

ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЈА РИЈЕКА ЈЕДНОСТРАНИМ АКТИМА ДРЖАВА

Internationalization of Rivers Through Unilateral Acts of States

Неко начелно и опће првенство интереса пловидбе пред свим осталим могућим начинима кориштења ријека — данас више не постоји⁽¹⁾. У сваком случају такав приоритет интереса не постоји на свим националним и међународним ријекама. Употребе ријека за непловне сврхе (*utilization except for navigation, l'utilisation en dehors de la navigation*) у стрмом су бројчаном порасту⁽²⁾ те рађају проблемима међудржавних, а посебно сусједских односа⁽³⁾, нпр. на подручју водопривредних задатака, здравствено штетних појава, опасности загађивања, итд.

Разне су ријеке у различитим ступњевима од интереса за врло различите могућности кориштења. Пловидба — ако више и није једини, а често ни важнији начин њихове употребе, још ће увијек и у једној даљој будућности на низу ријека бити важан па и најважнији начин њихове употребе.

То је разлог да се не занемари интерес на питањима која су везана уз међународну ријечну пловидбу.

*
* *
*

Опће обичајно међународно право не садржи правно правило које би страним државама давало право приступа њихових бродова и других пловних објеката било које врсте (трговачких, рибарских, хидротехничких, полицијских, ратних) у националне ријеке других држава. Ријека као дио државног подручја исто је тако неповредива, као што је то и тло (земља) које је дио државног подручја. Територијална обална држава — уколико нису на снази евентуалне супротне одредбе партикуларног међународног права, редовито уговорног, које дозвољавају и зајамчују пловидбу.

(1) *Visscher de, Théories et réalités en droit international public, quatrième édition, Paris 1970, стр. 231—232*; такође *Colliard, Evolution et aspects actuels du régime juridique des fleuves internationaux, RC Vol. 125 (1968—III), стр. 365*.

(2) Нпр. производња електричне енергије, натапање, одводњавање, прихваћање и одвођење отпадних вода, хлађење.

(3) *V. Andrassy, Les relations internationales de voisinage, RC Vol. 79 (1951—II)*.

бу неком њеном националном ријеком и бродовима страних застава — може недопустити, односно забранити бродовима страних застава пловидбу ријеком о којој је ријеч или оним дијелом те ријеке који се налази унутар њених државних граница и дио је њеног државног подручја.⁽⁴⁾ Но то недопуштање, та забрана, нормално се претпоставља; забрану није потребно посебно изрицати. У сумњи се пресумира ничим ограничена територијална сувереност. Без тога територијална држава не би била у пуном посједу своје територијалне суверености у том дијелу свог државног подручја. Брод стране заставе који би успркос томе упловио у дио ријеке који чини дио државног подручја територијалне државе повриједио би територијалну сувереност те државе. Јер право обалне државе да не допусти пловидбу стране заставе по ријеци која лежи унутар њених државних граница заиста је њено неусмљиво субјективно право, зајамчено објективним међународноправним поретком. Но то се њено право не смије конфундирати с њеним међународноправним дужностима. Изван сваке је сумње, наиме, да обална држава може бродовима страних застава допустити да плове њеном ријеком. Обална држава ће то учинити кад то нађе за сходно и под увјетима које ће сама поставити; »... every State can exclude foreign vessels from its national rivers, or admit them under certain conditions only, such as on payment of dues and the like.«⁽⁴⁾

Разумије се да ће обална држава у таквом случају вршити јурисдикцију над бродовима стране заставе којима је допустила — једнократно или опетовано — пловидбу њеном ријеком, и то за читаво вријеме док се ти бродови задржавају унутар њеног државног подручја. Ову ће јурисдикцију обална држава вршити, ако другачије није изричито уговорено, у пуном опсегу, онако како је на то овлашћује опће обичајно међународно право. Да ли, када, зашто и под којим увјетима ће територијална држава својим једностранним актом дозволити пловидбу страном броду — иако на то није обвезна неким међународним уговором — овиси посве и искључиво о њој самој. Очито је да ће се она при томе равнати по својим интересима. Према томе, када она одлучи да дозволи пловидбу броду (бродовима) стране заставе, такво допуштење очигледно не може и неће представљати повреду њене територијалне суверености. Све, дакако, под разумљивом претпоставком да је обална држава довољно слободно створила своју вољу, без притиска који би прелазили ону, у међународним односима често присутну и допуштиву мотивацију која се у међународном праву још не мора сматрати силом и диктатом. Могуће је, међутим, замислити притисак који долази изван територијалне државе и којему је циљ обратан, тј. ту државу спријечити да дозволи или дозвољава пловидбу страним заставама на темељу својих једностранних аката. Такво настојање да се спријечи издавање једностранних аката представљало би, наравно, мијешање у унутрашње ствари територијалне државе и повреду њезине суверености. Страна држава би такав притисак могла вршити због неких својих економских интереса, осјећајући се, нпр., оштећеном смањењем

