

УДК 341.224.3

Євген Самойленко,канд. юрид. наук, старший викладач
кафедри міжнародного, європейського
та екологічного праваНавчально-наукового інституту права
Сумського державного університету

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РІЧКОВОГО СУДНОПЛАВСТВА В ЕПОХУ ДОКЛАСИЧНОГО МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Стаття присвячена характеристиці правового режиму судноплавного використання міжнародних рік від найдавніших часів до Вестфальського миру 1648 року. На основі аналізу міжнародних актів та актів внутрішньодержавного права автор виділяє специфічні риси регламентації річкового судноплавства в зазначений період.

Ключові слова: міжнародна ріка, річкове судноплавство, Вестфальський мир 1648 року, римське право.

Постановка проблеми. Проблематика правового режиму річкового судноплавства є однією з найдавніших у міжнародному праві. Вже протягом двох тисячоліть вона зберігає свою актуальність, особливо з огляду на те, що до кінця XIX століття проблема міжнародних рік зводилася майже виключно до їх судноплавного використання. Незважаючи на це, в науці стародавнє і середньовічне міжнародне право взагалі та міжнародне річкове право зокрема продовжують розглядати відокремлено, без встановлення зв'язку між ними, верифікації й аналізу їх впливу на становлення та розвиток класичного міжнародного права. При цьому загально визнаним «водорозділом» між докласичним та класичним міжнародним правом є Вестфальський мир – Мюнстерський та Оснабрюцький мирні договори 1648 року – основа так званої вестфальської конфігурації європейського міжнародного права, що заклала фундамент нового європейського правопорядку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин проблеми. Дослідженням історії міжнародно-правової регламентації річкового судноплавства займалися як вітчизняні (Ю. Я. Баскін, П. Є. Казанський, О. М. Наумов та ін.), так і зарубіжні (С. Біндофф, Б. Вейсенборн, Б. Вітані, С. О. Гурєєв, М. В. Некотенева, Р. Хамме та ін.) вчені. Разом із тим правовий режим судноплавного використання міжнародних рік від найдавніших часів до Вестфальського миру 1648 року потребує подальшого системного осмислення.

Метою статті є визначення особливостей регулювання річкового судноплавства в епоху докласичного міжнародного права.

Виклад основного матеріалу. Аналіз стародавнього міжнародного права свідчить, що з виникненням перших держав окремі угоди лише опосередковано стосувалися питання річкового проходу. Наприклад, у договірній практиці держав Стародавнього Китаю мало місце

укладення угод щодо міжнародних рік, але вони стосувалися закріплення зобов'язань не завдавати рікам шкоди [1, с. 16], заборони односторонньої зміни русел рік як таких, що мають велике господарське значення для країн, територією яких вони протікають [10, с. 27]. Досвід водокористування тих часів показує, що річковий стік мав для людини не судноплавне, а інше значення: ці води використовувалися перш за все для питних, гігієнічних і особливо іригаційних цілей [17, с. 12]. Тому слід погодитися з твердженням, що вести мову про міжнародно-правовий режим річкового проходу до початку нашої ери немає сенсу. І хоча інтернаціональне судноплавство на міжнародних ріках виникло значно раніше, достовірно відомо, що воно регулювалося на основі актів внутрішньодержавного характеру [3, с. 9]. Так, греки володіли правом проходу р. Ніл, але були позбавлені його на ріках Тигр та Євфрат. У Стародавньому Римі, де традиційно вороже ставилися до іноземців як до безправних, право пересування на суднах ріками почало надаватися іноземним особам лише із завершенням Пунічних війн і тільки тим із них, які мали патронів із числа місцевих громадян [3, с. 9; 7, с. 39].

