

ТЕРИТОРІЯ У МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

УДК 341.224.3

САМОЙЛЕНКО Є. А.,

асистент кафедри державно-правових дисциплін
Навчально-наукового інституту права
Сумського державного університету

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМУ СУДНОПЛАВСТВА НА ДНІПРІ

Анотація. Статтю присвячено проблематиці відновлення єдиного договірного режиму проходу суден Дніпром. Обґрунтовується доцільність укладення Конвенції про судноплавство на Дніпрі та створення на підставі угоди міжнародної міжурядової організації прибережних країн – Дніпровської річкової комісії. Аналізується можливість з'єднання Дніпра із системою європейських прибережних маршрутів «Дніпро – Вісла – Одер» та «Даугава (Західна Двіна) – Дніпро». Визначається роль у цих сферах міжнародних відносин ОБСЄ та Європейської економічної комісії ООН.

Ключові слова: міжнародна ріка, внутрішні водні шляхи, Дніпро, судноплавство, ЄС, СОТ, ОБСЄ, ЄЕК ООН, ТОВ СП «НІБУЛОН».

Постановка проблеми. Ріка Дніпро є однією з найдовших у Європі та протікає територією України, Білорусі та Росії. Вона являє собою глибоководну магістраль, якою судна мають змогу вийти в морський та океанічний простори, а також зайти в інші річкові системи. З розпадом СРСР колишні союзні республіки успадкували досить багату інфраструктуру воднотранспортного комплексу, пов'язану з експлуатацією дніпровських вод. Низка сучасних портів міжнародного значення розташовуються саме вздовж цього водного шляху, різним відріzkам якого присвоєно класи IV – Vb категорії «Е». Спонукає реалізувати потенціал дніпровського судноплавства може скоординована транспортна політика трьох прирічкових держав.

З позиції міжнародного права її проявом могла б стати підготовка Конвенції про судноплавство на Дніпрі. При цьому порядок проходу, заснований на міждержавній угоді, раніше вже діяв на ріці. У розвиток положень Заключного акта Віденського конгресу 1815 року його було встановлено для придніпровських країн на основі австрійсько-російської домовленості від 5 (17) серпня 1818 року [1]. Тому коректно вести мову не про започаткування, а про відновлення прирічковими державами договірної регулювання судноплавного використання цієї водної артерії.

Сенс означеної міжнародної правотворчості значною мірою обумовлюється геополітичною стратегією, якої дотримується Україна, насамперед євроінтеграційним курсом та вступом до Світової організації торгівлі (далі – СОТ). Ці два визначальні фактори мають стимулювати нашу державу до прискорення розв'язання проблеми відсутності конвенційного статусу Дніпра як міжнародної судноплавної ріки.

Справа в тому, що асоціативне членство України в Європейському Союзі (далі – ЄС) очевидно приведе до повноправної участі в цій наднаціональній структурі. Принаймні таке припущення наразі є логічним і передбачуваним. Згідно із ч. 2 ст. 4 Договору про функціонування ЄС питання транспорту та транс'європейської мережі належать до спільної компетенції ЄС і держав-членів [2]. Тобто з приєднанням України до ЄС вона втратить абсолютну самостійність у комплексному врегулюванні всіх аспектів дніпровського судноплавства на основі міжнародної угоди з третіми (прибережними) країнами. Фахівці зазначають, що інститути інтеграційного об'єднання, особливо Суд ЄС, роблять усе можливе, щоб забезпечити умови для відособленого функціонування права ЄС, мотивуючи це необхідністю створення єдиних правил для всіх суб'єктів, які діють на спільному ринку. Із цією метою проголошується автономія правової системи ЄС від міжнародного права [3, с. 61–62]. У Рішенні від 14 липня 2005 року в справі № С-433/03 (Комісія Європейських Співтовариств проти ФРН) Суд Європейських Співтовариств констатував, що ратифікація й імплементація німецьким урядом двосторонніх угод про внутрішній водний транспорт із 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 норми передбачалося вжиття державами-членами всіх необхідних заходів із метою гарантування виконання зобов'язань, що поставали із цього Договору чи дій, вжитих інститутами Співтовариства. Країни повинні утримуватись від будь-яких заходів, які могли б поставити під загрозу досягнення цілей Договору про Європейське Співтовариство [4]. У чинній консолідованій версії основоположних угод наведеній нормі відповідає ст. 4 Договору про ЄС [5].