(4) V. Oppenheim-Lauterpacht, *International Law — A Treatise — Vol. I, eight ed., London 1955*, s. 465 »*est un droit propre de l'Etat d'ouvrir, ou non, à la navigation internationale les rivières et canaux qui sont situés entièrement sur son territoire*«. (François, *Règles générales du droit de la paix, RC, Vol. 66 (1938—IV)*, стр. 53.

промета у својим ријечним лукама или уопће у приходима од транзита преко њеног подручја, до којег смањења би могла довести одређена интернационализација тубег ријечног тока. Такав мотив стране државе разумије се, не може одузети протуправност њеном мијешању у унутрашње послове друге државе, у овом случају територијалне државе која својим једностраним актом дозвољава — и то због унапређивања својих легитимних интереса — пловидбу страним заставама својом националном ријеком, којој тиме даје одређени међународни статус.

Оваје не улазимо у расправљање о допуствости или недопустивости дискриминације. Чини нам се да у појединим случајевима не би нужно морало представљати дискриминацију ако би се само једној или мањем броју држава (географских сусједа, земаља једног ријечног слива) на темељу једностраног акта допустила пловидба кад за то постоје оправдани разлози, док се другим заставама то не би дозволило јер за то не постоји потреба. Као разлог који би посебно оправдавао слободу пловидбе ограничену на двије⁽⁵⁾ сусједне државе које иста ријека час раздваја а час не, јер се црта границе често и удаљује од ријеке, тако да се ток ријеке и црта границе опетовано сијеку (случај Драве и границе између Југославије и Мађарске).

Како је то опетовано доказано, пуко прихваћање само „начела“ слободе пловидбе обично још није довољно и за фактично остварење те слободе. Потребно је установити конкретни режим за одређену ријеку. То се, претежно, постижава закључивањем међудржавних уговора. Међутим, тврђа коју на овом мјесту желимо поставити и бранити јест та, да међународни споразум није једини начин на који нека ријека, до одређеног часа национална (иако можда протиче кроз више држава или их раздваја), односно таква на коју се не примјењује неки међународни режим — може, у већем или мањем опсегу и садржају, постати међународном. Јасно израженом вољом територијалне државе могу бродови страних застава стећи право пловидбе какво им је односним једностраним актом дано и осигурано, при чему се исти имају придржавати режима пловидбе што га одређује територијална држава. Ми нигдје не налазимо правних аргумената који би се супротстављали овој тврђњи. При томе, наравно, не мислимо да је статус бродова страних застава утемељен на једностраном акту територијалне државе у свему једнак статусу страног брода на ријечи која је постала међународном ступањем на снагу неког међународног уговора. Главну разлику видимо у томе што се територијална држава у случају конвенционалних међународних ријека не може једноставно ослободити својих међународних обвеза. Она не може неку међународну ријеку, која дијелом протјече кроз њено државно подручје и стога чини дио њеног државног подручја, једноставно својом вољом вратити у статус националне ријеке и забранити пловидбу страним заставама на свом току ријеке. Напротив, код међународне ријеке која је таквом постала једностраним актом територијалне државе, ријека би, евентуално, опет могла и престати да има тако стечени правни статус. То би се опет остварило једностраним актом државе. Ово сматрамо фактично и правно могућим

(5) На ријечи *Mississippi* је слобода пловидбе по уговору између Шпанијолске и Сједињених Држава од 27. 10. 1965. била допуштена само тим двома државама.

