Министерство транспорта РФ

Московская Государственная Академия Водного Транспорта

Юридический институт

Кафедра «Международного, морского и речного права»

Курсовая работа по речному праву на тему:

Правовой режим международных рек

Выполнила: студентка гр. Юр-05

Яковлева М.С.

Проверила: к.ю.н., доцент

Михина И.Н.

Москва

2010

**Содержание**

Введение

I. Понятие международных рек

1.1 Понятие международных рек

1.2 Судоходство по международным рекам

1.3 Несудоходное использование международных рек

II. Правовой режим судоходства на Дунае

2.1 Разработка Конвенции 1948 г. и ее основные положения

2.2Проблемы судоходства на Дунае и их решения

Заключение

Источники

Использованная литература

**Введение**

Реки издавна привлекали к себе внимание населения Земли. Не случайно, что древнейшие цивилизации и государства возникли именно на великих реках. Человечество использовало международные реки как важные пути сообщения для обмена товарами и в целях выхода к морю.

На современном этапе международное сотрудничество и соответствующее международно-правовое регулирование взаимоотношений государств в данной области являются единственно возможным средством сохранения и рационального использования водных ресурсов.

Цель работы – раскрыть понятие международных рек и обозначить некоторые проблемы, связанные с их использованием.

Актуальность данной работы обуславливается тем, что несмотря на довольно долгую историю развития и законодательное закрепление данного института международного права – проблемы, связанные с осуществлением судоходства и несудоходного использования международных рек возникают и на сегодняшний день.

**Глава I.** **Понятие международных рек**

* 1. **Понятие международных рек**

По территории многих государств могут протекать реки, именуемые международными. Это, помимо пограничных водотоков, реки, пересекающие территорию двух или нескольких государств[[1]](#footnote-1). В числе таких рек следует различать собственно международные реки, т.е. реки судоходные и имеющие непосредственно выход к морю, в использовании которых так или иначе заинтересованы все государства или, помимо прибрежных, многие неприбрежные государства, и реки многонациональные, в использовании которых заинтересованы исключительно прибрежные государства.

В принципе каждое прибрежное к международной реке государство может по своему усмотрению устанавливать правовой режим той части реки, которая находится в пределах его территории. В то же время в соответствии с общепризнанным постулатом международного права государство не может изменять естественные условия своей территории, если это наносит ущерб естественным условиям территории другого государства. Иначе говоря, права и законные интересы прибрежных государств в этом случае взаимосвязаны, что порождает необходимость международно-правового регулирования использования таких рек по соглашению между заинтересованными государствами.

К тому же не поддается определению и само понятие международной реки, ибо нет в мире хотя бы двух соответствующих идентичных рек.[[2]](#footnote-2) Кроме того, можно рассматривать в качестве международной данную реку как водоток от ее истоков до устья, можно включать в это понятие бассейн реки, охватывающий все ее притоки, можно, наконец, исходить из системы реки, включающей сверх того питающие ее подземные и надземные воды, и т.д. Все зависит от конкретных условий и договоренности о том заинтересованных государств. Существенно разнятся также интересы государств (в частности, расположенных выше или ниже по течению реки), по территории которых протекает международная река.

Международными реками следует считать те, что протекают по территории двух или более государств и неизбежно являются предметом международно-правовых отношений прибрежных государств. В отличие от международных, национальные реки расположены целиком в пределах одного государства и непосредственно не затрагивают интересы других стран. судоходный международный река дунай

Международное судоходство не является в настоящее время единственным критерием международной реки, поскольку развилось использование вод этих рек в промышленных и сельскохозяйственных целях. Пересечение или разделение международной рекой территории нескольких государств создает взаимосвязь интересов прибрежных государств, что и обусловливает их взаимные права и обязанности относительно данной реки. Основным здесь является правило о том, что любое прибрежное государство должно использовать воды международной реки таким образом, чтобы при этом не наносить существенного ущерба правам какого-либо другого прибрежного государства на использование вод этой же реки. Все прибрежные государства в принципе имеют равные права на использование вод международной реки. Использование международной реки в вышеперечисленных целях приводит к необходимости заключения соответствующего договора между всеми прибрежными государствами.