За наявності факту повного входження України до ЄС ненаданий Дніпру статус договірної ріки може обернутися ситуацією, коли прохід по ньому в межах території ЄС регламентуватиметься винятково положен-

нями внутрішнього законодавства й актами інститутів ЄС. Це означатиме підпорядкування судноплавного використання ріки не стільки національним, скільки загальноєвропейським інтересам, які визначаються інтеграційним центром. Достатньо зупинитись на виключних повноваженнях ЄС у сфері внутрішнього ринку, встановлення правил конкуренції на ньому й торгової політики [2], а для наочності варто згадати позиційне, або статусне, протиставлення ЄС і Дунайської Комісії.

З позиції вступу України до СОТ 16 травня 2008 року найбільшу увагу в аспекті водотранспортних відносин привертає Графік специфічних зобов'язань у секторі послуг, доданий до Генеральної угоди про торгівлю послугами (далі – ГАТС) [6], який стосується нашої держави. До цього графіка включено Перелік вилучень із 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 [7]. Тому на виконання умов приєднання до цієї організації та з урахуванням обраного вектора інтеграції країні доречно організувати дипломатичну конференцію з розробки конвенції щодо судноплавства на Дніпрі з її підписанням якнайближче до вказаної дати. У такому разі Україні вдасться не лише дотриматись приписів Протоколу про вступ до СОТ, а й заодно створити міжнародно-правовий механізм їх реалізації у сфері судноплавства головною водною артерією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Порушена проблематика залишається фактично недослідженою в доктрині міжнародного права. Можна виділити лише окремі наукові пошуки, зорієнтовані на характеристику правових засад регулювання режиму ріки Дніпро як частини системи європейських внутрішніх водних шляхів [8].

Метою статті є комплексний аналіз ключових проблем і наявних перспектив удосконалення міжнародно-правового режиму дніпровського судноплавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасному стану міждержавного регулювання судноплавного використання Дніпра притаманний половинчастий характер. Поточна ситуація пояснюється певними причинами, які відображають специфічну форму й зміст цієї регламентації. По-перше, замість єдиної конвенції трьох країн щодо порядку проходження конкретною міжнародною рікою зараз діє лише одна загальна українсько-білоруська угода про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Не сформовано навіть систему подібних двосторонніх договорів між усіма придніпровськими державами. По-друге, існуюча міждержавна домовленість, як і інші схожі, укладені Кабінетом Міністрів України, за своєю суттю передбачають трансконтинентальне судноплавство винятково на засадах взаємності, а саме для суден країн – учасниць договору. За таких обставин залишається невизначеним міжнародний режим проходження відповідними суверенними ділянками Дніпра щодо суден третіх націй, у тому числі прибережних. Інакше кажучи, описані угоди спрямовуються насам-

перед на отримання доступу до внутрішніх водних шляхів певної іноземної держави. Їх укладення забезпечує зворотний результат – аналогічний нормативно-індивідуалізований порядок судноплавства власною (українською) материковою акваторією суден країни-контрагента. Викладену вітчизняну договірну практику справедливо оцінити як задовільну, проте вона потребує вдосконалення.

Історично міжнародне річкове право завжди перебувало в нерозривному зв'язку з географічними науками, насамперед гідрологією. Тому під час виокремлення перспективних елементів конвенційного режиму судноплавства на Дніпрі вважаємо за доцільне додатково спиратись на його гідрологічний і гідрографічний аналіз.

У гідрографічному аспекті річка ділиться на три частини: Верхній Дніпро (від витoku біля с. Бочарове Смоленської області Російської Федерації (далі – РФ) до Києва), Середній Дніпро (від Києва до Запоріжжя) та Нижній Дніпро (від Запоріжжя до гирла).

