



МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.224.3

*Є. А. Самойленко, асистент кафедри державно-правових дисциплін
ДВНЗ “Українська академія банківської справи Національного банку України”*

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ НАВІГАЦІЙНОГО ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ РІК ПІВДЕННОЇ АМЕРИКИ

У статті розкриваються особливості розвитку правового режиму навігаційного використання південноамериканських міжнародних рік. В межах обраної проблематики автор оцінює характер і ступінь впливу на латиноамериканську підсистему міжнародного права зовнішніх факторів.

Ключові слова: правовий режим, судноплавство, Ла-Плата, Амазонка, Оріноко.

Постановка проблеми. У Південній Америці протікає ряд трансконтинентальних рік. Вони разом зі своїми притоками являють собою судноплавні водні шляхи, що є зручними, а подекуди і єдиними природними засобами сполучення, особливо з важкодоступними районами в глибині материка. Крім того, такі шляхи зв'язують з океаном віддалені від нього країни – Болівію та Парагвай. До головних річкових систем, котрі мали міжнародне значення ще з колоніальної епохи, традиційно відносять Ла-Плату, Амазонку та Оріноко. Необхідність запровадження свободи навігації по них цілком очевидна. Тому в історичній ретроспективі як заокеанські, так і прибережні держави вели досить жорстку боротьбу за встановлення вигідного для себе правового режиму судноплавного використання місцевих транскордонних стоків.

Актуальність теми дослідження. До першої третини XIX ст. на території Південної Америки утворилися незалежні держави. Після їх звільнення від колоніальної експансії з'явився ряд офіційних документів нормативного змісту, що стосувалися річкового судноплавства. Відтак важливо простежити специфічні риси становлення регулювання навігації по міжнародних ріках континенту, з'ясувати наскільки самотужно

відбувалася регламентація права проходу по них у порівнянні із синхронним розвитком міжнародного річкового права в інших регіонах світу.

Аналіз публікацій, пов'язаних з темою дослідження. Найбільш вагомими науковими пошуками в розглядуваній сфері відзначилися російські дореволюційні вчені (П. Є. Казанський), фахівці радянської доби (Л. В. Корбут, Ю. Я. Баскін), сучасні російські спеціалісти (С. А. Гурєєв, І. Н. Тарасова), а також представники зарубіжної доктрини (Б. Вітані). Аналіз їх праць засвідчує: в окремих дослідженнях акцент ставився на політичній складовій міжнародних відносин щодо річкового судноплавства, інші роботи значною мірою були досить академічними або носили оглядовий характер чи характер історично-правового нарису.

Виділення раніше не вирішених частин загальної проблеми. Маловивченим у міжнародному річковому праві, на наше переконання, залишається питання виявлення специфіки регулювання плавання по транскордонних прісноводних стоках Південної Америки, і не в останню чергу – в контексті визначення ступеня зовнішнього впливу на нього європейської підсистеми міжнародного права та інших факторів.

Метою даної статті є розкриття особливостей розвитку правового режиму навігаційного використання південноамериканських міжнародних рік.

© Є. А. Самойленко, 2013

Виклад основного матеріалу. Ла-Плату формували ріки Парана, Парагвай та Уругвай. Вони утворювали в її гирлі широкий естуарій зі сторони Атлантичного океану. При підписанні Аргентиною перших торгових договорів з Великобританією 2 лютого 1825 року та 24 листопада 1849 року, а також з Францією 31 серпня 1850 року за Аргентиною підтверджувалося її виключне право на внутрішнє судноплавство по річці Парані [1, с. 40–41]. 12–13 жовтня 1851 року між Бразилією та Уругваєм було укладено декілька трактатів, в одному з яких окремим пунктом проголошувалася свобода судноплавства по річці Уругвай 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 [2, 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 річці 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, які передбачали відкриття належних південноамериканській країні ділянок рік Парани та Парагваю виключно для кораблів даних неприбережних держав [1, с. 44–45].