Международные реки могут подразделяться на открытые для международного судоходства, которые, как правило, пересекают территории нескольких государств, и пограничные реки, которые, как правило, разделяют территории нескольких государств. Однако эта классификация условна, так как одна и та же река может на одном участке пересекать территории нескольких государств, а на другом - разделять. Также и режим международного судоходства может существовать на пограничной реке и отсутствовать на реке, пересекающей территории нескольких государств. Но во всех случаях это будут международные реки, ибо даже при отсутствии международного договора прибрежные государства связаны определенными правами и обязанностями в отношении любого использования этих рек.

**1.2 Судоходство по международным рекам**

Режим судоходства по международной реке должен устанавливаться самими прибрежными государствами. Только прибрежное государство имеет право на проход своих судов через речные воды, входящие в состав территории другого государства, и то на основании соглашения, заключенного между прибрежными странами, и в соответствии с его условиями. В то же время в интересах своей торговли прибрежные государства часто предоставляют свободу судоходства для торговых судов всех стран. Однако это их право, но не обязанность. Поэтому суда неприбрежных стран не имеют права прохода по международным рекам, если иное не установлено в международном договоре. Ряд положений относительно судоходства по международным рекам содержат Барселонская конвенция и Статут о режиме навигационных водных путей международного значения 1921 года, которые, однако, не получили большого распространения. Вопрос об их пересмотре возник в Ассоциации международного права, которая разработала и приняла на своей Хельсинкской конференции в 1966 году проект статей относительно различных видов использования вод международных рек. Согласно этому документу, каждому прибрежному государству принадлежит право свободного судоходства на всем протяжении международной реки. Прибрежные государства могут предоставлять такое право и неприбрежным государствам. Хельсинкские правила не являются официальной конвенцией, обязательной для государств, но многие их положения отражают тенденции развития международного права[[3]](#footnote-3).

Интеграционные процессы в Европе и создание общеевропейской системы внутренних водных путей, требуют утверждения на общеевропейском уровне принципа свободы судоходства и обеспечения свободного и равного доступа к рынкам внутреннего судоходства. Одним из решающих условий достижения этой цели, как представляется, является сближение правил судоходства по Рейну и по Дунаю и устранение односторонних ограничений свободы судоходства, установленных 2-м Дополнительным протоколом к Мангеймской Конвенции 1968 г. Для этого Дунайской Комиссии и Центральной Комиссии судоходства по Рейну необходимо выработать единые стандарты в области технических требований к судам, квалификационным требованиям к экипажам, требованиям навигационных правил, правил перевозки грузов и др., а также взаимно признать судовые удостоверения и удостоверения судоводителей. Представляется также целесообразным создание общих органов управления судоходством по внутренним европейским водным путям.

В настоящее время условия и правила прохода иностранных судов по международным рекам определяются в каждом конкретном случае соответствующими соглашениями прибрежных государств. Подобные соглашения, как правило, предусматривают свободу судоходства для прибрежных государств, а иногда и для всех стран. В целях содействия выполнению этих соглашений создаются речные комиссии из представителей прибрежных государств.

**1.3 Несудоходное использование международных рек**

К несудоходному использованию международных рек относятся строительство плотин для гидроэлектростанций и ирригации, сброс промышленных вод, рыболовство, лесосплав и т. п. В последнее время подобные виды использования международных рек в целом имеют большее распространение, чем традиционное судоходство. Все вопросы несудоходного использования решаются или должны решаться на основе соглашения между прибрежными государствами.[[4]](#footnote-4) Единственным общим документом в этом отношении являются Хельсинкские правила 1966 года, которые содержат детально разработанные статьи по таким видам использования, как распределение вод, предотвращение загрязнения, лесосплав и др. В основе всех этих видов использования лежит следующий принцип: использование вод международной реки одним государством не должно наносить ущерб водам той же реки, протекающим в пределах другого государства. В ином случае необходимо заключение соответствующего соглашения.