З огляду на природно-ландшафтні характеристики судноплавства Дніпро ділиться на такі ділянки: від витoku до гирла Прип'яті, де мають місце річкові умови навігації; 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 й Миколаєва – озерно-морські. Верхній Дніпро закінчується Київським водосховищем. До Середнього Дніпра входять Канівське, Кременчуцьке, Дніпродзержинське та 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 [9, с. 12–13]. Гарантовані габарити української частини річки є досить прийнятними. Ширина суднового ходу становить не менше 80 м. Глибина стоку від Херсона до Києва дає можливість проходити суднам з осадкою 3,65 м, а від Києва до Любеча – суднам 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 [10, с. 40; 9, с. 12–13].

Наведена інформація має вагомий прикладний характер. Її можна й необхідно враховувати під час підготовки та реалізації національних програм розвитку внутрішніх водних шляхів. А *fortiori* відповідні дані накопичуються, обробляються, аналізуються й використовуються Європейською економічною комісією ООН (далі – ЄЕК ООН) у ході транспортного планування в цілях подальшого розвитку транс'європейської водної мережі. Виведену та апробовану ЄЕК ООН методологію виявлення в цій мережі вузьких місць і ланок, яких бракує, відображено в так званій Синій книзі – Переліку основних характеристик і параметрів мережі водних шляхів категорії «Е». Статистична за своєю природою діяльність ЄЕК ООН орієнтується на підтримку комфортної пропускної спроможності водних магістралей. Вузькими місцями називаються ділянки мережі європейських водних

шляхів міжнародного значення, параметри яких є значно нижчими, ніж у цільових. Першим їх різновидом є 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), проте які мають бути модернізовані для покращення структури мережі чи підвищення економічного потенціалу внутрішнього судноплавства [11, с. 2–3].

Якщо згідно з останньою редакцією Синьої книги на Дніпрі в межах України жодних вузьких місць виявлено не було, то на території Білорусі, де домінують більш мілководні річкові умови проходу, є стратегічно вузькі місця вздовж водного шляху Е 40, до якого включено Дніпро. Це ділянки річки Муховець від Бреста до Кобрини, Дніпровсько-Бузького каналу від Кобрини до Переруба, річки Піна від Переруба до Пінська, річки Прип'ять від Стахова до гирла та від Пхова до білорусько-українського кордону. Спільна та єдина вада всіх відрізків – недостатня максимальна осадка суден [12, с. 2], що негативно впливає на обсяги транспортних потоків українською акваторією Дніпра.

Під час розробки конвенції, присвяченої проходу дніпровськими водами, варто відштовхуватись від типової структури міжнародно-правового режиму річкового судноплавства [13, с. 49]. В основу договору має бути закладено концепцію міжнародної ріки як однолінійного транскордонного водного об'єкта. Дію його норм логічно поширити винятково на головне русло Дніпра від Смоленська до естуарію включно. Перевагою цього підходу є забезпечення самостійності придніпровських країн у здійсненні національної транспортної політики щодо судноплавного використання приток ріки, що водночас збереже актуальність раніше укладених і майбутніх домовленостей кожної з них про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

Вибір адміністративного й промислового центру Смоленської області РФ як крайньої вузлової точки Верхнього Дніпра обумовлюється стратегічними інтересами Росії, Білорусі та України. У такому разі досягається максимальний сумарний економічний ефект від вантажних і пасажирських перевезень річковою магістраллю. Смоленськ займає вигідне географічне положення на шляху з Москви до Білорусі та України. Оскільки в масштабах класифікації ЄЕК ООН Дніпро вище місця впадання в нього Прип'яті має регіональне значення, влада та громадськість країн цього відрізка ріки проявляють ініціативи щодо зміни ситуації, що склалась. З 2013 року Міністерство транспорту й комунікацій Білорусі бере активну участь у засіданнях Спільної робочої групи зі співробітництва республіки та Смоленської області щодо відновлення судноплавства на прикордонних ділянках Дніпра. Очисткою русла ріки займається білоруське унітарне підприємство «Дніпро-Бузький водний шлях», яке зареєструвало в області своє представництво. Оплата вартості робіт проводиться Федеральним агентством із водних ресурсів РФ у вигляді субвенцій регіону, оскільки воно за-

