

4. Council Directive 95/21 EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) // Official journal. – 1995. – L157. – P.1-19.

5. Council Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port State control // Official journal. – 2009. – L131. – P.57-100.

Самойленко Є. А.

*асистент, ДВНЗ «Українська академія банківської справи
Національного банку України»*

ДОБРОВІЛЬНЕ ОБМЕЖЕННЯ СУВЕРЕНІТЕТУ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ ЯК КОНЦЕПТУАЛЬНА ОСНОВА ПРАВА ПРОХОДУ ПО МІЖНАРОДНИХ РІКАХ

Загально визнаним у міжнародному праві є те, що води рік входять до складу державної території прирічкових країн і являються їх внутрішніми 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 [1, с. 85]. 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 [2, с. 31]. Тобто 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.

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. Оскільки існує система держав, суверенітет

може розумітися лише як властивість кожного з них і всіх разом. Як наслідок, свобода дій держав у зовнішніх зносинах, яка являється однією з ознак суверенітету, не безмежна, а обмежена свободою інших держав. Це свобода здійснення лише таких дій, які не порушують суверенітету (територіального верховенства і незалежності в міжнародних відносинах) решти держав. Тільки так може розумітися реально існуючий суверенітет [3, с. 75]. Інакше кажучи, суверенітет будь-якої однієї країни вже одним фактом свого існування означає обмеження суверенітету іншої країни [4, с. 114]. Міжнародне право встановлює конкретний зміст державного суверенітету в міжнародних відносинах, тобто визначає конкретні рамки свободи дій держав з урахуванням суверенітету інших країн [3, с. 76]. Як узагальнює А. Гоелнер, суверенітет в принципі обмежений позитивним правом, в тому числі міжнародним, загальними принципами, а також суверенітетом інших держав [5, с. 48].

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 [6, 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 багатотисячолітня 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 кон-

кретних 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 обсязі прибережні держави проявляли готовність дозволяти одна одній користуватися привілеями судноплавства в межах власної частини річкових вод [6, с. 264].

Звичаєво-правова норма встановлює право держав, по території яких протікає міжнародна ріка, на вільне судноплавство по всій її течії. Свобода судноплавства передбачає також обов'язок цих держав забезпечувати на своїй ділянці такої ріки умови для навігації суден інших прибережних країн на основі рівності та виключення дискримінації по відношенню до будь-якої прибережної держави. Існування цієї звичаєво-правової норми було підтверджено у рішенні Постійної палати міжнародного правосуддя по справі щодо р. Одер [7], а також Комісією ООН з міжнародного права [8, с. 403-407, 411-412; 9, с. 16].

Дещо інакше склався підхід до вирішення питання про юридичну природу права проходу річковими шляхами для неприбережних держав. Договірне закріплення свободи навігації для всіх країн світу утвердилось з 1839 р., коли це право згідно підписаного Бельгією та Нідерландами трактату було зафіксовано у відношенні судноплавства по р. Шельда. 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 шляхів 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., встановили на цих ріках свободу судноплавства лише для своїх суден. Таке рішення, прийняте на основі їх сувере-

нітету, відповідало реальним умовам, які склалися на даних ріках, і не оскаржувалося іншими державами [10, с. 104].

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. 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 [10, с. 105]. В подальшому Асоціацією міжнародного права було відзначено, що право проходу по річкових шляхах для суден неприбережних держав ще не стало загальновизнаною нормою міжнародного права [9, с. 16].

Таким чином, в розрізі навігаційного використання річково-го стоку доконаним фактом представляється існування тенденції до трансформації поняття суверенітету прибережної держави, яка продиктована необхідністю поваги відповідних прав інших держав, особливо прирічкових. При цьому право навігації по визначеній ділянці міжнародного річкового шляху, яке вони набувають за присутності певних підстав, для даної окремо взятої прирічкової країни є суверенним. Транстериторіальність міжнародної ріки, з однієї сторони, породжує потребу обмеження територіального суверенітету прибережних держав при судноплавному використанні належних їм частин ріки суднами інших прибережних країн, а з другої – зумовлює таке обмеження щодо цих держав у разі досягнення згоди щодо навігації по їх водній території суден неприбережних держав. Подібного роду ущемлення прирічкових суверенів ґрунтуються на відповідних локальних угодах та міжнародно-правових звичаях. Вищезазначене й визначає юридичну природу права проходу по міжнародних ріках.

Література:

1. Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. – М.: Издательство «Международные отношения», 1967. – 136 с.

2. Курс международного права: в 7 т. / Под ред. В. Н. Кудрявцева. – М.: Наука, 1989–1993. – Т. 3. – 1990. – 260 с.
3. Ушаков Н. А. Суверенитет в современном международном праве / Н. А. Ушаков. – М.: Изд-во ИМО, 1963. – 271 с.
4. Левин И. Д. Суверенитет / И. Д. Левин. – М.: Юрид. изд-во МЮ СССР, 1948. – 375 с.
5. Goellner A. Lespuissancesmoyennesetledroitinternational / A. Goellner. – Neuchatel: Ed. delaBaconniire, 1960. – 162 p.
6. Хайд Ч. Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки / Ч. Ч. Хайд; Под ред. Дранова Б. А. (Прим. и предисл.). – [Пер. с англ. Кершнер Д. М.]. – М.: Иностран. лит., 1951. – Т. 2. – 532 с.
7. 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.
8. International Law Association. Report of the Fiftieth Conference (Brussels, August 19–26, 1962). – London: International Law Association, 1963. – cxci, 688 p.
9. Bogdanović S. International Law of Water Resources Contribution of the International Law Association (1954-2000) / S. Bogdanović. – London; Boston: Kluwer Law International, 2001. – xxxi, 436 p.
10. Гуреев С. А., Тарасова И. Н. Международное речное право: Учебное пособие / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М.: Юрид. лит., 2004. – 352 с.

Жорник І. В.

аспірант, Національний університет «Одеська юридична академія»

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВСТАНОВЛЕННЯ ЗМІСТУ УНІФІКОВАНИХ НОРМ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ УГОД

Міжнародне торговельне мореплавство, мабуть, найбільша галузь людської діяльності, що здійснюється під впливом юрисдикцій різних держав. Це пояснюється розгалуженими морськими транспортними зв'язками між країнами і, як наслідок, приватно-правові відносини, пов'язані з міжнародним торговельним мореплавством частіше за інші ускладнюється іноземним елементом та потрапляють до сфери регулювання міжнародного морського приватного права.