Общие правила относительно урегулирования вопросов, возникающих при строительстве гидроэлектростанций на международных реках, содержатся в Женевской конвенции о гидроэнергии водных потоков, имеющих значение для нескольких государств, 1923 года. В частности, все работы по использованию гидроэнергии, которые могут привести к физическому изменению местности на территории другого государства или могут причинить ему существенный ущерб, должны проводиться на основании соглашения заинтересованных государств. По этому пути и идет международная практика.

Во многих международных договорах, регулирующих проблемы ирригации, подразумевается, что при использовании речных вод в этих целях одно прибрежное государство не должно наносить ущерб другому государству. При этом на первое место выходит более конкретный вопрос - количественное распределение вод между прибрежными государствами. Согласно Хельсинкским правилам, каждое государство бассейна имеет право на разумную и справедливую долю вод. В соответствии с принципом справедливого использования вод прибрежное государство должно предотвращать любые формы загрязнения или увеличение степени существующего загрязнения, которое причинило бы существенный ущерб другому государству. Существует большое количество соглашений, которые основаны на этом принципе.

Все виды несудоходного использования речных вод могут оказывать вредное влияние на рыбные ресурсы в пределах границ другого государства. Поэтому в случае возможности возникновения противоречий между прибрежными государствами в этой области они также должны заключать соответствующие соглашения, что часто и делается.

Аналогичным образом решались подобные вопросы в соглашениях СССР с сопредельными странами, например в соглашении СССР с Польшей о водном хозяйстве на пограничных водах 1964 года и в соглашении СССР с Финляндией о пограничных водных системах 1964 года. В первом, в частности, указывалось, что на пограничных водах не будут проводиться без взаимного согласования какие-либо работы одной из сторон, которые могут оказывать влияние на водное хозяйство другой стороны (ст. 9).

Комиссия международного права разрабатывает по поручению Генеральной Ассамблеи ООН проект статей о несудоходном использовании международных рек.

**Глава II. Правовой режим судоходства на Дунае**

**2.1 Разработка Конвенции 1948 г. и ее основные положения**

По окончании второй мировой войны США, Англия и Франция пытались восстановить «версальский» режим судоходства по международным рекам. 23 июля 1945 г. на Потсдамской конференции делегации США внесла предложение об установлении режима свободного, неограниченного судоходства по внутренним водным путям Европы, проходящим по территории двух или более государств. Предлагалось также создать временные органы для Дуная и Рейна с участием США, Великобритании, СССР, Франции и прибрежных государств, чтобы урегулировать вопросы судоходства в интересах обеспечения равных возможностей для граждан различных государств. Эти органы в соответствии с внесенным делегацией США 22 сентября 1945 г. проектом соглашения должны были функционировать на основе положений договоров и конвенций, действовавших до ноября 1936 г. Таким образом, в проекте предпринималась попытка «воскресить из мертвых» соответствующие положения Версальского договора, а вместе с ними и былые привилегии западных держав.[[5]](#footnote-5)

На заседаниях Совета министров иностранных дел (СМИД) государств антигитлеровской коалиции и на Парижской конференции 1946 года делегации США, Великобритании и Франции пытались решить вопрос о реках, в том числе о Дунае, в рамках мирных договоров с государствами- союзниками Германии, то есть с их участием. Советская делегация возражала против этого, указывая на то, что вопрос о режиме судоходства на Дунае – дело, прежде всего, самих придунайских государств и его нельзя решить только в мирных договорах с конкретными придунайскими государствами.

Парижская конференция приняла рекомендацию о созыве конференции придунайских государств, а также США, Англии и Франции для разработки новой конвенции относительно судоходства по Дунаю на условиях полного равенства. 5 декабря 1946 г. СМИД принял следующее советское предложение о режиме судоходства по Дунаю: «Навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Вышеизложенное не распространяется на перевозки между портами одного и того же государства». Этот текст вошел также в мирные договоры с Болгарией (ст.34), Венгрией (ст.38) и Румынией ( ст.36) и в ст.1 принятой Болгарией, Венгрией, Румынией, Советским Союзом, Украиной, Чехословакией и Югославией 18 августа 1948 г. Конвенции о режиме судоходства на Дунае. Австрия присоединилась к Дунайской конвенции 7 января 1960 г., а ФРГ – в силу различных политических причин – только в 1999 году.[[6]](#footnote-6)

