

1. Устав Лиги арабських государств и Договор о совместной обороне и экономическом сотрудничестве: Текст документов. – С. 3. 2. Словарь синонимов. Институт русского языка АН СССР. – Л., 1975. – С. 485. 3. Система и структура процесса развития современных отношений / Отв. ред. Гантман. – М., 1984. – 364 с. 4. *Высоцкий А.Ф.* Морской регионализм. – К., 1986. – С. 108. 5. Там же. – С. 95. 6. *Alexander L.* Regionalism at Sea: concept and reality // Proceeding-1977, p. 5; *Goncalves M.E.* Concept of marine region and the new Law of the Sea // Marine policy, 1979. – Vol. 3. – № 4. 7. *Отрубьянников В.Ф.* Понятие регионализма в современном праве: Научные труды Дипломатической академии МИА СССР // Проблемы современного международного права. – Вып. 6. – 1979. – С. 84. 8. *Высоцкий А.Ф.* Цит. работа. – С. 108. 9. Там же. – С. 108–109. 10. Дипломатический словарь. – М., 1986. – Т. 2. – С. 454. 11. *Worterbuch der Aussenpolitik und des Volker rechts.* – Dietz verlag. – Berlin, 1980. – S. 508. 12. *Собакин В.К.* Коллективная безопасность. – М., 1962. – С. 342. 13. Там же. – С. 328–329. 14. *Абу-Хайф Али Садик.* Международное публичное право. – Александрия: Аль-хикма, 1985. – С. 711. (На араб. яз.). 15. *Kelsen H.* The Law of the United Nations. – London, 1951. – P. 319–320. 16. *Высоцкий А.Ф.* Цит. работа. – С. 141. 17. Устав Лиги арабских государств: Текст документов. – Каир, 1975. – С. 12. (На араб. яз.). 18. *Аль-Мухами М.К.* Международное публичное право. – Бейрут: Ин нашер, 1965.–С.346-347. (На араб. яз.). 19. *Сархан Абель-Азиз.* Региональные организации. – Каир, 1975. – С. 91. (На араб. яз.). 20. Там же. 21. *Hassouna H.* The regional organization and United Nation: a study in dynamick of Arabik States. – New York, 1975. – P. 407. 22. Действующее международное право (Сост. Э.С.Кривчикова). – М., 1996. – С. 608. 23. Документ ООН S/Res. Г.А/477/v. 24. Документ ЛАГ. Протокол 66-й сессии Совета ЛАГ. – Каир, 1976. (На араб. яз.).

О. Л. ЧЕРНЯВСЬКА

ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ РЕЖИМУ РІКИ ДНІПРО ЯК ЧАСТИНИ СИСТЕМИ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ

Анализируются правовые основы статуса реки Днепр в качестве части сети внутренних водных путей Европы категории «Е». Опеределены тенденции и перспективы использования Днепра в контексте дальнейшего развития внутренних водных путей Европы.

The article is dedicated to determination of the basis of the legal status of the Dnieper River as a part of the European Inland Waterways System (the «E» category). The tendencies and prospects of the use of the Dnieper in the context of further development of the European inland waterways are defined.

Ріка Дніпро – це одна з найбільших річок Європи. Крім того, Україна – це практично єдина країна в Європі, де глибоководна транспортна магістраль протікає через усю її територію. По Дніпру через столицю України Київ, обласні центри Черкаси, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, промислові міста Кременчук, Дніпродзержинськ, Нікополь, Каховку транспортний флот може виходити в

© ЧЕРНЯВСЬКА Ольга Леонідівна – аспірантка Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

порти Чорного, Середземного морів та річки Дунай, а через Волго-Донський канал – у порти Волги, Каспійського та Балтійського морів.

Коли після будівництва системи шлюзів за радянських часів українські порти та Білорусь отримали ширший вихід до Чорного моря, це, в свою чергу, стимулювало розвиток водного транспорту. Дніпро швидко перетворився на одну з найбільш значущих транспортних магістралей Європи. Використання цього водного шляху активно розвивалося за часів СРСР та досягло свого піку 1990 р. Зокрема, того року було перевезено понад 45 млн тонн вантажів і 22 млн пасажирів. Дніпровські шлюзи здійснили 40,7 тис. шлюзувань і пропустили 71,8 тис. суден¹.