10 липня 1853 року Аргентина також підписала з Францією, Великобританією і США три однакові трактати, якими торговим суднам усіх прапорів дозволялося плавання по Парані й Уругваю в межах аргентинської території [2, с. 352–353]. Офіційно мотивом до відкриття цих рік для міжнародного судноплавства слугувало бажання сприяти імміграції та розвитку комерційних відносин в країні. Проте науковці різних часів сходяться на думці, що велику роль при цьому відіграли зовсім інші фактори: як устремління неприбережних суверенів домогтися свободи навігації по закритих для них ріках Аргентини, так і прагнення її нового президента Хусто Хосе де Уркиса заручитися політичною підтримкою іноземних морських держав [1, с. 43; 2, с. 353–354]. Зокрема, ще до підписання в липні 1853 р. міжнародних домовленостей генерал Уркиса оприлюднив 28 серпня 1852 року декрет про

судноплавство по ріках Аргентинської Конфедерації. Положення декрету були потім закріплені у ст. 6 Конституції 1853 р. та ст. 26 Конституції 1860 р.: “річкове судноплавство вільне для суден всіх прапорів при умові дотримання виданих республіканськими властями правил” [1, с. 43].

На наше переконання, наведена норма основного закону Аргентини є результатом трансформації схожої за змістом ст. 109 Заключного акта 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.

Декретом від 10 жовтня 1853 року Уругвай відкрив свою однойменну ріку для міжнародного судноплавства [2, 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'єкта країн [1, 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 суверенів могли користуватися правом транзиту на всій протяжності Ла-Плати [2, 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 [3, с. 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 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 [1, с. 40, 46], зокрема можливістю амазонського судноплавства [4, 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. 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 [1, с. 46-47]. Бразильсько-перуанський трактат ґрунтувався на положеннях Віденського конгресу 1814–1815 рр. і закріплював вільне плавання суден обох країн на їх суверенних ділянках річкового шляху [2, 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 відрізу Амазонки бразильським кораблям та тим кораблям неприбережних держав, яким дозволялося плавання у нижній течії ріки [1, с. 47]. Прийняте рішення являло собою виражену в дипломатичній формі відмову США в її домаганнях у сфері амазонського судноплавства, оскільки Бразилія зберігала *status quo* та не допускала в акваторію ріки судна неприбережних країн.

Політичний тиск США не призвів до бажаної реакції прирічкових суверенів. 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 [3, с. 63]. Перу спочатку взагалі скасувала 4 січня 1854 року попередні нормативні акти, відновивши дію договору 1851 р. з Бразилією, та в 1962 р. офіційно повідомила 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 [1, 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 домінуюче значення відіграв міжнародно-правовий режим навігаційного використання річкової системи, запроваджуваний з ініціативи Бразилії як пригирлового суверена. 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.

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 країн 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 [1, с. 48–49]. 27 березня 1867 року таку угоду було укладено з Болівією [5, с. 613-621]. Слідом за Бразилією подібним декретом від 17 грудня 1868 року свою частину амазонської річкової системи відкрила для міжнародного судноплавства Перу [3, с. 63].

Отже, сенс підписання домовленостей між приамазонськими країнами відпадав з огляду на те, що всі вони вже проголосили вільне плавання по амазонських водах для іноземних суден актами внутрішнього законодавства.

Прохід по р. Оріноко став можливим 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 [1, с. 54]. У 1869 р. Венесуела, якій належав вхід до Оріноко, відкрила річкову систему для всіх країн, діючи в дусі принципів та правил Заключного акту 1815 р. [6, с. 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 [1, с. 55].

Як відмічається в доктрині міжнародного права, при укладенні угод стосовно південноамериканських рік у другій половині XIX ст. держави дотримувались принципів Віденського конгресу 1814–1815 р. [6, с. 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 [7, с. 581], було прикладом розвитку свободи навігації на континенті європейським шляхом [8, с. 78-79].

У ХХ ст. все більше поширювалася практика відкриття південноамериканських рік для військових суден прибережних держав (зокрема, договір між Бразилією та Уругваєм від 30 жовтня 1909 році щодо Ла-Плати, угода Колумбії та Перу від 24 травня 1934 року у відношенні Амазонки) [1, с. 52].

Венесуела як пригирлова країна, навпаки, продовжувала не допускати іноземні судна на свою територію, законом від 27 липня 1934 року підтвердивши монополію на навігацію в нижній течії Оріноко, яка існувала з початку ХХ ст. [1, с. 55]. Лише 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 [4, с. 95].

Міжнародно-правовий режим судноплавного використання річкових вод в регіоні Ла-Плати визначений у підписаному 23 квітня 1969 року Аргентиною, Бразилією, Болівією, Парагваєм та Уругваєм Договорі про басейн Ріо де Ла-Плата. Як одне 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.