Римське право відносило судноплавні ріки до *res extra patrimonium (res extra commercium)* – речей, не підвладних пануванню особи (вилучених із цивільного обігу), а саме до *res omnium communes* (речей загального користування, що не могли перебувати у приватній власності) [7, с. 21–22; 18, с. 103–104]. Якщо говорити точніше, ці ріки належали до категорії речей *res publicae in publico usu* – об'єктів матеріального світу, що перебували у публічному користуванні [7, с. 21; 12, с. 95]. Власне, самі договірні норми для Римської держави, яка прагнула монополізувати річкове судноплавство, були малопоширеним явищем. За часів імператора Нерона римляни завершили більше ніж півсторічне будівництво дамби «для приборкання Рейну». Готувався проект з'єднання рік Мозелла (Мозель)

та Арап (Саона) за допомогою штучного каналу з метою сполучення Середземного і Північного морів, але його реалізації завадили римські легати. Рим не поділяв ідей свободи проходу суден навіть прикордонними ріками. Щоправда, вона передбачалася договорами V–IV століть з італійськими общинами (перша з угод була укладена в 493 році до н. е., наступна – у 358 році до н. е.), але там швидко втратила своє значення [2, с. 38; 8, с. 249; 19, р. 1–83].

Загалом нечисленні договори республіканського та імператорського періодів Римської держави щодо питань руху суден міжнародними ріками укладалися нею не з іншими державами, а з племенами. Зазвичай такі угоди були нерівноправними для варварів і в кращому разі пов'язувалися з наданням їм *jus commercii* – права торгівлі. *Jus commercii* включало в себе право проходу міжнародними ріками, яке мало яскраво виражений похідний характер стосовно даної конструкції римського права. Якщо за договором Марка Аврелія з квадами, маркоманами, язигами і бурами від 175 року їм заборонялося мати судна на Дунаї, що контролювала римська флотилія [7, с. 41–42], то за часів Тацита племена, які населяли правий берег Рейну, отримали можливість плавання на всій річці, включаючи римські води, а в угоді Авреліана з вандалами від 271 року йшлося про право останніх здійснювати торгівлю і судноплавання на Дунаї [19, р. 39]. Взагалі певний ступінь свободи судноплавання встановлювався в тому разі, коли у Риму та його сусідів з'являлися спільні економічні інтереси, задоволенню котрих не ставала на заваді політична обстановка. Проте, оскільки території навколо римської держави населяли різноманітні племена з нижчим рівнем розвитку, з ними Рим вступав у офіційні зносини нечасто [7, с. 44].

Таким чином, у протоантичну та античну епохи першими державами не було запроваджено міжнародно-правового режиму річкового судноплавання. Порядок проходу суден визначався нормами внутрішнього права. Режим руху іноземних суден, як виняток, в окремих випадках доповнювався положеннями загальних (торгових) угод, укладених без дотримання принципу рівності договірних сторін. Останніми виступали не тільки держави як суб'єкти міжнародного права, а й різноманітні общини, сформовані за територіальною ознакою, варварські племена тощо («дискриміновані контрагенти») – політико-територіальні одиниці, стан розвитку та внутрішньої організації яких вказує на відсутність у них рис державності, а отже, і міжнародної правосуб'єктності як невід'ємного атрибуту повноцінних учасників міжнародних відносин. Такий стан правового регулювання судноплавання використання річкових вод пояснюється прагненням найбільш розвинених держав того часу до гегемонії на водних просторах. При цьому право проходу ріками асоціювалося з правом торгівлі та не вважалося самостійною категорією [13, с. 58; 14, с. 53].

Із падінням Римської імперії проблема міжнародно-правового режиму судноплавання на міжнародних ріках на кілька століть втрачає

своє значення. Як зазначає П. Казанський, у добу Середньовіччя народи жили за початками міжнародного права стільки ж, скільки на основі внутрішнього права окремих держав, спільнот, союзів, об'єднань тощо. Тому однозначно говорити про існування в чистому вигляді міжнародних відносин у сфері річкового судноплавання в Середні віки не уявляється можливим [7, с. 45–46].

