

*Самойленко Є.А., асистент кафедри державно–правових дисциплін
ДВНЗ «Українська академія банківської справи
Національного банку України»*

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ ВІДКРИТИХ МІЖНАРОДНИХ РІК АЗІЇ

В статті розглядається становлення та розвиток міжнародно-правового регулювання судноплавства по азійських відкритих ріках. Автор досліджує вплив європейської підсистеми міжнародного права на формування режиму проходу по внутрішніх водних шляхах цієї частини світу.

Ключові слова: річкове судноплавство, Амур, Інд, Меконг, Шатт-ель-Араб.

Постановка проблеми. Підписання Лондонської угоди 1839 р. ознаменувало 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 навігації по Шельді подібного роду режими поступово були сформовані у відношенні інших рік, і не тільки європейських.

Регламентация судноплавства по внутрішніх водних магістралях Азії, що мали природне з'єднання з морською акваторією, стала невід'ємним атрибутом колоніальної політики провідних держав «старого світу». Адже суверенна присутність країн Європи на цій частині континенту, особливо

зважаючи на активну експлуатацію залежних територій та їх ресурсів, обумовлювала необхідність юридичного оформлення права проходу по відкритих міжнародних ріках. Хвиля перших укладених ними «азійських» угод дала поштовх формуванню міжнародного права у сфері навігаційного використання головних річкових шляхів даного мегарегіону.

Актуальність теми. У доктрині висловлюється думка про відсутність стійкого зв'язку між правовими режимами міжнародних рік різних материків. Проте цілком очевидно, що проникнення метрополій углиб Азії не могло не супроводжуватися апробацією набутого ними досвіду у вирішенні питань налагодження водотранспортних сполучень в умовах інтенсивного освоєння нових географічних просторів. Тому важливо простежити становлення регулювання навігації по азійських відкритих міжнародних ріках, з'ясувати настільки самотужню відбувалася регламентація права проходу по них.

Аналіз публікацій, пов'язаних з темою дослідження. Вивченню окресленої проблематики присвячена відносно невелика кількість праць, в яких дається політико-правова і суто юридична оцінка укладеним договорам, іншим офіційним документам, подіям, що розгорталися до та після їх появи [1-3]. Однак, проведеним науковим пошукам притаманний більше академічний характер. Окремі роботи публікувалися ще чверть століття тому; в них взагалі не аналізується сучасна парадигма міжнародних річкових відносин.

Виділення раніше невирішених частин загальної проблеми. Поза увагою вчених залишається акцентований погляд на вплив європейської підсистеми міжнародного права на формування режиму проходу по внутрішніх водних шляхах Азії.

Метою даної статті є дослідження міжнародно-правового регулювання навігаційного використання азійських відкритих міжнародних рік та особливостей його розвитку під впливом європейської підсистеми міжнародного права.

Виклад основного матеріалу. Айгунською російсько-китайською угодою про делімітацію кордонів від 16 (28) травня 1858 року проголошувалося свобода навігації прибережних держав по Амуру [4, с. 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. [1, с. 476]. В дусі рішень Віденського конгресу підписувалися наступні річкові договори на азійській частині континенту.

20 вересня 1924 року відбулося укладення угоди між СРСР та Автономією трьох східних провінцій Китайської Республіки. Уряди погодилися вирішити на основі рівності, взаємності та поваги до суверенітету кожного з учасників домовленості питання про плавання різного роду їх суден по прикордонних ділянках рік, озер та інших водних шляхів. Була утворена спеціальна комісія для врегулювання конкретних аспектів навігації. Розраховувалося, що СРСР отримає право проходу по р. Сунгарі до Харбіна, а Китай – в нижній течії р. Амур з виходом у Охотське море. Однак, через організацію китайською стороною військових провокацій на кордоні з Радянським Союзом умови договору практично не виконувалися. Лише 11 січня 1928 року обидві держави домовилися про встановлення спільних правил плавання суден і плотів по прикордонних річкових шляхах.

У зв'язку з існуванням у 1932-1945 рр. на північному сході континентальної частини Китаю маріонеткової держави Маньчжоу-Го, утвореної Японією, режим річкової навігації знову став предметом дипломатичних переговорів. У 1934 р. Амурське державне пароплавання та Харбінське водне управління досягли згоди щодо судноплавання по Амуру виключно російських та китайських кораблів. Ця позиція підтверджувалася російсько-китайськими угодами від 16 червня 1939 року, від 2 січня 1951 року [2, с. 100-101, 109-110].

В наш час на підставі міжвідомчої Угоди про організацію перевезень зовнішньоторгових вантажів російськими та китайськими суднами по ріках Амур і Сунгарі від 16 січня 1992 року Росія відкрила для плавання торгових кораблів Китаю ділянку р. Амур до гирла, а також ряд річкових портів. 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 [3, с. 90-91].

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 [5, с. 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. За двостороннім договором від 11 серпня 1863 року Камбоджа підпадала під повний і безумовний 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 [6, с. 238-240].

З початку ХХ 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 [7, с. 130-134].

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 [8, с. 463, 465].

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.

В Протоколі від 29 грудня 1954 року про приєднання до Конвенції міститься заклик до всіх держав заявити шляхом обміну нотами з учасниками Конвенції про бажання приєднатися до встановленого в ній режиму судноплавства. В Протоколі вказано, що навігація по всій течії Меконгу, його притоках та рукавах повинна здійснюватися з урахуванням заходів, визначених прибережними суверенами, в тому числі щодо дотримання санітарних, митних і політичних правил, а також загальної безпеки. Кожна прирічкова країна вправі запровадити для перевезення пасажирів і вантажу певні специфічні умови, якщо вони відповідають конвенційним нормам у дотриманні рівності при здійсненні плавання, зокрема у відношенні стягування мит, зборів, податків. Свобода судноплавства має реалізовуватися

з дотриманням законів і правил прибережних держав стосовно імпорту, імміграції та еміграції. Каботажні перевезення закріплюються за кораблями, плаваючими під національними прапорами Камбоджі, Лаосу та В'єтнаму. Хоча вони можуть дозволяти такі перевезення суднам під прапорами інших держав, які користуються свободою навігації по Меконгу.