и допустивим. При том се, међутим, не би смјело заборавити да би и ту било могуће да си територијална држава намјерно сама онемогући једноставно претварање међународне ријеке опет у националну. Мислимо на једностранни акт конструирани — што се облика и правне нарави тиче — попут или једнако ономе што га је египатска влада прогласила својом изјавом о Суецком каналу и о уређењу које се односи на његово управљање, даном у Каиру 24. 4. 1957. Споменути је акт, заједно с попутним писмом египатског министра вањских послова Mahmouda Fawzia од истог дана био регистриран у служеној збирци уговора Уједињених народа⁽⁶⁾ попут сваког међународног уговора којему је најмање једна уговорна страна држава-чланица Уједињених народа. Тиме се је, претпостављамо, жељело међународној заједници и свакој држави посебно пружити сигурност да став владе није часовит, да се помишља на трајан или бар трајнији став и да се у то жели увјерити и друге владе. Овај примјер би се, можда, могао слиједити и у случају када се некој ријеци жели једностранним актом дати одређени међународни статус.

*

* *

Будући је овдје ријеч о једностраном акту државе, непоходно је подвући да се под тим називом овдје мисли на правно правило створено у складу с уставним поретком и унутрашњим правом дотичне државе, најчешће поступком којим се доносе закони, али и на други, унутрашњим правним поретком предвиђени начин, и од за то овлаштеног органа. У случају који нас занима, тј. у вези с давањем извјесног међународноправног статуса некој ријеци, тај једностранни акт има, између осталог, карактер одређеног одрицања. Јер територијална се држава заиста и одриче једног свог права које она, на основу опћег међународног права, ужива у међудржавним односима. То се право састоји у овлаштењу недопустити односно забранити пловидбу страним заставама на својој ријеци. И управо тог се права она једностранним актом одриче и драговољно га напушта. Том акту, који је у ствари изјава воље међународноправног субјекта — територијалне државе, мора бити циљ да узрокује одређену међународноправну посљедицу, наиме намјеравану интернационализацију. За узроковање међународноправне посљедице није неопходно да тај једностранни акт од друге државе или трећих држава буде прихваћен. Никакв прихват, ни изричити ни прешутни (*tacitus consensus*) није потребан. У модерној пракси и доктрини превладао је став да правни учинак (ефект) наступа — или бар може наступити — самим објављивањем једностранног акта. То доказује и споменути египатска изјава. А тај се учинак, наравно, састоји у стварању, потврђивању, мијењању или укидању права. У нашем случају територијална држава губи једно своје право⁽⁷⁾.

(6) УНТС, вол. 265 (1957).

(7) Разумије се по себи да губитак права недозвољити одн. забранити пловидбу страним заставама фактично није штетан по ту државу, него користан. Одрицање од неког права може бити пробитачно по територијалну обалу државу. Она не би ишла за тим учинком кад уз губитак права не би очекивала неке, највероватније, економске предности.

А на другим државама је да користе или не користе једно новостворено правно стање.

Тешко би било, ако не и немогуће, једностраном акту одрицати подобност да изазове међународноправни учинак ако претпоставка да односни учинак није у супротности с међународноправним поретком може да буде утврђена као истинита. Ово утолико више, што они једностранни акти, који су у часу свог објављивања били у очигледној супротности с међународним правом, могу, понекад, представљати почетак једног размјерно краткотрајног процеса измирења међународне заједнице с дотичним актом, па и усвајање садржаја тог једностраног акта као међународног права. Као не тако давни, и уз то врло значајни примјер таквог акта наводимо Труманову декларацију о епиконтиненталном појасу из 1945⁽⁸⁾, која је у датом часу била супротна позитивном међународном праву. Истина, може се узети да је коначни учинак наступио тек у часу кад је садржај акта постао опће обичајно међународно право услијед непротивљења и прихваћања од стране осталих држава⁽⁹⁾. Проматрано са стајалишта фактичнога и неформалнога, Труманова је декларација била одмах изазвала неки, иако не коначни, међународноправни ефект тиме што је отпочео процес прихваћања, иако је била у супротности с позитивним правним поретком. Како би си онда могао порећи учинак једностраном акту који, с једне стране, није у супротности с међународноправним поретком, а с друге стране чак међународноправним субјектима ствара правне могућности кориштења права којих они по опћем међународном праву немају?

У погледу садржаја једностраног акта, пракса и доктрина не познају неких посебних ограничења. Оно што опће може да буде садржај међународноправног посла (*international transaction*)⁽¹⁰⁾, што је могуће и правно допуштиво, то би могло бити и садржај одговарајућег акта ако међународно право за получење учинка изричито не захтијева још и испуњење неке одређене правне потребштине (нпр. окупацију подручја као увјет његова стицања). То допушта да држава својим једностраним актом, по својој вољи, може врло прецизно дефинирати оно што одговара потребама конкретног случаја и њеним намјерама.

