**КУРСОВАЯ РАБОТА**

ПоРечному праву

**На тему: «**Международно-правовое регулирование судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения»

**Содержание**

Введение

1. Международно-правовое регулирование судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения

1.1 Проекты по созданию единой европейской сети внутренних водных путей международного значения

1.2 Принципы регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения

1.3 Проблемы международно-правового регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения

2. Эксплуатационные характеристики внутренних водных путей и портов международного значения

2.1 Эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения

2.2 Эксплуатационные характеристики портов международного значения

Заключение

Список используемой литературы

**Введение**

В 16-17вв., с начала развития капитализма, существенно возросла роль внутренних водных путей, которые использовались уже не только для судоходства, ирригации и коммунальных нужд, но и для промышленного производства. В связи с этим активно развивалось правовое регулирование использования рек и озёр, в том числе путём установления государствами режима своих водных путей, определения правил судоходства по ним. Такого рода правила носили, в основном, национальный характер, хотя одновременно росло число международных договоров о режиме внутренних водных путей, заключаемых, в первую очередь, между прибрежными к внутренним водным путям государствами.

В европейской части России функционирует не имеющая аналогов в мире Единая глубоководная система протяжностью 6.5 тыс. км. В её состав входят судоходные каналы, которые обеспечивают транспортное соединение Балтийского, Каспийского, Азово-Черноморского и Средиземноморского бассейнов, образуя через реки Дунай и Рейн так называемое Большое Европейское воднотранспортное кольцо. Водные пути Единой глубоководной системы европейской части Росси входят в состав важнейших внутренних водных путей международного значения.

РФ с июля 2000 г. стала участницей Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения. Согласно этому документу в перечень важнейших европейских внутренних водных путей международного значения отнесены Волго-Балтийский водный путь, река Волга, канал имени Москвы, Беломорско-Онежский канал, река Кама и Волго-Донской водный путь.[[1]](#footnote-1)

Развитие судоходства зависит от пропускной способности внутренних водных путей, от эффективности работы гидротехнических сооружений и качественных параметров внутренних водных путей.

Судоходство имеет международный характер и поэтому регулируется посредством глобальных правил, разрабатываемых в рамках Международной морской организации (ИМО).

Я считаю, что изучение данной темы актуально, так как в настоящее время существует проблема многостороннего урегулирования режима судоходства по общеевропейской судоходной сети. Многообразие существующих договорных форм не обеспечивает единства международно-правового режима использования единой европейской сети внутренних водных путей международного значения.

Цель данной работы, изучение международно-правового режима судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения.

Поставленная цель определяет следующие задачи исследования:

1. Изучить проекты по созданию единой европейской сети внутренних водных путей международного значения.

2. Познакомиться с принципами регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения.

3. Рассмотреть проблемы международно-правового регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения.

4. Выяснить какие же существуют технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения.

**1. Международно-правовое регулирование судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения**

**1.1 Проекты по созданию единой европейской сети внутренних водных путей международного значения**

На протяжении веков в государствах Европы проводились гидротехнические работы с целью соединения изолированных речных бассейнов и создания судоходных систем внутри континента. Естественные и искусственные водные пути, связывают Рейн и Шельду; Альберт-канал делает возможным переход речных судов из Шельды в Маас; система каналов связывает Рейн с Эльбой. Реализован существовавший с IX века план соединения Дуная и Рейна. Сооружаются и планируются водные соединения Одер-Эльба, Рейн-Рона (Сона), Дунай - Эгейское море и др. В 2003 г. правительство Латвии обратилось в ЕЭК ООН с просьбой о поддержке проекта создания транзитного водного пути Даугава (Западная Двина) – Днепр.

Реализация этих проектов позволит связать однородными крупногабаритными водными путями Северное, Чёрное, Средиземное, и Балтийское моря. С учётом таких факторов, как перегруженность железных дорог в Европе, экономичность водных перевозок для некоторых категорий грузов (навалочных, наливных, насыпных, неделимых, громоздких и др.), а также экономия энергоресурсов при этом виде перевозок, становится понятной заинтересованность государств в развитии системы внутренних водных путей международного значения. В связи с этим, создание единой европейской судоходной системы названо проектом, представляющим общий интерес и направленным на долгосрочное сотрудничество европейских государств.[[2]](#footnote-2)

С технической точки зрения единая европейская судоходная система будет представлять собой сеть взаимосвязанных естественных и искусственных водных путей, позволяющую судам внутреннего плавания осуществлять трансъевропейское судоходство с переходом из одного речного бассейна в другой.[[3]](#footnote-3) Что касается правовых основ международного судоходства, то многое здесь ещё не ясно.