Судноплавство в естуарії Ла-Плати регламентується аргентинсько-уругвайською угодою про Ріо де Ла-Плату та її морський кордон від 19 листопада 1973 року (набув чинності 17 грудня 1982 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) суверенів у порти іншої договірної сторони, якщо це не вступає у протиріччя з державною політикою чи безпекою останньої [4, с. 94–95].

Багатостороннє міжнародно-правове регулювання навігації по амазонській річковій системі здійснено на підставі Договору про співробітни-

цтво в басейні ріки Амазонки, або Амазонського пакту, від 3 липня 1978 року (набрав чинності 3 серпня 1980 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 зазначається, що забезпечення такими свободами прибережних суверенів не зачіпає прав інших держав, які впливають з односторонніх актів, двосторонніх угод та принципів і норм міжнародного права [4, с. 93–94].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, на перших порах країни Південної 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 транскордонних річкових шляхах відчутний вплив здійснили рішення Віденського конгресу 1814–1815 рр. Деякі країни регіону навіть здійснили імплементацію відповідних його положень у внутрішнє право.

Чинні регіональні міждержавні домовленості щодо навігації по Ла-Платі та Амазонці встановлюють цілісні режими їх судноплавного використання, близькі за сутністю і змістом до запроваджених у ХІХ ст. Сучасні угоди дають змогу вибудувати прибережним країнам гнучку систему міжнародних навігаційних відносин з урахуванням вже діючих актів внутрішнього законодавства та підписаних договорів в зазначеній сфері.

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 з огляду на переважаючу думку серед вчених про явно виражений регіоналізм міжнародного річкового права.

Список літератури

1. Корбут Л. В. Международно-правовой режим рек : История и современность / Отв. ред. Г. И. Тункин / Л. В. Корбут, Ю. Я. Баскин. – М. : Издательство “Наука”, 1987. – 160 с.
2. Казанский П. Договорные реки. Очерки истории и теории международного речного права: В 2-х томах / Петр Казанский. – Казань : Типо-Литография Императорского Университета, 1895. – Т. 1. – V, 479 с.
3. Garcia B. The Amazon from an International Law Perspective / Beatriz Garcia. – NY: Cambridge University Press, 2011. – xxiv, 379 p.

4. Гуреев С. А. Международное речное право : учебное пособие / Отв. ред. С. А. Гуреев / С. А. Гуреев, И. Н. Тарасова. – М. : Юрид. лит., 2004. – 352 с.
5. 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 : 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. 613–621.
6. Malla K. The legal regime of international watercourses. Progress and paradigms regarding uses and environmental protection / Katak Malla. – Stockholm : Stockholm university, 2005. – 474 p.
7. Award of the Tribunal of Arbitration constituted under Article I of the Treaty of Arbitration signed at Washington on the 2nd 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 : 35 vol. / Continuation du grand recueil de Georges Frédéric de Martens par Felix Stoerk. – [2e série]. – Leipzig : Theodor Weicher, 1903. – T. XXIX. – P. 581–587.
8. Vitanyi B. The international regime of river navigation / Bela Vitanyi. – Alphen aan den Rijn ; Germantown, Md. Sijthoff & Noordhoff, 1979. – 278 p.

Отримано 17.10.2013

Аннотація

В статті розглядаються особливості розвитку правового режиму навігаційного використання южноамериканських міжнародних рек. В межах обраної проблематики автор оцінює характер і ступінь впливу на латиноамериканську підсистему міжнародного права зовнішніх факторів.

Summary

Features of the legal regime of navigational usage of the South American international rivers are analyzed in the article. Within the chosen issue author assesses the impact of external factors on Latin American subsystem of international law.

Відповідальна за випуск

Т. М. Петренко

Редактор

Н. І. Козьменко

Комп'ютерна верстка

Н. А. Височанська

Підписано до друку 29.11.2013. Формат 60x84 1/8. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Обл.-вид. арк. 10,8. Ум. друк. арк. 12,75. Тираж 100 пр. Вид. № 1298

Видавець і виготовлювач

Державний вищий навчальний заклад

“Українська академія банківської справи Національного банку України”.

Адреса: вул. Петропавлівська, 57, м. Суми, 40000, Україна. Тел. 0(542) 66-50-74.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції: серія ДК № 3160 від 10.04.2008