Садржај акта има карактеристике концесије⁽¹¹⁾. А давање концесије је је могуће увјетовати. Ту ће стога бити могуће да територијална држава наведе под којим увјетима дозвољава пловидбу страним заставама. Моћи ће точно дефинирати јурисдикцију коју ће вршити над бродовима

(8) Труманова декларација од 28. 9. 1945. поставља захтјев за тзв. *Continental Shelf*-ом (спиконтинентални појас). Декларација је много пута и на разним мјестима објављивана, нпр. у *Department of State Bulletin*-у, 20. 9. 1945, те у *American Journal of International Law*, 1946, *Supplement* стр. 45—47.

(9) Једностранни акти држава нису извори међународног права али могу бити пут којим ће се створити норма међународног права, јер ће нормативни садржај, ако одговара интересима других држава, бити прихваћен у опће или у партикуларно међународно право.

(10) *Oppenheim-Lauterpacht*, *op. cit.*, стр. 872 («... which is to be regarded as an international transaction. . . »).

(11) Алварез сматра да се у Јужној Америци полазило од појма концесије које су обале државе доброволно давале. То се чинило не само међународним уговорима него и легислативним актима. *V. Hyde, International Law Chiefly as Interpreted and Applied by the United States, Vol. I.*, стр. 534.

стране заставе. Поштивање суверености обалне државе и њеног правног поретка заправо се само по себи разумије. Бити ће потребније навести додатне њвјете ако то прилике траже, нпр. плаћање неких такса, пристојби за услуге и сл. Такође ће бити могуће у садржај акта унијети евентуална временска ограничења пловидбе (само дању, само у одређеним раздобљима године). Моћи ће бити наведени и они њвјети који се састоје од извршења протууслуга, давања аналогних права, реципроцитета ако је тај могућ (друга држава би такође могла на једној својој ријечи дозволити пловидбу страним заставама), итд. Нарочито би акт могао садржавати подробне одредбе о начину евентуалног враћања ријеке у статус посве националне ријеке, тј. случајеве када и њвјете (резолутивни њвјет)⁽¹²⁾ под којим би територијална држава окончала режим створен њеним актом, можда уз обавезу неких претходних обавијештења и поштивање неких рокова.

Што се облика једностраног акта тиче, разумије се да међународно право, као она правна грана која редовно и у правилу није и не може бити формализирана, не располаже никаквим строгим правилима у погледу на облик акта. Досадашњи једностранни акти држава могу да послуже само као необвезатни њзор. Државе су у том погледу невезане.

Ако објављивању једностраног акта слиједи понашање у складу с актом, како од стране државе која га је донијела и прогласила, тако и од стране других држава, тада је створено ново међународно право. Јер оно се не ствара само тиме што субјекти међународног права ѡговорним и обичајним путем ѡзајамно преузимају обвезе и права, него и путем једностраног преузимања правних обвеза⁽¹³⁾. Свака се држава може лимитирати (théorie de l'autolimitation) у својој суверености, па чак у крајњем случају и добровољно се одрећи својег међународноправног субјективитета. Тим је јасније да се може у једном просторно незнатном дијелу свог подручја одрећи права забранити приступ бродовима страних застав, не одричући се при том своје суверености и своје јурисдикције.

*

* *
* *

Наша тврђња да ријека може да добије извјесни међународноправни статус и једностраним актом државе налази своју потврду и у међународној пракси. Не сматрајући потребним ово доказивати, јер такви су докази одавна познати — иако, можда, нису довољно ѡчени — подсјећамо да је, нпр., Бразилија својим декретом од 7. 12. 1866. изјавила да је ријека Амазона отворена бродовима свих држава почам од 7. 9. 1867⁽¹⁴⁾. Исто су то учиниле све државе на Амазони, па је тако на тој великој и важној ријечи проглашена слобода пловидбе за све заставе. Будући да та слобода није истодобно представљала ѡговорну обавезу за обалне држа-

(12) Нпр. док се не изгради неки други прометни пут, док се не доврши неки пловни канал и сл.

(13) V. Guggenheim, *Lehrbuch des Völkerrechts, Band I*, стр. 137.

(14) Hyde, *op. cit.* стр. 532.

ве, оне су смјеле — а тиме су се знале и користити — пролазно обустављати ту слободу⁽¹⁵⁾.

