портові збори

1. Портові збори з суден стягуються властями відповідних придніпровських держав.

2. При стягненні портових зборів не допускається дискримінації з мотивів національної приналежності суден, пунктів їх відправки чи призначення або з інших причин.

#### Стаття XXV. Плата за користування портовою інфраструктурою

1. Судна, що заходять у порти для здійснення вантажних робіт, можуть користуватися навантажувально-розвантажувальними механізмами і пристосуваннями, складськими приміщеннями і площами та мати інші споріднені права на підставі контрактів з відповідними транспортно-експедиторськими компаніями.

2. При встановленні розміру оплати за проведені вантажні роботи не допускається будь-якої дискримінації. Не вважаються дискримінацією пільги, які згідно торгових звичаїв надаються залежно від обсягу робіт і характеру вантажу.

#### Стаття XXVI. Лоцманські збори

1. Тарифи за лоцманське проведення встановлюються придніпровськими державами і повідомляються Комісії.

2. При встановленні розміру оплати за лоцманське проведення не

допускається будь-якої дискримінації.

## Стаття XXVII. Транзитні збори

Встановлення зборів за транзит із суден, пасажирів і товарів забороняється.

## Глава V

### Урегулювання спорів

#### Стаття XXVIII. Вирішення спорів між Сторонами Конвенції

1. Спори між придніпровськими державами щодо застосування чи тлумачення Конвенції, не вирішені шляхом прямих переговорів, на вимогу будь-якої з цих держав передаються на вирішення до спеціальної погоджувальної комісії.

2. Кожна з придніпровських держав-учасниць спору делегує до погоджувальної комісії по одному члену.

Голова погоджувальної комісії призначається головою Дніпровської річкової комісії з числа громадян тієї придніпровської держави, яка не бере участі у спорі, а якщо голова Дніпровської річкової комісії є громадянином держави-учасниці спору – Дніпровською річковою комісією.

3. Рішення погоджувальної комісії по суті спору є остаточним і обов'язковим для Сторін Конвенції, які беруть у ньому участь.

#### Стаття XXIX. Вирішення спорів між Стороною Конвенції і третьою країною

Усі спори між прибережними та неприбережними до Дніпра державами щодо застосування чи тлумачення Конвенції вирішуються на основі використання будь-яких мирних засобів їх урегулювання, що впливають із укладених між учасниками спору договорів, а також загальноприйнятої практики у міжнародному праві.

## Глава VI

### Заключні положення

### Стаття XXX. Підписання, ратифікація та депонування

1. Конвенція підлягає ратифікації всіма державами, які її підписали.
2. Документи про ратифікацію здаються на зберігання Уряду Української держави, який виконує функції депозитарію.

### Стаття XXXI. Набуття чинності

Конвенція набуває чинності на дев'яностий день після здачі на зберігання документів про її ратифікацію усіма придніпровськими державами.

### Стаття XXXII. Зміни до Конвенції

1. Будь-яка зі Сторін Конвенції може пропонувати до неї зміни.
2. Запропоновані зміни надаються у письмовому вигляді Секретаріату Комісії, який направляє їх усім Сторонам Конвенції. Зміни обговорюються на сесії Комісії за умови, що вони були направлені Секретаріатом Сторонам Конвенції щонайменше за дев'яносто днів до початку сесії.
3. Зміни до Конвенції приймаються за взаємною згодою всіх прирічкових держав.
4. Зміни до Конвенції набувають чинності з першого числа місяця, що йде за тим місяцем, коли всі Сторони Конвенції повідомлять Уряд Української держави про виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для вступу в силу вищезгаданих змін.

### Стаття XXXIII. Автентичні тексти

1. Оригінал Конвенції, російський, білоруський та український тексти якої є рівно автентичними, здається на зберігання Уряду Української держави.
2. На посвідчення цього ті, що нижче підписались та належним чином на це уповноважені, підписали цю Конвенцію.

3. Вчинено \_\_\_\_\_.

(місце підписання, число, місяць, рік)

За Республіку Білорусь

(підпис)

За Російську Федерацію

(підпис)

За Українську державу

(підпис)