Взаимосвязанность интересов государств, по территориям которых будут проходить многонациональные водные магистрали, обусловливает необходимость заключения многостороннего договора с участием всех этих государств. Преимущества такого способа регулирования международных отношений, связывающих значительное число заинтересованных сторон, доказаны международной практикой.

**1.2 Принципы регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения**

В октябре 1984 г. Советский Союз представил в Рабочую группу по внутреннему водному транспорту Комитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК документ, содержащий предложения, касающиеся основных правовых принципов судоходства по единой сети европейских внутренних водных путей, имеющих международное значение.

Одобрение таких принципов европейскими государствами могло бы быть первым шагом по установлению единообразного режима международного судоходства на водной сети. С учётом этих принципов режим судоходство по отдельным участкам водной сети регулировался бы более конкретными международными или внутригосударственными актами, принятыми соответствующими прибрежными государствами и отражающими специфику данного водного пути.

Предложенные принципы были основаны на наиболее общих конвенционных и обычно-правовых нормах, применяемых в межгосударственной практике для регулирования международного судоходства по внутренним водным путям международного значения.

Определяющую роль в системе правовых принципов имеет принцип свободы судоходства. Сущность принципа свободы судоходства заключается в том, что использование внутренних вод международного значения для судоходства по всему течению, где он судоходен и с возможностью выхода к морю, объявляется свободным для пассажирских и торговых судов всех государств. Этот принцип предполагает равенство всех участников судоходства, включая суда неприбрежных государств, в отношении режима прохода по водотоку, санитарного, таможенного, полицейского надзора. Участники судоходства по внутренним водным путям международного значения обладают равными правами при движении по водам, в том числе при пользовании шлюзами, включёнными в систему водотока каналами, услугами лоцманов, спасательных команд и т. д. В содержание принципа свободы судоходства входит также установление равной оплаты за оказание услуг. Помимо указанных прав участников судоходства, принцип свободы судоходства по внутренним водным путям международного значения включает в себя обязанности государств-пользователей соблюдать установленный режим судоходства и требования, относящиеся к судну и грузам. В содержание этого принципа входят также обязанности прибрежных государств обеспечить всем участникам судоходства равные права и свободный проход по своему участку международного водотока.[[4]](#footnote-4)

Как показала более чем вековая практика международно-правового регулирования судоходства в Европе, применение именно этого принципа в сочетании с принципами уважения суверенитета и равноправия прибрежных государств позволяет обеспечить совмещение интересов международного судоходства и прав государств, по территориям которых проходят многонациональные водные пути.

Другие принципы касаются основ регулирования взаимоотношений перевозчиков, обслуживания в портах, установления сборов, унификации требований, необходимых для получения судовых документов и удостоверений (патентов) судоводителей, и положений этих документов, порядка обеспечения и улучшения условий судоходства, унификации правил плавания, таможенных, санитарных, фитосанитарных и ветеринарных правил и некоторых других вопросов.

**1.3 Проблемы международно-правового регулирования судоходства по единой европейской сети внутренних водных путей международного значения**

Многообразие существующих договорных форм не обеспечивает единства международно-правового режима использования единой судоходной сети, поскольку судам тех или иных государств на различных участках системы предоставляется различный объём прав в отношении как доступа на них, так и участия в перевозках. Такое положение не отвечает цели эффективного использования единой европейской судоходной системы и не способно обеспечить равноправное, свободное от дискриминации сотрудничество в этой сфере. Существующие проблемы неоднократно выносились на обсуждение общеевропейских конференций. Так, в Декларации Общеевропейской конференции по вопросам внутреннего водного транспорта (Роттердам, 2001 г.) отмечено, что наряду с достигнутым прогрессом в развитии внутреннего водного транспорта сохраняются препятствия, связанные с неурегулированностью юридических аспектов и отсутствием гармонизации условий для свободной конкуренции. В связи с этим в целях создания единого общеевропейского рынка внутреннего водного транспорта, основанного на принципах взаимности, свободы судоходства, честной конкуренции и равноправия пользователей, Дунайской комиссии, ЕЭК ООН и Европейской Комиссии было предложено совместно выявить правовые преграды, препятствующие созданию общеевропейского рынка перевозок по внутренним водным путям, и сформулировать меры по их преодолению. С этой целью под эгидой ЕЭК ООН была образована группа экспертов, которая в 2003 г. представила заинтересованным государствам и международным организациям перечень и краткий анализ препятствий правового характера, мешающих созданию гармонизированного рынка внутреннего водного транспорта.[[5]](#footnote-5)