Венезуела је својим законом од 14. 5. 1869. и једним декретом од 1. 7. 1869. отворила Ориноко страним трговачким бродовима. А једним декретом од 1. 7. 1893. исто је тако опет и забранила пловидбу страним заставама на многим пловним путевима те исте ријеке. Венезуела је, према томе, добар примјер дозвољавања једностраним актом и затим забрањивања на исти начин пловидбе Ориноком и његовим сливом.

На ријекама Уругвај, Парагвај и Парана обалне су државе средином прошлог стољећа успоставиле режим слободе пловидбе — такођер једностраним актима.

Италија дозвољава пловидбу ријеком Пад иако је она данас цијелим својим током у једној истој држави и нигдје не чини границе између двију држава те није на снази ни неки међународни уговор који би јој давао статус међународне ријеке.

Што се овакве праксе тиче, нарочито оне која је забиљежена у Јужној Америци, дала је она право Алварезу да устврди како се начело слободе пловидбе ријекама Америке није развило на исти начин као у Европи, него као концесија добровољно дата од стране територијалне државе: »... but as a concession accorded voluntarily by the riparian States through.... or of legislative acts (подвукао В. И.)⁽¹⁶⁾.

И европска доктрина је забиљежила могућност давања међународног статуса ријекама мимо међународних уговора. Тако Дам (Dahm) тврди: „Неке међународне ријеке уопће нису предмет међународних уговора. Један низ навластито јужноамеричких држава није међународно-правно везан⁽¹⁷⁾. Слично закључује Гугенхајм (Guggenheim) кад каже: „... њихово кориштење, према томе и пловидба, стоји искључиво под правним поретком обалне државе, која, међутим, може другим државама, одн. њиховим припадницима, подијелити права кориштења (својих) националних вода“.⁽¹⁸⁾

Једну посебну потврду о прикладности једностраних аката за сврхе о којима је овдје ријеч налазимо у резултатима рада Барселонске конференције одржане 1921.

Као што је опћенито познато потписане су 20. 4. 1921. у Барселони двије конвенције (свакој је придодан и посебан статут) и то *Конвенција и Статут о слободи транзита и Конвенција и Статут о режиму пловних путева од међународне важности*. Овој другој конвенцији придодан је још и тзв. *Додатни протокол*.

Истога дана потписана је и *Декларација о праву на заставу држава које немају морске обале*⁽¹⁹⁾.

У својој укупности резултати барселонске конференције ничим не протурјече тврђњи о једностраним актима као погодним средствима унапребења међудржавних односа на том подручју. Но нарочито говори у

(15) Бартош, Међународно јавно право, II књига, Београд 1956, стр. 119.

(16) V. Whiteman, *Digest of International Law*, Vol. 3, стр. 881.

(17) V. Dahm, *Völkerrecht, Band I, Stuttgart 1958*, стр. 626—627.

(18) V. Guggenheim, *Lehrbuch des Völkerrechts, Band I, Basel 1948*, стр. 365.

(19) Сви су ови инструменти објављени у АНТС Вол. 7 (1921—1922)

прилог нашег става чл. I. т. 2. Статута који се односи на режим пловних путева од међународне важности. У том се, наиме, чланку Статута даје дефиниција пловних путева (*voies navigables, navigable waterways*) па се, између осталог, каже да међу пловне путеве од међународне важности на које се Статут односи спадају и они, међу које несумњиво спадају и ријеке (*voies d'eau naturelles, natural waterways*), који су таквима, тј. од међународне важности, изричито проглашени једностраним актима држава под чијом сувереношћу се ти пловни путеви у цијелости или дијелом налазе⁽²⁰⁾. Посебно је карактеристичан Додатни протокол Конвенцији о режиму пловних путева. Том је Протоколу сврха да државама укаже на прилику, и да их стимулира, да иду и даље од Статута, те да још више олакшају слободу трговачке пловидбе. И то тиме, што би државе потписнице Протокола дозволиле пловидбу страним бродовима и на оним својим пловним путевима *који се не сматрају од међународног интереса* (подвукао В. И.) — и то било на свим таквим пловним путевима, било само на природним⁽²¹⁾.

Из овог се, у наслону на аргумент а *maiori ad minus* може закључити да је једностраним актом могуће дозволити пловидбу страним заставама на ријеци од међународне важности; јер Додатни протокол сматра не само могућим него и пожељним да се таква пловидба допусти и на пловним путевима који немају међународни значај.