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 у квітні 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 [3, с. 89-90].

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. Важливість даних водних потоків пояснювалася кількома взаємопов'язаними факторами: вдалим географічним розташуванням річкових систем, відсутністю адекватних альтернативних шляхів сполучення на територіях прибережних держав, ресурсною забезпеченістю прирічкових країн. Після того, як 11 вересня 1907 року британський та російський уряди дійшли згоди стосовно розмежування сфер впливу в Персії [9, с. 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 [2, с. 62-63].

Із її завершенням у регулюванні режиму судноплавства по відкритих міжнародних ріках Південно-Західної Азії відбуваються поступові зрушення.

Формально незалежний Ірак перебував під фактичним контролем Великобританії, яка не бажала втрачати важелі впливу в регіоні через поступки на користь інших держав у сфері річкової навігації. Тому лише 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 [10, с. 685-686]. Цей договір ліг в основу підписаної в 1940 р. конвенції про судноплавство по Шатт-ель-Арабу. На річці утворювалася спеціальна комісія у складі представників від Ірану, Іраку та держави, питома вага навігації якої являлася найбільшою. Такою країною була Великобританія [2, с. 63].

19 вересня 1960 року між Індією і Пакистаном була укладена спеціальна угода у відношенні вод Інду. 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 [11], однак з боку Аравійського моря Інд придатний для навігації в межах пакистанської території [12, с. 446].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, відносини навігаційного використання азійських відкритих міжнародних рік вибудовуються їх учасниками, відштовхуючись від усвідомлення приналежності водних магістралей одночасно кільком державам, а значить і їх виключного (суверенного) права на врегулювання такого роду зовнішніх зносин. Така система міжнародних річкових відносин у сфері навігації була санкціонована ще Заключним актом Віденського конгресу 1815 р. Визначений ним формат співробітництва стосовно судноплавної експлуатації міжнародних рік склався не лише в Європі, але і в інших частинах світу, зокрема в Азії, де спочатку знаходилися колонії європейських країн. Оскільки базове поняття територіального суверенітету та уявлення про його реалізацію при вирішенні проблеми регламентації навігації по внутрішніх

водних шляхах залишалися незмінними, це пояснює, чому такий формат відносин і в подальші періоди зберігся в азійському регіоні. Масив проаналізованої договірної практики підтверджує: хоча держави, прибережні до конкретного річкового стоку, в укладених угодах про його судноплавне використання не посилалися на Акт 1815 р., обрані ними підходи до регламентації права проходу принципово не відрізнялися від тих, що були відображені в укладених згідно Віденського акту домовленостях.

Отримані результати спонукають до подальших наукових пошуків з метою виявлення спільних закономірностей у поступальному розвитку міжнародно-правового регулювання судноплавного використання міжнародних рік незалежно від континенту, по якому вони протікають. Цей напрямок уявляється перспективним в силу переважаючої думки серед вчених про явно виражений регіоналізм міжнародного річкового права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Malla K. Current State of the Law of International Watercourses: Progress and Paradigm Shifts 1815–2008 / K. Malla // *Nordic Journal of International Law*. – 2008. – Vol. 77. – P. 461–508.
2. Корбут Л. В., Баскин Ю. Я. Международно-правовой режим рек : История и современность / Отв. ред. Г. И. Тункин. – М. : Издательство “Наука”, 1987. – 160 с.
3. Гуреев С. А., Тарасова И. Н. Международное речное право : Учебное пособие / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Юрид. лит., 2004. – 352 с.
4. *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* : 20 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1861. – Tome XVII. – Partie I. – P. 1–2.

5. 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 : 20 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Charles Samwer. – Gottingue : Librairie de Dieterich, 1869. – Tome XVII. – Partie II. – P. 169–173.

6. 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 : 20 vol. / 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.

7. 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 : 35 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich Theodor Weicher, 1905. – T. XXXII. – P. 130–134.

8. 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 : 41 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Theodor Weicher, 1929. – T. XXI. – P. 460–467.

9. 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 : 41 vol. / Continuation du grand recueil de Georges

Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Dieterich; Theodor Weicher, 1913. – T. VII. – P. 18–19.

10. 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 : 41 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Heinrich Triepel. – [3e série]. – Leipzig : Librairie Hans Buske, 1939. – T. XXXVII. – P. 684–688.

11. 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.

12. Большой энциклопедический словарь. – [2-е изд., переаб. и доп.]. – М. : “Большая Российская энциклопедия”; СПб. : ”Норинт”, 1998. – 1456 с.

Аннотация

В статье рассматривается становление и развитие международно-правового регулирования судоходства на азиатских открытых реках. Автор исследует влияние европейской подсистемы международного права на формирование режима прохода по внутренним водным путям этой части мира.

Summary

Emergence and development of international-legal regulation of navigation on the Asian opened rivers are analyzed in the article. The author explores an influence of international law European subsystem on the formation of passage regime on inland waterways in this part of the world.

Самойленко Є.А. Особливості розвитку правового режиму навігаційного використання відкритих міжнародних рік Азії [Текст] / Є.А. Самойленко // Правовий вісник Української академії банківської справи.– 2014.– № 1 (10).– С. 81–85.