У названу історичну епоху регулювання плавання іноземних суден на міжнародних ріках здійснювалося переважно на основі актів внутрішнього права, зокрема варварських правд. Звичаяє право германських племен (ст. 23 Салічної правди, ст. 83 Алеманської правди, ст. 7 Фрізської правди, ст. 7 Бургундської правди, ст. 5 Вестготської правди) стосувалося регламентації різних аспектів судноплавання на ріках, безпосередньо закріплюючи в окремих положеннях елементи свободи річкового проходу (наприклад, ст. 7 Фрізської правди про заборону закриття рік для суден) [3, с. 10; 11, с. 43–45]. До згаданих збірок слід також віднести численні едикти перших франкських королів, спрямованих на підтримання судноплавання, нагляд за ними, обмеження фіскальних зловживань та охорону великого західного річкового торгового шляху між Північчю та Півднем Європи (Рейн – Рона) [7, с. 49]. Пізніше, в епоху правління династії Меровінгів та Каролінгів, ріки були визнані власністю короля. Плавання на них іноземних суден обкладалося митом, і монархи стежили за тим, щоб окремі феодалі не проявляли самоуправства (едикт Хлотара II 615 року, капітулярій Піпіна Короткого 775 року, капітулярій Карла Великого 779, 803, 805 та 806 років) [3, с. 10; 11, с. 45–51]. За часів Карла Великого в гирлі Рейну та на інших ріках були запроваджені посади охоронців берегів. Щоб упорядкувати плавання ріками та встановити єдиний водний шлях в імперії, Карл Великий хотів з'єднати каналом Регніц (притоку Дунаю) й Альтмюль (притоку Майну). Але ці заходи з нормалізації регулярного руху суден не були завершеними у зв'язку зі смертю монарха та розпадом його імперії. І хоча Верденський договір від 11 серпня 843 року про поділ імперії містив положення про збереження за населенням новостворюваних держав тих самих прав, які мали місцеві піддані в кожній із цих країн [7, с. 50], поступального розвитку річкове право в Західній Європі так і не дістало.

Починаючи з X століття у розрізі правового регулювання судноплавання на міжнародних ріках можна констатувати повний розрив із римськими традиціями у спробах сформувати його міжнародно-правовий режим. У регламентації даної сфери пріоритетне значення остаточно отримало старогерманське право. Незважаючи на те, що воно розглядало ріки *frei und befriedet* (вільними і мирними), останні були відкритими для проходу насамперед для місцевих мешканців. При цьому в умовах прогресуючої феодальної роздробленості превалювання приватно-правових конструкцій над публічно-правовими призвело до присвоєння феодалами на рівні з королем окремих ділянок рік. Тому на

практиці свобода судноплавства взагалі зберігалася тільки в тих місцях, де це було вигідно володільцям ділянок цих рік, які намагалися отримати від пересування суден якомога більше особистої вигоди [7, с. 46–47, 50–53]. Кожний прибережний феодал, а потім і міська влада постійно встановлювали нові мита [2, с. 57]. Їх кількість була досить великою, особливо на ріках Германської імперії – держави формальної єдиної, але вже до XIV–XV століття роздробленої на безліч феодальних володінь [3, с. 10–11]. Усі мита, що сплачувалися на той час і зазвичай становили більшу половину вартості вантажу, можна розділити на 3 основні групи:

транзитні, які стягувалися за право проходу рікою і існували на державних кордонах (Штадське та Гамбурзьке на Ельбі, Додерхтське на Шельді, Оппенгеймське на Майні) [20, р. 43; 25, s. 56];

охоронні, що були поширені в нижній течії Рейну, а також на Майні та Шельді [21, s. 21];

перевантажувальні, котрі існували в Кельні, Страсбурзі й інших містах [7, с. 54–55; 22, s. 25].

Описана фіскальна політика призвела до того, що торгівля почала вестися з використанням суто сухопутних та морських просторів в обхід річкових шляхів [7, с. 61]. Спроби встановлення хоча би прообразу міжнародно-правового режиму користування річковими водами, тим більше з помірним обкладенням судновласників митами, в Середні віки мали епізодичний характер і пов'язувалися зі створенням на ріках різного роду торгових асоціацій, гільдій, союзів, корпорацій і т. ін. [13, с. 60].