В этой Конвенции[[7]](#footnote-7) нашли свое закрепление положения о суверенном равенстве всех прибрежных государств (ст.5,10,11,23,25), обеспечении равенства торговых судов всех стран в вопросах навигации, пользования портовыми и иными сооружениями (ст.1, 24, 26, 40), создании наиболее благоприятных условий для судоходства (ст.3, 4, 8), передаче управления рекой только прибрежным государствам (ст. 5 и след.), гарантиях против использования международно-правового режима Дуная в целях военного или экономического давления на отдельные страны (ст.12, 25, 30). Можно добавить, что провозглашенная Конвенцией свобода судоходства для судов всех государств мира включает право захода в порты, производство в них погрузочных и разгрузочных операций, посадку и высадку пассажиров (ст.24), упрощенный порядок прохождения транзитных грузов (ст.27) и запрещение взимания сборов за транзит (ст.42). Реализация свободы судоходства обеспечивается, в частности, обязанностью придунайских государств содержать свои участки реки в судоходном состоянии и производить необходимые работы для улучшения условий судоходства (ст.3), а также отсутствием в Конвенции и принятых на ее основе актах каких-либо ограничений, связанных с признанием судовых удостоверений или удостоверений судоводителей, выданных в неприбрежных государствах.[[8]](#footnote-8) Правила плавания судов устанавливаются соответствующими прибрежными странами, а в тех районах, где берега принадлежат двум разным государствам, - согласно правилам, определенным по соглашению этих государств. При этом должны учитываться Основные положения о плавании по Дунаю, принятые Дунайской комиссией. Эти положения были приняты в 1951 году, затем пересмотрены в 1967 году и систематически обновляются с учетом, в частности, рекомендованных Европейской экономической комиссией ООН Европейских правил судоходства по внутренним водным путям.

Конвенцией была учреждена Международная Комиссия по защите реки Дунай[[9]](#footnote-9). Комиссия состоит из делегаций Сторон, проводит совещания не менее 1 раза в год. Стороны Конвенции поочередно осуществляют президентство в Комиссии, которое длится один год. Для обеспечения преемственности, вновь назначенному Президенту Комиссии помогают предыдущий Президент и будущий преемник.

В период между совещаниями Комиссии проводятся встречи Руководящей рабочей группы (РРГ), в которую входят делегаты (главы делегаций и/или назначенные ими представители). РРГ готовит вопросы для обсуждения Комиссией и осуществляет общее руководство деятельностью экспертных групп. С 1999 г. в Вене действует постоянный Секретариат Комиссии защите реки Дунай в составе 8 сотрудников. Секретариат возглавляет Исполнительный секретарь, назначаемый Комиссией.

Комиссия имеет право создавать Группы экспертов (ГЭ) по тем или иным вопросам.

В настоящее время действуют ГЭ по:

а) управлению речным бассейном,

б) источникам воздействия,

в) мониторингу и оценке,

г) защите от наводнений,

д) управлению информацией и географической информационной системе,

е) Специальная группа экспертов (СГЭ) по участию общественности

ж) СГЭ по стратегическим вопросам. ГЭ имеют право формировать целевые группы для решения отдельных вопросов с привлечением дополнительных экспертов.

Важную роль в работе Комиссии играют наблюдатели. Комиссией приняты подробные «Руководящие принципы в отношении участников с консультативным статусом и наблюдателей», регламентирующие правила получения консультативного статуса (для государств и региональных организаций экономической интеграции) и статуса наблюдателей (для международных и национальных организаций и иных органов) и правила их участия в работе комиссии. В настоящее время в Комиссии статус наблюдателя имеют 15 организаций.

Проверку работы Комиссии осуществляют независимые аудиторы, назначаемые по предложению Сторон Конвенции. Аудиторами не могут быть граждане страны гражданства Президента Комиссии или Исполнительного секретаря.