хистило програму поглиблення дна на федеральному рівні [14]. У подальшому заходи фінансуватимуться за рахунок бюджету Союзної держави РФ та Республіки Білорусь у світлі договору від 8 грудня 1999 року [15]. Проект має на меті відкриття для річкового судноплавства ділянки Дніпра в межах Смоленської, а також Гродненської й Могильовської областей. Водночас за українсько-білоруською міжвідомчою домовленістю від 25 травня 2001 року Мінськ зобов'язався відновити задовільні навігаційні параметри ріки в Гомельській і Могильовській областях до населеного пункту Поликовичі [16]. Отже, обсяг та високі темпи залишкового гідротехнічного будівництва можуть зробити придатною для проходу всю «конвенційну» протяжність Дніпра ще до підписання відповідної тристоронньої угоди.

Нова домовленість не повинна бути перешкодою висхідному розвитку водотранспортних 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» і «Даугава (Західна Двіна) – Дніпро».

На 52 сесії Робочої групи з внутрішнього водного транспорту Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН у жовтні 2008 року представник Білорусі підкреслив пріоритетне значення для країни відновлення водного шляху «Дніпро – Вісла – Одер». Делегат запропонував заінтересованим урядам, ЄЕК ООН, фінансовим та іншим установам надати його державі підтримку в оцінці практичної можливості й соціально-економічних наслідків проекту [17]. Його реалізація стартувала 2014 року за кошти ЄС у межах Програми прикордонного співробітництва «Польща – Білорусь – Україна» та підтримки Міністерства транспорту й комунікацій Республіки Білорусь, Міністерства інфраструктури й розвитку Республіки Польща та Державного агентства водних ресурсів України [18]. Названа траса, промаркована як Е 40, являє собою водну вісь між Чорним і Балтійським морями, що спроможна перетворити відповідні країни на осередки мультимодальних перевезень міжнародного значення. На сьогодні вона не використовується через присутність на Західному Бузі основного вузького місця від Зегжинського озера до Бреста [11, с. 9].

У 2003 році уряди Латвії, Білорусії та України звернулися до ЄЕК ООН із проханням підтримки проекту створення транзитного водного шляху «Даугава (Західна Двіна) – Дніпро» [19]. Аналогічно до попереднього випадку головна ідея зводилась до з'єднання Чорного та Балтійського морів. Робоча група з внутрішнього водного транспорту на 48 сесії в жовтні 2004 року висловила готовність зайнятися цим проектом, коли всі безпосередньо заінтересовані в його запуску держави досягнуть згоди щодо проведення супутніх експертних досліджень [20]. Для забезпечення судноплавства з гарантованими глибинами 5 м потрібно здійснити роботи з поглиблення скельних порогів і піщаних перекатів на окремих ділянках трасою та вище Київського водосховища. Технічно це можливо приблизно

до тисячного кілометра річки Дніпро. Для створення 5-метрових глибин вище тисячного кілометра необхідно побудувати в Україні новий гідровуз з судноплавним шлюзом і ГЕС, а в Білорусі – 7 дамб, 11 шлюзів, 1 ГЕС та 3 гідровузли з дамбами й шлюзами на Дніпрі, ГЕС на Західній Двіні та 81-кілометровий канал на вододілі між Західною Двіною й Дніпром (між містами Оршою та Вітебськом). Для реалізації проекту на території Латвії варто збудувати 2 дамби, 5 шлюзів, 1 ГЕС, не рахуючи причалів і безлічі інших об'єктів [9, с. 14]. Надалі до обговорення облаштування суднового проходу жодна з делегацій не поверталася.