В качестве наиболее существенного препятствия названо наличие на входящих в систему водных путях ограничений на право осуществления перевозок иностранными судами. На Рейне эти ограничения введены Дополнительным протоколом № 2 к Мангеймской конвенции 1868 г. В докладе группы экспертов по этому вопросу отмечено, что суда, не относящиеся к рейнскому судоходству, могут перевозить грузы и пассажиров между портами, расположенными на Рейне и его притоках, лишь на условиях, предписанных Центральной комиссией судоходства по Рейну (далее ЦКСР). Однако до настоящего времени ЦКСР ни разу не установила таких условий. Условия перевозок судами, не относящимися к рейнскому судоходству, между каким-либо портом на Рейне или его притоках и пунктом на территории третьего государства должны быть оговорены в соглашениях, заключённых между таким третьим государством и соответствующим прирейнским государством. При отсутствии соглашения заинтересованное прирейнское государство само решает, допустить или не допустить такого рода суда к осуществлению перевозок в свои порты.

Что касается Дуная, то, по мнению группы экспертов, существующая на этой реке правовая ситуация в области доступа к перевозкам нуждается в уточнении, что связано с толкованием положений Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 г. и особенностями сложившейся практики.[[6]](#footnote-6)

Некоторые из двусторонних соглашений, обеспечивающих связь между западной и восточной частями европейской водной сети, тоже ограничивают доступ к перевозкам, поскольку они, как правило, не поощряют участие в двусторонних перевозках судов третьих стран, а также ограничивают участие судов одной стороны в перевозках между портом другой стороны и третьими государствами.

Дополнительными ограничениями являются различия в технических требованиях к судам, в требованиях, касающихся выдачи необходимых для судовождения удостоверений, в предписаниях относительно численности состав экипажа, а также времени его работы и отдыха.

Так на Рейне существуют требования о том, что плавание судов третьих государств допускается лишь в том случае, если судно освидетельствовано в одной из прирейнских стран, а судоводитель имеет рейнский патент, причём оба документа должны соответствовать предписаниям ЦКСР и быть выданы компетентными органами одного из прирейнских государств. Соответствующие документы, выданные в любых иных государствах, не признаются. Поскольку усилия ЕЭК ООН и Дунайской комиссии, направленные на унификацию правил выдачи таких документов и их взаимное признание на Рейне, Дунае и других реках Европы, пока не увенчались успехом, в проект обновления Дунайской конвенции также включены соответствующие правила о выдаче аналогичных документов только государствами-членами Дунайской комиссии.

В целом работа группы экспертов, направленная на выработку предложений по устранению выявленных препятствий, столкнулась с противодействием ЦКСР И ЕС. На заседании группы в ноябре 2003 г. представитель ЦКСР заявил, что у этой организации нет намерения, снять ограничения доступа к перевозкам по Рейну, установленные Дополнительным протоколом № 2. Представитель Дунайской комиссии в свою очередь дал понять, что отсутствие прогресса в этом направлении может привести к принятию симметричных мер на Дунае в ходе пересмотра Дунайской конвенции. Результатом может стать дальнейшее ограничение международного судоходства.

Поэтому в перспективе необходимо заключение многостороннего соглашения, предусматривающего создание интегрированного европейского рынка внутреннего судоходства государств – участников такого соглашения.

Принятие общей конвенции, возможно, в наибольшей степени отвечало бы идее создания общего европейского экономического пространства и позволило бы согласовать весь комплекс правовых, экономических и административных вопросов, совместить права государств, по территориям которых проходят отдельные участки сети, и интересы международного судоходства и в конечном счёте обеспечить взаимовыгодное сотрудничество прибрежных стран и других государств мира. К тому же принятие единого правового акта позволило бы предотвратить разработку отдельными государствами односторонних и многосторонних актов, направленных на ужесточение существующих режимов судоходства по имеющимся водным путям, а также актов, ограничивающих международное судоходство на создаваемых внутренних водных путях международного значения.