Від Радянського Союзу Україна успадкувала досить розлогу інфраструктуру водного транспортного комплексу. Звісно, труднощі перебудови та наступного періоду становлення України як незалежної держави не могли не вплинути на цю галузь транспорту. За даними Асоціації судновласників України, вітчизняний флот налічує менше однієї десятої частини українського торгового флоту початку 1990-х років². Значно знизилися виробничі показники водного транспорту. Наприклад, 1999 р. обсяги роботи всіх дніпровських шлюзів становили лише 12–13% від відповідних показників 1990 року (кількість шлюзувань – 5,5 тис., пропущено 8,7 тис. суден³). Проте, усвідомлюючи потенціал водних перевезень Дніпром, 1992 р. уряд України відкрив цю ріку для заходу іноземних кораблів.

З огляду на вигідне географічне та геополітичне положення Дніпра важко переоцінити його економічний та антропогенний вплив на довкілля та економіку регіону. В свою чергу, це зумовлює інтерес міжнародної спільноти до проблем цієї ріки та до її потенціалу як водного шляху.

Європейське співтовариство давно проводить роботу в напрямку уніфікації регулювання європейських внутрішніх водних шляхів. Це зумовлено об'єктивними перевагами інтегрованого підходу до вирішення проблем водотоків як внутрішнього, так і регіонального і міжнародного значення. З огляду на європейський вибір України для нашої держави дуже важливо вивчити досягнення європейської спільноти в цьому напрямку.

Перший крок до уніфікації підходів регулювання внутрішніх водних шляхів Європи було здійснено, коли в листопаді 1992 р. Основна робоча група з внутрішнього водного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту (КВТ) СЕК ООН прийняла резолюцію №30, яка запровадила нову систему класифікації європейських внутрішніх водних шляхів (ВВШ). Ця система, заснована на стандартних параметрах окремих суден та потягів, замінила систему, яка діяла з початку 60-х років ХХ ст. й базувалася на вантажопідйомності суден. Я. Шпігельман наводить наступні особливості нової системи класифікації: наочність, яка забезпечує чіткий та однозначний опис системи водних шляхів; розрахунок на перспективне застосування, оскільки параметри системи класифікації повинні бути дотримані піз час будівництва нових або модернізації існуючих шляхів і повинні враховувати розвиток технологій внутрішнього водного транспорту; модульний принцип стосовно габаритів суден; ієрархія класів ВВШ, за якої судно, яке експлуатується на водних шляхах одного класу, може використовуватися на водних шляхах більш високих категорій без обмежень за параметрами, які визначаються класифікацією тощо⁴.

Прийнята система класифікації враховується під час проектування, реконструкції та будівництва нових шляхів на території практично всього континенту. І хоча ця система охоплює внутрішні водні шляхи всіх рівнів, проте насамперед во-

на необхідна для розвитку шляхів міжнародного значення (так званих шляхів категорії «Е»), що відповідають класам IV—VII. Водні шляхи I—III класів належать до категорії регіональних, і параметри цих класів є додатковими критеріями для будівництва судноплавних шляхів, які використовуються для перевезень у межах окремих держав.

«Синя книга» ЄЕК ООН (1998 р.) визначила загальну протяжність європейських внутрішніх водних шляхів у 26,222 км, із них шляхи категорії «Е» складають 21,936 км (83,7%). Протяжність українських ВВШ міжнародного значення становить 1179 км, або 5,4% загальної протяжності європейських річок даної категорії⁵.

Найдовшими серед судноплавних шляхів континенту є шляхи класу VIb (наприклад, Дунай на ділянці Будапешт — Регенсбург, Рейн між Базелем та гирлом річки Мозель, Ельба в нижній та середній течії тощо). В Україні найбільшу протяжність мають шляхи класу Vb (Дніпро від гирла до Києва). До інших класів шляхів категорії «Е» в Україні належить ділянка Дніпра вище Києва, річка Прип'ять, гирлова ділянка річки Південний Буг, річка Дунай (в тому числі українська ділянка основного гирла Дунаю, що належить до найвищого класу — VII класу).