8 червня 1171 року між Феррарою, з одного боку, та Ломбардською лігою і Венецією – з іншого, було підписано Договір про вільне й безпечне плавання на р. По із зобов'язанням сторін зберігати її води відкритими для проходу всім людям [9, с. 22]. Упродовж наступних 50 років подібні угоди укладалися з Мантуєю, Болоньєю та іншими містами [23, р. 333–334, 447–452], але на кінець XIII століття запроваджений цими домовленостями режим припинив своє існування [3, с. 12].

У 1226–1236 роки утворюється союз міст Майнцу, Вормсу, Шпейєру, Страсбургу і Базелю – *Civitates conjuratae* – для забезпечення свободи судноплавства на Рейні, який у середині століття налічував близько 70 членів. Союз був визнаний деякими іноземними державами (наприклад, Нідерландами), мав свою флотилію, в т. ч. й військову, для захисту своїх інтересів. Судна нечленів союзу не мали права плавати рікою та не допускалися в порти його учасників. У 1268 році союз домігся відміни всіх митних платежів, крім імперських. Однак у середині XIV століття він був розгромлений військовим натиском конкурента – союзу лицарів Лева [3, с. 12; 7, с. 63; 9, с. 22]. Останній був утворений у кінці XIII століття в середовищі прирейнських германських госуларів та місцевих феодалів із метою захисту раніше належних їм фіскальних привілеїв на цій річці. Золотою буллою 1356 року імператора Карла IV за Левським союзом було визнане право регулювати рейнське судноплавство на спеціальних кон-

ференціях та обкладати його зборами. Союз підтримував безпеку пересування суден, судноплавний стан ріки і, попри введення надмірних мит для плавзасобів, продовжував функціонувати до кінця XVII століття [7, с. 63–64].

Подібна ситуація склалася й на інших ріках Західної Європи, наприклад на Ельбі. За відсутності будь-яких міжнародних домовленостей щодо користування рікою купці на підставі договорів з окремими феодалами мали отримувати право проходу в межах їхніх володінь. Крім того, іноземцям не гарантувалася особиста чи майнова недоторканність, а свобода судноплавства для торговців могла існувати тільки у випадках, спеціально визначених у таких угодах [7, с. 64–65].

На протигагу цьому конструктивніший розвиток регулювання проходу міжнародними річками відбувався у Східній Європі, де судна не обтяжувалися непомірними зборами. У добу середньовіччя в даному регіоні з'являються перші відповідні міжкнязівські домовленості. Так, збереглися відомості, що в 1066 році болгарі просили у князя Володимира дозволити їм вільну торгівлю на ріках Ока і Волга. Отримавши згоду, руські купці натомість набули право безперешкодного доступу в Булгарію [15, с. 235]. У 1229 році між Смоленськом та Ригою і Готським берегом було укладено договір, присвячений правовому положенню купців та організації торгівлі, який встановлював свободу судноплавства, в т. ч. транзитного, на Західній Двіні на рівних для сторін умовах [16, с. 4–5]. Цей договір двічі підтверджувався – у 1260 та 1339 роках [3, с. 14]. Він передбачав відмову від проїзного мита [2, с. 72], а також від берегового права. Суть останнього полягала в тому, що монарх набував усіх прав на судна та майно, що на них було, у разі, якщо вони зазнавали аварії і були викинутими на берег чи приставали до берега у недозволеному місці [3, с. 14]. Відмова від берегового права трапляється в Оріховецькому мирному договорі Новгороду зі Швецією 1326 року [4, с. 68].

Окрім положень про свободу річкового судноплавства, що включалися до загальних торгових та мирних договорів, укладалися і спеціальні угоди щодо надання безперешкодного річкового проходу. До таких домовленостей можна віднести договірну грамоту Новгороду з Ригою і Любеком 1269 року, яка передбачала забезпечення сторонами вільного пересування на судах для іноземних купців та інших осіб. Вельми схожий характер мали договірні грамоти: між Новгородом, з однієї сторони, та Любеком, Готським берегом і Ригою, з іншої, 1301 року [4, с. 62–64]; Великого князя Московського і Володимирського Дмитра Іоановича з Великим князем Тверським Михайлом Олександровичем 1368 року; Великого князя Тверського Бориса Олександровича з Великим князем Московським Василем Васильовичем 1451 року [6, с. 100]. Даній сфери стосувалися договори Новгороду з ганзейськими містами 1392 та 1436 років, а також угода Новгороду та Пскова з Лівонським орденом 1448 року [4, с. 83, 110, 121].