**2.2 Проблемы судоходства на Дунае и их решения**

Как отмечалось выше, ФРГ до 1999 года не являлась участницей Конвенции о режиме судоходства на Дунае 1948 года и, несмотря на положение ст.2 Конвенции, устанавливавшее, что конвенционный режим распространяется на судоходную часть реки от Ульма до Черного моря, не была связана договорными обязательствами в отношении предоставления всем государствам мира свободы судоходства по своей части реки. [[10]](#footnote-10)Этот вывод основывается на общепризнанном принципе международного права о нераспространении действия международного договора на неучаствующие в нем государства. Тем не менее до 1978 года ФРГ фактически соблюдала положения Дунайской конвенции, предоставляя судам придунайских и других государств право свободы судоходства по своему участку реки и пользуясь этим правом на всем протяжении Дуная на территориях других придунайских государств. 3 апреля 1978 г. правительство ФРГ объявило об установлении разрешительного режима судоходства на участке между городами Регенсбург и Кельхейм, сославшись на проведение дорогостоящих работ по улучшению навигационных условий этого участка. В ответ на протесты придунайских стран правительство ФРГ заявило, что судоходство по германскому участку Дуная не подчиняется международному режиму, а допускается лишь на основе взаимности; что этот порядок и далее будет соблюдаться ФРГ на участке между городами Пассау и Регенсбург; для участка Регенсбург – Кельхейм было подтверждено введение разрешительного режима судоходства, а в отношении участка Кельхейм – Ульм устанавливалось, что торговое судоходство не осуществляется в связи с плохими судоходными условиями.

В нотах правительств Болгарии, Венгрии, Чехословакии и Советского Союза, направленных правительству ФРГ в период 1978-1980 годов, введение разрешительного режима судоходства на участке Дуная Регенсбург – Кельхейм обоснованно квалифицировалось как нарушение обычной нормы международного права о свободе судоходства по Дунаю, которая сложилась на протяжении полутора веков в результате единообразной договорной практики.

В настоящее время для судов большинства придунайских государств проход по участку Регенсбург – Кельхейм открыт на основании двусторонних договоров о судоходстве по внутренним водным путям, заключенных между каждым из них с ФРГ. Однако рассмотренная ситуация весьма показательна в теоретическом плане, так как еще раз убедительно подтверждает вывод о необходимости установления режима использования конкретной международной реки на основе соглашения с участием всех прибрежных государств.

В начале 90-х годов прошлого века в связи с геополитическими изменениями в дунайском регионе и распадом Советского Союза на берегах Дуная появились новые государства – Молдова, Словакия, Украина, Хорватия. В то же время Россия стала единственной участницей Конвенции, не имеющей берега на Дунае[[11]](#footnote-11). К этому же времени Германия заявила о своем намерении стать участницей Дунайской конвенции, которая, однако, не содержала ни условий присоединения к ней новых участников, ни вступления в Дунайскую комиссию новых членов. Встал вопрос и об обновлении Конвенции по существу.

С целью подготовки изменений и дополнений к Дунайской конвенции в 1993 году был создан комитет по подготовке дипломатической конференции по ее пересмотру, в которой наряду с участниками Дунайской конвенции 1948 года вошли Германия и новые придунайские страны. Интерес к работе по пересмотру проявили Франция, Нидерланды, Турция, Чехия, ЕС, ЕЭК ООН, представители которых по приглашения подготовительного комитета участвовали в его работе на правах наблюдателей.

Поскольку работа по обновлению Конвенции затянулась, членами подготовительного комитета было принято решение о подписании на первом этапе Дополнительного протокола к Дунайской конвенции, который внес в нее поправки, в основном касающиеся круга ее участников. Дополнительный протокол был подписан 26 марта 1998 года. В соответствии с ним Германия присоединилась к Дунайской конвенции в качестве договаривающейся стороны на равных правах с государствами – участниками и их правопреемниками, которыми согласно ст.1 Протокола являются Австрия, Болгария, Венгрия, Хорватия, Молдова, Румыния, Россия, Словакия, Украина и Югославия (тогда СРЮ). Эти же государства, включая Германию, входят в состав Дунайской комиссии. Сфера применения Конвенции распространяются на Дунай от Кельхейма до Черного моря с выходом к морю через Сулинский канал. Установлено также, что изменения к Конвенции принимаются при условии согласия всех ее сторон.