План роботи Робочої групи з внутрішнього водного транспорту Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН на 2014–2018 роки передбачає проведення досліджень із метою вивчення можливості розробки всеохоплюючої стратегічної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, яка враховувала б інтереси не лише ЄС, а й таких країн, як Білорусь, Казахстан, Молдова, Росія, Сербія та Україна [21].

Фактично унікальність надання Дніпру конвенційного статусу міжнародної судноплавної ріки полягатиме в тому, що воно зробить істотний внесок в організацію проведення прирічковими країнами послідовної воднотранспортної політики, що наочно простежуватиметься в їх чітко систематизованій договірній практиці. На Дніпрі як відкритій транскордонній магістралі спеціальною угодою забезпечуватиметься стабільний режим міжнародного судноплавства. Використання похідних від нього приток і штучних каналів для цілей проходу іноземних суден вирішуватиметься індивідуально прибережною державою на підставі додатково укладених нею двосторонніх угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Щодо України ця теза має подвійно важливе значення, оскільки вона є придуманою державою, 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 усіх націй повинна діяти свобода проходу для торгових, пасажирських, спортивних, прогулянкових чи прирівняних до них суден, парусів і яхт. Зараз пропускні можливості портів ріки використовуються всього на чверть потужності. Основну базу поставок формують зовнішньоторговельні товаропотоки. Для України це експорт металопродукції, феросплавів і зернових культур переважно силами компанії «Нібулон», яка також займається днопоглибленням Дніпра. Поки що працює лише одна контейнерна лінія – з портів Туреччини до порту Дніпропетровська: Стамбул – Варна – Іллічівськ – Херсон – Дніпропетровськ. Білорусь експортує Дніпром до Європи та Азії калійні добрива та інші товари. Разом із Туреччиною заплановано створення транспортної корпорації з побудовою на Прип'яті в Нижніх Жирах багатофункціонального терміналу з перевалки сипучих вантажів і наливу нафти. Прогресивним кроком вважаємо відновлення системи освітлення вздовж стоку ріки, що є підставою для включення до конвенції положення про нічне судноп-

лавство. Це розвантажить рух суден у денну пору доби та водночас 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 віднести до відання відповідних прирічкових націй.

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

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 перетворилась на координаційний центр, який не лише слідкував би за виконанням домовленості, а й будь-яким чином сприяв покращенню навігаційних умов на водній артерії, усебічному забезпеченню безпеки судноплавства, організації перевізного процесу в інтересах держав – членів ДРК.

Сесія ДРК як вищий орган повинна на першому засіданні визначити правові засади роботи постійного діючого виконавчого органу (секретаріату) та всього апарату. Місцем перебування ДРК доцільно обрати Київ, через який проходять декілька МТК. У ньому розташований регіональний центр Річкової інформаційної служби, зона дії якої з урахуванням субцентрів поширюється на більшість судноплавної протяжності Дніпра.

Механізм урегулювання річкових спорів має ґрунтуватись на таких засобах, використання яких дасть змогу в прийнятні строки ухвалити обов'язкове рішення по суті суперечки. Більш жорсткі за природою й визначенням судові засоби не гарантують оперативність під час її вирішення. Дипломатичні інструменти впливу досить часто приводять до досягнення хиткого консенсусу завдяки рекомендаційній силі остаточного вердикту. Оптимальним варіантом вирішення спорів, які можуть виникати у відносинах між державами щодо реалізації своїх прав на прохід Дніпром, є створення погоджувальних комісій, які прийматимуть рішення імперативного характеру.

Головною проблемою проведення дипломатичної конференції з підготовки Конвенції про судноплавство на Дніпрі є напруженість у відносинах між Україною й Російською Федерацією, яка у світлі збройного конфлікту в південно-східній частині нашої держави переросла в конфронтацію. Деякі неординарні політичні заяви російської сторони мають безпосереднє відношення до порушеної в дослідженні проблематики, оскільки їх зміст зводиться до пропозиції зміни русла Дніпра. З позиції міжнародного річкового права подібні дії неприпустимі. Під час їх оцінки варто виходити з позиції обмеженості суверенітету РФ на істотне втручання на своїй території в гідрологічний режим неподільного транскордонного водного об'єкта,

адже це завдає серйозної шкоди судноплавству. Прецедентом *contradictio in contrarium* слугує рішення Постійної палати міжнародного правосуддя 1937 року в справі про відвід вод із ріки Маас [22].