Наше настојање доказати да се ријеци може дати извјесни међународни статус и једностраним актом има у толико смисла, што то у уџбеницима и опћим дјелима није увијек довољно снажно истакнуто. Понекад би се могао стећи утисак да се међународни статус ријеке увијек оснива на међународном уговору и да једино тако и може да буде. Циљ који имамо пред очима је у томе, да укажемо на извјесне предности једностранних аката пред уговорима. Ови први могу бити бржи и једноставнији пут за остварење што несметаније пловидбе и за уклањање националних баријера него што су то уговори. Што већа слобода транзита и што повољнији режими на пловним путевима — циљеви којима је тежила барселонска конференција 1921. — могли би се, вјеројатно, још знатно унаприједити посредством једностранних аката. Јер њихов садржај не

(20) *»In the application of the Statute, the following are declared to be navigable waterways of international concern:*

1

2. *Waterways, or parts of waterways, whether natural or artificial, expressly declared to be placed under the regime of the General Convention regarding navigable waterways of international concern either in unilateral Acts of the States under whose sovereignty or authority these waterways or parts of waterways are situated, or in agreements made with the consent, in particular, of such States.»* (т. 2 чл. 1 Статута).

(21) *»The States signatories of the Convention on the Regime of the Navigable Waterways. . . further concede, on condition of reciprocity, without prejudice to their rights of sovereignty, and in time of peace,*

(a) *on all navigable waterways,*

(b) *on all naturally navigable waterways, which are placed under their sovereignty or authority, and which are placed under their sovereignty or authority, and which, not being considered as of international concern, are accessible to ordinary commercial navigation to and from the sea, and also in all the ports situated on these waterways, perfect equality of treatment for the flags of any State signatory of this Protocol as regards the transport of imports and exports without transshipment.*

мора у толикој мјери бити овисан о часовитим политичким увјетованостима. При склапању уговора играју често велику улогу подјеле држава у разноврсне постојеће политичке групације. То доводи до тешкоћа које не морају бити ни у каквој вези са самим предметом преговора.

Једностраним актима територијалних обалних држава отвара се могућност пловидбе страним заставама на начин који територијална држава у сваком посебном случају сматра потпуно спојивим са својом сувереношћу и својим интересима. Територијалне државе могу саме одређивати што, колико и на које вријеме дају и осигуравају слободу пловидбе. Ово представља велику предност у успоредби с низом међународних уговора, мировних и оних којима се конкретно изграђивао режим на међународним ријекама, јер је дио тих уговора учвршћивао доминацију великих и необалних држава над средњим и малим обалним државама⁽²²⁾. Велике силе нису биле приправне да на својим ријекама уговорним путем, у сличним увјетима и уз примјену реципрочности, другим државама даду права која су саме за себе захтијевале (Seine, Loire, Garonne, Rona, Temza). Укратко, велике су силе, као што је то врло често случај и на другим врло различитим пољима међународних односа, имале два критерија. Овакве тешкоће могу се избјећи једностраним актима. Они су данас још недовољно искориштено средство обарања запрјека што несметанијој међународној трговини и што слободнијем међународном транзиту.

Др Владимир Иблер

РЕЗЈУМЕ

Интернационализација рек односторонними актима государств

Вначале дається обзор основних положень міжнародного права, относящихся на судоходные реки, являющиеся как внутренними, так и международными водными путями. Затем указывается на различие в правовом режиме международных рек в зависимости от того, установлен ли этот режим международными соглашениями или же в одностороннем порядке самим государством. Автор особое внимание уделяет правовой природе и особенностям односторонних актов государств, объявляющих какую-либо реку международной судоходной рекой. Автор считает законным и допустимым подобный порядок интернационализации рек и не согласен с аргументами, выдвигаемыми против подобных методов. Он указывает, что их закономерность подтверждают не только доктрина, но и международная практика, правда, главным образом внеевропейских стран.

Часто в новейших учебниках и системах (traité) международного права данной проблеме не уделяется должного внимания. Автор имеет намерение показать преимущества подобного унилатерального (одностороннего) порядка определения режима международных рек по сравнению с осуществлением той же цели в договорном порядке. К числу остальных преимуществ указанного порядка следует отнести и то обстоятельство, что содержание одностороннего акта государства не зависит в такой мере от

(22) V. Visscher de, op. cit. стр. 234—235.