Прийнята система класифікації ВВШ категорії «Е» (IV—VII класи) стала основою для підготовки ЄЕК ООН 1996 р. Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Ця угода набрала чинності 26 липня 1999 р. Взагалі зазначена угода розглядається договірними сторонами здебільшого як план розвитку та розбудови мережі внутрішніх водних шляхів міжнародного значення та включає детальний перелік як власне водних шляхів, так і розташованих на них портів категорії «Е».

Із багатьох сотень портів та місць завантаження та розвантаження суден, розташованих на внутрішніх водних шляхах Європейського континенту, значення міжнародних портів було надано 367 портам. До цього числа включені два десятки суто морських портів, розташованих на прибережних морських маршрутах, які, відповідно до Угоди, пов'язують гирлові ділянки магістральних річок. Значна кількість портів категорії «Е» — понад сто — розташовані на Рейні. Друга за чисельністю група (37) — це порти Дунаю, до яких входять і 4 українських порти (Рені, Ізмаїл, Кілія, Усть-Дунайськ). До категорії «Е» віднесені також 10 українських портів Дніпровського басейну та Білгород-Дністровський в якості гирлового порту річки Дністер.

Дослідники припускають, що основна система класифікації ВВШ (за параметрами суден) та особливо класифікація шляхів категорії «Е» в найближчі 2-3 десятиліття навряд чи буде суттєво змінена, бо на цій системі заснована ідея створення Єдиної мережі європейських внутрішніх водних шляхів. А от перелік портів, що належать до категорії «Е», безумовно, розширюватиметься в ході інтеграції національних шляхів окремих країн в єдину загальноєвропейську систему.

Європейські установи ведуть постійну роботу в напрямку розробки єдиної мережі внутрішніх водних шляхів. Неоціненні для нашої країни узгоджені методи урядів країн Європи стосовно транспортного планування та статистики транспорту. Їх можна і потрібно використовувати для реалізації національних програм з розвитку внутрішніх водних шляхів, і зокрема нашої найбільшої транспортної артерії — ріки Дніпро. Як приклад таких досліджень країн європейської спільноти можна назвати розроблену ЄЕК ООН на початку 1990-х років (видання ЄЕК

ООН 1994 р.) ефективну методологію виявлення вузьких місць та недостатніх ланок з використанням прагматичного підходу, який передбачає аналіз показників ефективності з'єднань. Методи, які використовуються для виявлення вузьких місць, орієнтовані на конкретні види транспорту. Завдання виявлення вузьких місць на внутрішніх водних шляхах досить просте, бо в даному випадку визначальне значення мають показники пропускної здатності, які не залежать від обсягів транспортних потоків. Основну увагу належить приділяти виявленню вузьких місць. У оновленому варіанті цієї методології підкреслюється, що перетин кордонів та пункти зміни виду транспорту еквівалентні з'єднанням у мережах.

Вузькі місця та недостатні ланки в мережі водних шляхів категорії «Е» постійно аналізуються у так званій «Синій книзі». За даними переглянутого видання 2006 р., недостатні ланки становлять близько 5% мережі, а вузькі місця існують на 30% її протяжності (видання СЕК ООН, 2006б). Відповідно до Резолюції № 49 – Перелік найважливіших вузьких місць та недостатніх ланок у мережі водних шляхів категорії «Е», прийнятої Робочою групою з внутрішнього водного транспорту 24 жовтня 2002 р., в мережі водних шляхів категорії «Е» існують два види вузьких місць. «Основні вузькі місця» – це ділянки, параметри яких не відповідають основним мінімальним вимогам (клас IV). «Стратегічні вузькі місця» – це ділянки, які відповідають вимогам класу IV, але потребують модернізації з метою поліпшення пропускної здатності мережі категорії «Е»⁶.

Відповідно до резолюції, на Дніпрі на території України вузьких місць виявлено не було. Однак слід враховувати, що в сусідній Білорусі є стратегічно вузькі місця вздовж водного шляху Е40, частиною якого є і Дніпро (зокрема, це ділянки Муховець від Бреста до Кобрини, Дніпровсько-Бузький канал від Кобрини до Переруба, Піна від Переруба до Пінська, Прип'ять від Стахова до гирла та Прип'ять від Пскова до українсько-білоруського кордону). Недостатні можливості навігації на цих ділянках потенційно впливають на обсяги транзитної навігації по Дніпру на території України.