Принятие подобного международно-правового акта играло бы существенную роль для кодификации и прогрессивного развития международного речного права.[[7]](#footnote-7)

**2. Эксплуатационные характеристики внутренних водных путей и портов международного значения**

**2.1 Эксплуатационные характеристики внутренних водных путей международного значения**

Сеть внутренних водных путей международного значения включает внутренние водные пути и порты международного значения.

Для надёжного обеспечения международных перевозок на внутренних водных путях международного значения эти пути должны соответствовать следующим основным эксплуатационным категориям:

1. Судоходство должно обеспечиваться в течение всего периода навигации, за исключением перерывов, упоминаемых ниже.

2. Продолжительность навигации может составлять менее 365 дней только в районах с суровыми климатическими условиями, где в зимнее время невозможно держать фарватер свободным ото льда и где, следовательно, необходим зимний перерыв. В этих случаях следует устанавливать даты начала и окончания навигации. Продолжительность перерывов навигации, обусловленных естественными явлениями, такими, как ледостав, паводки и т.д. должна сводиться к минимуму с помощью технических и организационных мер.

3. Продолжительность перерывов в период навигации, необходимых для регулярного технического обслуживания шлюзов и другого гидротехнического оборудования, должна сводиться к минимуму. В случае непредвиденного выхода из строя шлюзов или других гидротехнических объектов или в случае других форс-мажорных обстоятельств продолжительность перерывов должна быть в максимальной степени ограничена за счёт принятия всех необходимых мер по исправлению ситуации.

4. Никаких перерывов в период низкой воды не допускается. Однако разрешается разумное ограничение допустимых значений осадки на водных путях с изменяющимся уровнем воды.

5. Продолжительность работы шлюзов, разводных мостов и других объектов инфраструктуры должна быть такой, чтобы она обеспечивала в случае экономической целесообразности круглосуточное судоходство по рабочим дням. В отдельных случаях могут допускаться исключения по организационным и (или) техническим причинам. Следует также разумное судоходство в выходные и праздничные дни.[[8]](#footnote-8)

**2.2 Эксплуатационные характеристики портов международного значения**

Сеть водных путей международного значения включает систему портов внутреннего плавания международного значения. Каждый порт международного значения должен соответствовать следующим техническим и эксплуатационным критериям:

1. Он должен находиться на внутреннем водном пути международного значения.

2. Он должен располагать возможностями для обработки судов или толкаемых составов, используемых на конкретном водном пути международного значения в соответствии с его классом.

3. Он должен быть связан с основными автомобильными дорогами и железнодорожными линиями (желательно, чтобы они принадлежали к сети международных автомобильных дорог и железнодорожных линий, указанных в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА), в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и в Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

4. Его общий грузооборот должен достигать, по крайней мере, 0,5 млн. т в год.

5. Он должен располагать подходящими возможностями для развития портовой промышленной зоны.

6. Он должен обеспечивать обработку стандартных контейнеров (за исключением портов, специализирующихся на обработке массовых грузов).

7. Он должен располагать всем оборудованием, необходимым для осуществления обычных операций в рамках международных перевозок.

8. В целях обеспечения охраны окружающей среды в портах международного значения должны быть предусмотрены приёмные ёмкости для удаления отходов, образующихся на борту судна.[[9]](#footnote-9)

**Заключение**

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что в последние десятилетие в Европе складывается принципиально новый режим речного судоходства, а европейская речная сеть превращается в единую систему, включающую наряду с международными реками связанные между собой национальные реки и каналы, открытые для иностранных судов в основном на основании однотипных двусторонних соглашений. При этом государства оказывают предпочтение двусторонним, а не многосторонним договорам в этой области, поскольку такой способ регулирования предоставляет им больше возможностей для обеспечения реальной взаимности, большую свободу в выборе средств разрешения споров и условий прекращения договора, даёт возможность заключить договоры на ограниченное время. Тем не менее, нет оснований абсолютизировать этот вывод в отношении отдельных регионов. Так, не исключено, что сложившаяся в последнее время в Европе практика предоставления свободы судоходства по национальным внутренним водным путям судам договаривающихся государств на основе единообразных двусторонних договоров будет, в конечном счёте, заменена многосторонним договорным урегулированием. Возможно и сочетание указанных способов регулирования отношений государств в этой области.