сложившейся политической и прочей обстановки, к какой оно зависит от них при определении правового режима международными соглашениями. Значительное затруднение представляет деление государств на антагонистические группы, сказывающееся и на решение вопросов, не связанных с существующим делением. При регулировании правового режима рек в одностороннем порядке в значительной степени устраняются препятствия, создаваемые международными договорами. Одной из таких помех является двойственность подходов великих держав к предоставлению прав пользования реками: они противятся установлению на своих реках такого же режима, какой требуют для себя на чужих реках. В интересах международных перевозок пассажиров и грузов, чтобы государства односторонними актами как можно чаще предоставляли право пользования своими реками в качестве международных судоходных путей, что ведет и к созданию условий для свободы судоходства.

SUMMARY

Internationalization of rivers through unilateral acts of States

First a survey of fundamental rules of International Law concerning navigable rivers is given, both national and international. That is followed by a description of the differences between the legal status of international rivers created by international treaties — as compared to those created by unilateral acts of States. The author points out the legal nature and the qualities of unilateral acts of States as the means of internationalizing navigable rivers. He insists on the legality and permissiveness of this way to internationalize rivers. According to him there is no acceptable argument to be found against this assertion. Just on the contrary, there can be found, in one part of the doctrine, proofs for the correctness of this standpoint; and also in international practice — although mostly in non-European countries.

This state of affairs is sometimes insufficiently pointed out in more recent text-books and systems (treatises) of International Law. The author's intention is to stress all the advantages of unilateral acts of States in comparison to international treaties used to reach the same goal. It is mentioned, among these advantages, that the content of unilateral acts of States is far less dependant on momentary political circumstances and existing conditions. Especially the division of States in adversary groups creates difficulties in no connection with matters which have to be negotiated. Unilateral acts of States can avoid these and other hindrances in connection with the conclusion of treaties. One of them is the double standard of big powers, unwilling to allow on their rivers, regimes they ask for on foreign rivers. It would be in the interest of the international trade and traffic to use unilateral acts of States more often in order to internationalize rivers and establish the freedom of navigation.

RÉSUMÉ

L'internationalisation des fleuves par la voie des actes unilatéraux des Etats

En premier lieu un aperçu est exposé des règles du droit international qui se rapportent aux fleuves navigables, soit qu'il s'agisse des fleuves nationaux soit des fleuves internationaux. Ensuite les différences sont expliquées dans le régime juridique des fleuves internationaux en considération du fait s'ils ont obtenu ce statut par les conventions internationales ou par une décision unilatérale de l'Etat. L'auteur attire particulièrement l'attention sur la

nature juridique et les qualités distinctives de l'acte unilatéral de l'Etat par lesquelles on attribue à un fleuve le statut de fleuve navigable international. Il est d'avis qu'un tel procédé d'internationalisation des fleuves est légal et permis. Les arguments sont inadmissibles qui plaident contre une telle méthode. Au contraire, sa légitimité est confirmée non seulement par la doctrine, mais aussi par la pratique internationale — d'ailleurs dans la plupart des cas dans les pays hors d'Europe.

Dans les manuels et les traités de Droit international les plus récents bien souvent on ne consacre pas suffisamment d'attention à ce problème. L'intention de l'auteur est de démontrer les avantages d'un tel procédé unilatéral de l'attribution du statut des fleuves internationaux en comparasion avec la réalisation du même but par la voie des conventions internationales. Parmi les autres avantages se trouve aussi le fait que le contenu de l'acte unilatéral de l'Etat ne dépend pas dans une telle mesure des circonstances politiques et des autres circonstances comme c'est le cas des conventions internationales. Les difficultés sont créées surtout par la division des Etats en groupes antagonistes, ce qu'on peut apercevoir aussi dans le règlement des questions avec lesquelles cette division n'est pas en rapport. La réglementation unilatérale écarte dans une large mesure les obstacles qu'entraîne la convention internationale. Un de ces obstacles est le double standard qu'appliquent les grandes puissances qui ne sont pas disposées à accorder sur leurs fleuves un tel régime qu'elles réclament pour elles sur les fleuves étrangers. Il est dans l'intérêt de la circulation internationale des marchandises et des hommes de recourir aussi souvent que possible aux actes unilatéraux des Etats aux fins de conférer le statut des voies navigables internationales aux fleuves et pour contribuer à la réalisation de la liberté de la navigation.