Слід зазначити: щоб стати повноцінною складовою мережі внутрішніх водних шляхів Європи, Україна повинна гармонізувати своє законодавство в цій галузі з правовими актами міжнародної та європейської спільноти. Окрім низки міжнародних та регіональних конвенцій (наприклад, Гельсінські правила 1966 р., Конвенція ООН про несудноплавне використання міжнародних водотоків 1997 р., Гельсінська водна конвенція СЕК ООН 1992 р.), слід згадати резолюції КВТ СЕК ООН, які діють у ЄС. Це, зокрема, наступні документи (з додатками та змінами та доповненнями до них): Резолюція № 10 – Обмеження шуму в рульовій рубці та в великих приміщеннях судна 1967 р.; Резолюція № 11 – Обмеження шуму, що випускається моторними човнами 1967 р.; Резолюція № 13 – Міжнародне посвідчення (міжнародна картка) для розважальних суден 1986 р.; Резолюція № 17 – Рекомендації стосовно технічних приписів, що застосовуються до суден внутрішнього плавання 1981 р.; Резолюція № 21 – Попередження забруднення вод судами внутрішнього плавання 1982 р.; Резолюція № 22 – Сигналізація на внутрішніх водних шляхах 1988 р.; Резолюція № 25 – Керівні принципи, що стосуються пасажирських суден, пристосованих також для перевезень інвалідів 1986 р.; Резолюція № 31 – Рекомендації стосовно мінімальних вимог при видачі посвідчень керівників суден внутрішнього плавання з метою їхнього взаємного визнання при здійсненні міжнародних перевезень 1992 р.; Резолюція № 33 – Судове посвідчення 1992 р. тощо.

В Україні є всі умови для збільшення обсягів транспортування вантажів через дніпровські порти. Витрати на утримання водних артерій значно менші порівняно з витратами на будівництво та утримання залізничних та автомобільних доріг, мостів, переїздів, тунелів, станцій тощо. Науково-дослідницька та фінансова підтримка країн ЄС, що провели ґрунтовні дослідження навігаційного та не-навігаційного стану ріки Дніпро та видали детальні рекомендації для подальшого розвитку цього водного шляху, є додатковим і значущим фактором сприяння розбудові національної мережі внутрішнього водного транспорту та зміцнення її зв'язку з регіональною системою водного транспорту.

Проте потенціал Дніпра наразі практично не використовується. Недостатнє використання потенціалу портів та всіх переваг річкових перевезень – це велика помилка. Бюджет країни можна значно збільшити за рахунок ефективних транзитних перевезень по Дніпру, тим більше, що наші європейські контрагенти вельми в цьому зацікавлені. Країни Західної Європи для економічного регулювання сфери судноплавства використовують різноманітні субсидії, кредитування, податкові та митні пільги. Однак у нашій країні не створена правова база цієї галузі. Відродження мережі внутрішніх водних шляхів неможливе без активної роботи держави в цьому напрямі.

Європейські дослідження свідчать, що економічні переваги використання внутрішніх водних шляхів в недалекому майбутньому неодмінно приведуть до збільшення частки водних перевезень у регіоні. Особливо це стосується перевезень «ріка-море». Залишається сподіватися, що Україна скористається цією позитивною тенденцією, врахує рекомендації правових актів ЄС у своєму національному законодавстві та перетворить Дніпро на один із найважливіших транспортних коридорів регіону.

1. *Ищенко В.* «Пороги» на днепровском фарватере // Порты Украины. – 2002. – № 4. Экономика и управление. – Сайт Интернет-издания «Порты Украины». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com> 2. *Проскура А.* Чтобы Днепр не пустовал // Порты Украины. – 2005. – № 1. – Сайт Интернет-издания «Порты Украины». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com> 3. *Ищенко В.* Цит. работа. 4. *Шпигельман Я.* Классификация европейских водных путей // Порты Украины Водные пути-классификация. – Сайт Интернет-издания «Порты Украины». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com> 5. Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории Е. «Синяя книга». Первое пересмотренное издание. – Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, 2006. 6. Сборник документов ЕЭК ООН (2006b). – С. 2.