З утвердженням абсолютизму в Європі у XVI столітті, що настав після феодальної роздробленості, у розвитку режиму судноплавного використання міжнародних рік значних зрушень не відбулося. Правовий статус рік, як і раніше, розглядався переважно через призму приватно-правових конструкцій: в офіційних актах ряду держав регіону знову закріплюється приналежність судноплавних рік монархові (наприклад, *Ordonnance des Eaux et Forêts* 1669 р. у Франції) [7, с. 68–69; 24, р. 28].

Але все ж не варто переоцінювати при цьому ролі Вестфальських мирних договорів 1648 року у формуванні міжнародного річкового права і режиму судноплавства на транскордонних водних шляхах [5, с. 55; 12, с. 89], оскільки насправді вони не спричинили корінних змін в обговорюваному питанні. Умови Вестфальського миру щодо скасування в інтересах торгового судноплавства нових митних платежів за річковий прохід, які існували під час Тридцятилітньої війни 1618–1648 років, відновлення безпеки та довоєнних правил руху суден так і не були реалізовані на практиці [24, р. 29]; Нідерланди домоглися повного закриття для іноземних суден р. Шельди [3, с. 14], каналів Зас і Цвін та інших прилягаючих до ріки рукавів [7, с. 121].

Висновки

Отже, як і в попередні епохи, в Середні віки регулювання проходу транскордонними прісноводними стоками відбувалося насамперед на основі актів національного законодавства. Водночас у сфері середньовічного річкового права стосовно судноплавства склалася специфічна система відносин, у конкретних проявах відмінних від тих, що мали місце в античну добу. Розгляд території держави як власності монарха, привласнення ділянок рік феодалами загалом, а також приналежність територіального верховенства та юрисдикції до атрибутів права власності цих осіб істотно вплинули на правове положення міжнародних судноплавних рік. Їх інтернаціональне і навіть внутрішнє судноплавне використання значно ускладнилося, а подекуди стало практично неможливим через юридичні формальності та пов'язані з ними фіскальні бар'єри. Феодали на своїх ділянках рік запроваджували власні спрощені за структурою правила річкового проходу, які не гарантували безпеки судноплавства та були зорієнтовані на отримання доходів від сплати обтяжливих митних зборів.

Така «полірежимність» фактично кожного водного шляху не сприяла утвердженню єдиних правил плавання на них. Лише окремі аспекти судноплавства відображалися в мирних, торгових і спеціальних (щодо конкретних рік) угодах. Зрештою ключові домовленості цього періоду, такі як Мюнстерський та Оснабрюцький мирні договори 1648 року, що сформувавши т. зв. вестфальську систему відносин між країнами, не можна однозначно оцінити як ефективні з точки зору розвитку міжнародного річкового права. Вони не спричинили радикальних змін

у напрямі запровадження основ міждержавного регулювання річкового судноплавства. Навпаки, тогочасний режим проходу міжнародними ріками характеризувався надзвичайною партикулярністю, фрагментарністю та нестабільністю. При цьому об'єднання судовласників, купців і самих міст між собою, а також кооперація останніх з окремими князівствами задля налагодження чи збереження торгових зв'язків із використанням водного сполучення були тимчасовими, не мали чітко вираженого публічного характеру. Вони являли собою приклад внутрішньодержавного або ж аналог сучасного транскордонного співробітництва, несумісного за своєю природою з міжнародним правом.