В настоящее время упомянутым комитетом проводится дальнейшая работа по обновлению Конвенции в целях ее адаптации к новым политическим и экономическим реалиям, гармонизации режима судоходства на Дунае с режимом на Рейне с учетом соответствующих правил ЕС, расширения компетенции Дунайской комиссии. Рассматривается и возможность присоединения к Конвенции других связанных с Дунаем внутренними водными путями государств, а также ЕС. Особое внимание комитет уделяет уточнению условий участия судов прибрежных и неприбрежных государств в перевозках по Дунаю.

Менее известна недавняя тяжба за выход к морю между Молдовой и приморской (дунайской) Украиной. Молдова вцепилась в свой единственный, так сказать, выход к морю — мизерный участок берега (длиной около 500 м) в устье Дуная, у селения Джурджулешты[[12]](#footnote-12). В конце 1996 г. она приступила к строительству там торгового порта, способного обслуживать ее экспортно-импортные операции. Однако для порта необходимо как минимум еще 4500—5000 м береговой линии на Дунае. Молдова более 6 лет безуспешно просила Украину уступить ей (на приемлемых условиях) такой участок берега. Под разными предлогами Украина отклоняла эти просьбы и лишь в начале нового века согласилась выделить Молдове (небескорыстно, судя по всему) 600 м своей береговой линии на Дунае.

В рамках СЭВ в 1977 г. между Венгрией и Чехословакией был заключен договор о строительстве на Дунае и затем совместной эксплуатации комплекса из двух взаимосвязанных ГЭС в чехословацком городке Габчиково (в Словакии) и венгерском — Надьмароше. Однако во второй половине 80-х годов и особенно в начале 90-х годов, сначала при членстве той и другой страны в СЭВ, затем, после самороспуска этой организации, создалась острая конфликтная ситуация. В первую очередь Венгрия, потом и Чехословакия стали выдвигать различные претензии друг к другу: экологического характера, экономические, политические, вплоть до требования изменения пограничной линии (в пользу Чехословакии при... отводе воды из Дуная от Надьмароша). После распада как СЭВ, так и ЧССР Словакия все же перекрыла Дунай и построила частично ГЭС в Габчиково[[13]](#footnote-13). Венгрия же по-прежнему конфликтует, превратив двусторонний спор в затяжной международный: еще в 1992 г. она обратилась с жалобами на Словакию в Международный суд в Гааге, в Совет безопасности и сотрудничества в Европе (ОБСЕ), в Совет Безопасности ООН. Однако решение этого сложного вопроса пока не найдено.

Россия не имеет больше флота на Дунае: весь Дунайский флот СССР, первый по числу судов и тоннажу, будучи приписанным к порту Измаил, присвоен Украиной. Резко уменьшился флот Югославии, второй по величине на реке, а также и других стран. Пострадали порты, энергетическое хозяйство, нефтепереработка; в несколько раз сократилось судоходство по реке — и грузовые, и пассажирские перевозки. Фактически больше нет «сквозного» пути — действуют лишь участки в недавнем прошлом единого дунайского пути. Западногерманский канал Рейн—Майн—Дунай[[14]](#footnote-14), открытый для судоходства в 1992 г., после 70 лет строительства с большими расходами, не может быть теперь реализован с очевидной пользой. Дунайская комиссия существует по-прежнему в Будапеште, но ничего не слышно о ее деятельности. Не ведутся работы по расчистке русла реки, по поддержанию условий для нормального судоходства — одна из главных обязанностей Дунайской комиссии.

**Заключение**

Рассмотрев в данной работе понятие международных рек и основные принципы их использования, а также правовой режим судоходства на Дунае и современные проблемы, связанные с ним, я сделала вывод о том, что международное речное право – это динамичная и актуальная отрасль права. Поскольку в мире постоянно меняется политическая и экономическая обстановка, а также другие факторы, влияющие на мировое сообщество, соответственно появляются новые проблемы, требующие нового урегулирования на мировом уровне.