В процессе повторяющегося продолжительного и непрерывного применения норм, регулирующих судоходство по различным международным рекам, сложилась обычная норма международного права, устанавливающая право государств, по территориям которых протекает связанная с морем река, на свободное судоходство по всему е течению и выход к морю. Условия осуществления международного судоходства по таким рекам регулируются соглашениями прибрежных государств.

На основании соглашений прибрежных государств, в которых иногда участвуют другие заинтересованные страны, на отдельных международных реках свобода судоходства предоставляется судам всех государств.

Свобода судоходства по международным рекам включает в себя свободу передвижения по всей судоходной части рек, свободу захода в порты и пользования портовым оборудованием, свободу перевозить пассажиров и грузы из одной прибрежной страны в другую и между портами прибрежных государств и открытым морем как транзитом, так и с высадкой пассажиров или выгрузкой грузов. В зависимости от условий соглашения, определяющего режим судоходства по конкретной международной реке, указанные свободы предоставляются судам только прибрежных или всех государств.

В связи с развитием в Европе сети, связанных между собой внутренних водных путей международного значения сфера международно-правового регулирования речного судоходства значительно расширилась. Право плавания по многим искусственным водным путям и национальным рекам Европы предоставлено судам государств, являющихся участниками двусторонних или многосторонних договоров, определяющих международно-правовой режим речных систем и их соединений. В связи с этим всё более актуальным становится вопрос о разработке единой конвенции о режиме судоходства по европейской сети внутренних водных путей международного значения.

Для повышения эффективности международных перевозок во внутреннем водном сообщении в Европе и их привлекательности для потребителей необходимо создать правовую базу, определяющую согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения.

Европейская сеть внутренних водных путей международного значения включает внутренние водные пути и порты международного значения, которые имеют эксплуатационные и технические характеристики.

Россия с 2000 г. стала участницей Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения.

Наряду с участием в этом Соглашении и работе Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, РФ принимает постоянное участие в работе общеевропейских транспортных организаций, таких как Европейская конференция министров транспорта, Дунайская комиссия, осуществляет наблюдение за деятельностью Центральной комиссии по судоходству на Рейне.

**Список используемой литературы**

1. Авраменко А.А. Международное морское право. М., 2003.

2. Клименко Б.М. Международные реки. М., 1969.

3. Шишкин А.Н. Транспортная система России. М., 2001.

4. Гуцуляк В.Н. Международное морское право. М., 2006.

5. Международное морское право. / Под ред. С.А. Гуреева. М., 2003.

6. Курс международного права. М., 2000.

7. Международное речное право. / Под ред. С.А. Гуреева. Изд-во: «Спарк» М., 2004.

8. Правовое регулирование морского судоходства в РФ. / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2007.

9. Конвенция о режиме судоходства по Дунаю 1948 г. // Действующее международное право. Сост. Ю.М. Колосов и Э.С. Кривчиков.

10. Конвенция ООН по Морскому праву 1982 г. // Действующее международное право. Сост. Ю.М. Колосов и Э.С. Кривчиков.

12. Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Европейском регионе 1998 г.

13.Европейское Соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 г.

14. Журналы «Морской флот» и «Речной транспорт» 2002 г. № 12.

1. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения. Заключено в Женеве 19.01.1996г. [↑](#footnote-ref-1)
2. Шишкин А.Н. Транспортная система России. М., 2001. С. 43. [↑](#footnote-ref-2)
3. Международное речное право. / Под ред. С.А. Гуреева, И.Н. Тарасова. М., 2005. С. 130. [↑](#footnote-ref-3)
4. Авраменко М.М. Международное морское право. М., 2003. С. 185. [↑](#footnote-ref-4)
5. Гуцуляк В.Н. Международное морское право. М., 2006. С. 165. [↑](#footnote-ref-5)
6. Конвенция о режиме судоходства по Дунаю 1948 г. // Действующие международное право. Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчиков. [↑](#footnote-ref-6)
7. Правовое регулирование морского судоходства в РФ. / Под ред. Г.Г. Иванова. Изд-во: «Спарк» М., 2007. С. 203. [↑](#footnote-ref-7)
8. Курс международного права. М., 2000. С. 113. [↑](#footnote-ref-8)
9. Международное морское право. / Под ред. С.А. Гуреева. М., 2003. С. 198. [↑](#footnote-ref-9)