Як превентивний захід у Конвенції про судноплавство на Дніпрі можна закріпити за прирічковими державами, розташованими вище за течією, обов'язок використовувати водні ресурси Дніпра для виробничих, сільськогосподарських та інших цілей, не охоплених поняттям судноплавства, тією мірою та в такий спосіб, що не ставлять під загрозу безпеку проходу суден і збереження навігаційних характеристик річкового стоку. Принцип рівності суб'єктів міжнародного права зумовлює потребу збалансування зобов'язань прибережних країн у сфері дніпровського судноплавства, які постають 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 щодо суден, які плавають під прапором країн, розташованих вище за течією Дніпра.

З огляду 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 (далі – ОБСЄ) та ЄЕК ООН. Якщо ОБСЄ опікується забезпеченням миру на регіональному рівні, а її членами є обидві сторони конфлікту, то ЄЕК ООН займається формуванням гомогенного річкового права в масштабах Європи, яке охоплювало б регулятивним впливом розбудовану мережу внутрішніх водних шляхів цієї частини континенту.

Висновки. Розпад СРСР і чітко не визначений за таких обставин автономно-договірний статус Дніпра як міжнародної судноплавної ріки актуалізує підготовку прибережними державами конвенції щодо проходу водною магістраллю. Цьому сприяють економічні фактори, оскільки для збільшення обсягів водотранспортних перевезень спільною рікою складаються всі передумови. Головною перешкодою для реалізації названого наміру є напруженість у російсько-українських відносинах, зумовлена збройним конфліктом у південно-східному регіоні України.

Література:

1. Дополнительный акт относительно торговли и промышленности в польских провинциях, принадлежащих Австрии и России, от 5 (17) августа 1818 года // Мартенс Ф. Собрание Трактатовъ и Конвенцій, заключенных Россією съ иностранными державами : в 15 т. / Ф. Мартенс. – СПб. : Тип. Министерства Путей Сообщенія (А. Бёнке), 1878– . – Т. 4. – Ч. 1 : Трактаты съ Австрією (1815–1849). – С. 61–105.
2. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union, signed on 13 December 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT>.

3. Право Європейського Союзу : [підручник] / [І. Березовська, І. Влялько, О. Лисенко, В. Муравйов, К. Смирнова та ін.] ; за ред. В. Муравйова. – К. : Юрінком Інтер, 2011. – 704 с.
4. 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) № 3921/91 and (EC) № 1356/96. – Case C-433/03. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62003CJ0433>.
5. Consolidated version of the Treaty on European Union, signed on 13 December 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012M/TXT>.
6. Генеральна угода про торгівлю послугами від 15 квітня 1994 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017.
7. Графік специфічних зобов'язань України в секторі послуг: перелік вилучень з режиму найбільшого сприяння відповідно до статті II ГАТС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/file/docs/4/d261546.doc>.
8. Чернявська О. Правові засади регулювання режиму ріки Дніпро як частини системи європейських внутрішніх водних шляхів / О. Чернявська // Держава і право : зб. наук. праць. – К. : Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2009. – Вип. 44. – С. 605–609.
9. Мішина Л. Гідрографічне дослідження річки Дніпро: минуле, сучасне, майбутнє... / Л. Мішина // Вісник Держгідрографії. – 2006. – № 1. – С. 9–14.
10. Горобец І. К новому качеству судоходства на реке Днепр / И. Горобец // Порты Украины. – 2011. – № 7. – С. 40–43.
11. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» (Синяя книга ЕЭК ООН) / сост. ЕЭК ООН. – 2-е изд., пересмотр. – Нью-Йорк ; Женева : ООН, 2012. – 97 с.
12. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории «Е» (Синяя книга ЕЭК ООН). Добавление 1 ко второму пересмотренному изданию / сост. ЕЭК ООН. – Нью-Йорк ; Женева : ООН, 2013. – 5 с.
13. Samoilenko E. The Structure of International-legal Regime Regarding the Navigational Usage of International Rivers / E. Samoilenko // SENTENTIA: European Journal of Humanities and Social Sciences. – 2015. – № 1. – P. 40–51.
14. Шикова Е. Союзное государство сделает Днепр судоходным / Е. Шикова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.postkomsg.com/integration/199058/>.
15. Договор о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/B759D2DEDBB7425844257D3400287ABE.
16. Соглашение между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством транспорта Украины о дальнейшем развитии судоходства на внутренних водных путях от 25 мая 2001 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic42/text721.htm>.

17. Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее пятьдесят второй сессии (г. Женева, 13–15 октября 2008 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181r.pdf>.
18. Якименко М. З Києва до Варшави без пересадок / М. Якименко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://golosukraine.com/publication/suspilstvo/parent/20894-z-kiyeva-do-varshavi-korablem-i-bez-peresadok/#.U_zpp_1_t8E.
19. Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее сорок седьмой сессии (г. Женева, 7–9 октября 2003 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181r.pdf>.
20. Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее сорок восьмой сессии (г. Женева, 19–21 октября 2004 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2004/sc3/TRANS-SC3-163r.pdf>.
21. Доклад Рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН о работе ее пятьдесят седьмой сессии. Добавление: План работы на 2014–2018 годы (г. Женева, 16–18 октября 2013 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-195add2r.pdf>.
22. 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. – № 70. – 61 p.

Самойленко Е. А. Проблемы и перспективы усовершенствования международно-правового режима судоходства на Днестре

Аннотация. Статья посвящена проблематике возобновления единого договорного режима прохода судов по Днестру. Обосновывается целесообразность заключения Конвенции о судоходстве на Днестре и создания на основании соглашения международной межправительственной организации прибрежных стран – Днестровской речной комиссии. Анализируется возможность соединения Днестра с системой европейских прибрежных маршрутов «Днепр – Висла – Одер» и «Даугава (Западная Двина) – Днепр». Определяется роль в этих сферах международных отношений ОБСЕ и Европейской экономической комиссии ООН.

Ключевые слова: международная река, внутренние водные пути, Днепр, судоходство, ЕС, ВТО, ОБСЕ, ЕЭК ООН, ООО СП «Нибулон».

Samoilenko Ye. Problems and perspectives of improving the international legal regime of navigation on the Dnieper River

Summary. The article considers the issue of renewal a unified treaty regime of ships passage along the Dnieper River, which has lime-rich water-transport infrastructure. Appropriateness of conclusion between Russian Federation, Belarus and Ukraine the Convention regarding navigation on the Dnieper and advisability of establishment of international intergovernmental organizations by riparian states (Dnieper River Commission) are justified. Research was caused by necessity of studying an impact of Ukrainian geopolitical strategy – European Union integration course and accession to the World Trade Organization – on the national water transport policy.

Condition of the Dnieper in accordance with the UNECE Blue Book database, which provides navigational characteristics of E waterways, are defined. Data include present and target values for individual E waterway sections to be achieved through modernization of existing waterways. Possibility to connect Dnieper with the European internal water routes “Dnieper – Vistula – Oder” and “Dnieper – Daugava (Western Dvina)” is analyzed.

The role of the United Nations Economic Commission for Europe and Organization for Security and Co-operation in Europe in these areas of international relations is discussed.

Conclusion about autonomous treaty status of the Dnieper as international navigable river and about economic favorability for signing the aforementioned Convention is drawn. The author considers that the main obstacles for realization of this intention are tensions between Russia and Ukraine, due to the armed conflict in the south-eastern region of Ukraine.

Key words: international river, inland waterways, Dnieper River, navigation, EU, WTO, OSCE, UNECE, Nibulon Ltd.