Проблемы использования международных рек, по моему мнению, всегда будут всплывать на поверхность, так как всё, что затрагивает интересы одновременно нескольких государств – вызывает некие разногласия и требует дальнейшего нормативного урегулирования.

Таким образом, я считаю, что необходимо уделять большое внимание соблюдению существующих принципов и норм в области международного речного права, а также адаптировать их к современным условиям, с помощью принятия соответствующих изменений или разработки новых правил добросовестного и справедливого использования международных рек.

**Источники**

1. Барселонская конвенция 1921 г.
2. Женевская конвенция о гидроэнергии водных потоков 1923 г.
3. Конвенция о режиме судоходства на Дунае 1948 года с Дополнительными протоколами 1948 года и Дополнительным протоколом 1998 года.
4. Статут о режиме навигационных водных путей международного значения 1921 г.
5. Хельсинские правила 1966 г.

**Использованная литература**

Некотенева М.В. «Правовые проблемы использования международных водотоков», диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук

Москва , 2008 г.

1. Международное речное право - С.А. Гуреев, И.Н. Тарасова, «Юридическая литература», Москва, 2004 г.

Раковский С.Н. «Международные реки» //газета «География» N40/2001 г.

1. Международное право - Н.А.Ушаков, Москва,Юристъ,2000 г. [↑](#footnote-ref-1)
2. Некотенева М.В. К вопросу о понятии “международная река” и иным понятиям, используемым в отношении водных объектов, разделяемых несколькими государствами. // Актуальные проблемы российского права . 2006. № 1(3). С. 429-439. 0,5 п.л. [↑](#footnote-ref-2)
3. Реферат по теме «Территории в международном праве

   http://revolution./international/00031749\_0.html [↑](#footnote-ref-3)
4. Некотенева М.В. «Правовые проблемы использования международных водотоков», диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук

   Москва , 2008 [↑](#footnote-ref-4)
5. Гуреев С.А., Тарасова И.Н. «международное речное право» учебное пособие, Москва, издательство «юридическая литература», 2004 г. [↑](#footnote-ref-5)
6. Параграф 3 Гуреев С.А., Тарасова И.Н. «международное речное право» учебное пособие, Москва, издательство «юридическая литература», 2004 г.. [↑](#footnote-ref-6)
7. Вступила в силу, в том числе для СССР, 11мая 1949 г. [↑](#footnote-ref-7)
8. Конвенция о режиме судоходства на Дунае 1948 года

   http://infopravo.by.ru/fed1991/ch04/akt17672.shtm [↑](#footnote-ref-8)
9. « Бассейн реки Дунай»

   http://www.cawater-info.net/bk/water\_law/4\_2.htm [↑](#footnote-ref-9)
10. Гуреев С.А., Тарасова И.Н. «международное речное право» учебное пособие, Москва, издательство «юридическая литература», 2004 г. [↑](#footnote-ref-10)
11. Некотенева М.В. Механизм разрешения споров, связанных с использованием вод международных рек. // Тезисы докладов участников научной конференции “Актуальные проблемы развития международного права”. МГЮА. 21 апреля 2006 [↑](#footnote-ref-11)
12. О формирующемся портовом треугольнике (с планами создания международной свободной экономической зоны) Рени (Украина) — Галац (Румыния) — Джурджулешты (Молдавия) см.: Рени — украинский порт перед Дельтой // География, 2/2000 (спецвыпуск: Дунай), с. 30. [↑](#footnote-ref-12)
13. Подробнее см. об этом: С.В. Рогачев. Габчиково //География, № 4/2000 (спецвыпуск: Дунай), с. 14—17. [↑](#footnote-ref-13)
14. С.В. Рогачев. Северная точка на южной реке. Регенсбург. Между Венецией и Любеком//География, № 4/2000 (спецвыпуск: Дунай), с. 10. [↑](#footnote-ref-14)