Список використаних джерел:

1. Анцелевич Г. О. Міжнародне публічне право : підручник / Герольд Олександрович Анцелевич, Олександр Олексійович Покрещук. – К. : Алерта, 2005. – 424 с.
2. Баскин Ю. Я. История международного права / Юрий Яковлевич Баскин, Давид Исаакович Фельдман. – М. : Междунар. отношения, 1990. – 208 с.
3. Баскин Ю. Я. Международно-правовой режим рек: история и современность / Юрий Яковлевич Баскин, Людмила Васильевна Корбут ; [отв. ред. Г. И. Тункин]. – М. : Изд-во "Наука", 1987. – 160 с.
4. Грамоты Великого Новгорода и Пскова / под ред. С. Н. Валка. – М. : Изд-во АН СССР, 1949. – 409 с.
5. Гуреев С. А. Международное речное право : учебное пособие / Сергей Александрович Гуреев, Ирина Николаевна Тарасова. – М. : Юрид. лит., 2004. – 352 с.
6. Духовные и договорные грамоты князей великих и удельных / под ред. С. В. Бахрушина. – М. : Типография Вильде, 1909. – 153 с.
7. Казанский П. Договорные рѣки. Очерки истории и теории международного рѣчного права : в 2-х т. / Петр Казанский. – Казань : Типо-Литография Императорского Университета, 1895. – Т. I. – 1895. – в, 479 с.
8. Корнелий Тацит. Сочинения : в 2-х т. / Тацит Корнелий ; [отв. ред. С. Л. Утченко]. – Ленинград : Наука, 1969. – Т. 1: Анналы. Малые произведения. – 1969. – 445 с.
9. Коровин Е. А. История международного права : пособие к лекциям / Евгений Александрович Коровин. – М. : Военно-юрид. академия Красной Армии и Высшая дипломатическая школа МИД СССР, 1946. – Вып. 1: От древности до конца XVIII века. – 108 с.
10. Международное право : учебник для вузов / [Г. В. Игнатенко, М. В. Кучин, Л. А. Лазутин и др.] ; отв. ред. проф. Г. В. Игнатенко, проф. О. И. Тиунов. – М. : Изд-во НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА), 2000. – 584 с.
11. Наумов А. М. Судходство по Шельде. Опыт приложения начал международного права к судходству по рекам. Историко-юридическое исследование / Александр Михайлович Наумов. – М. : Типография Л. Степановой, 1856. – 202 с.
12. Некотенева М. В. Понятие и принципы правового режима международных водотоков / Мария Владимировна Некотенева // Аграрное и земельное право. – 2008. – № 10. – С. 88–110.

13. Самойленко Є. А. Міжнародно-правове регулювання судноплавного використання міжнародних рік : монографія / Є. А. Самойленко ; наук. ред. А. Л. Чернявський. – Київ : Видавництво Ліра-К, 2017. – 266 с.
14. Самойленко Е. А. Особенности правового регулирования навигационного использования международных рек в древние времена / Евгений Самойленко // Симбиоз национального и международного права : материалы Междунар. конф., 17 мая 2014 года, г. Санкт-Петербург / Фонд развития юридической науки. – СПб. : Центр академ. публикаций, 2014. – С. 52–54.
15. Сборник статей, посвященных С. Ф. Платонову. – СПб. : Тип. Гл. упр. уделов, 1911. – xvii, 568 с.
16. Собрание государственных грамот и договоров, хранящихся в Государственной коллегии иностранных дел : в 5-ти ч. / под ред. А. Ф. Малиновского. – М. : Типография С. Селивановского, 1813–1894. – Ч. 2. – 1819. – viii, 632 с.
17. Управление водными ресурсами России: международно-правовые и законодательные механизмы : Аналитический доклад / [А. Н. Вылегжанин, С. А. Гуреев, Е. Е. Вылегжанина и др.] ; отв. редактор проф. А. Н. Вылегжанин. – М. : МГИМО–Университет, 2007. – 88 с.
18. Хвостов В. М. История римского права. Посobie къ лекціямъ / Вениамин Михайлович Хвостов. – 3-е изд., оспр. и доп. – М. : Типография Т-ва И. Д. Сытина, 1907. – xvi, 463 с.
19. Barbeyrac J. Histoire des anciens traités, ou Recueil historique et chronologique des traités répandus dans les auteurs grecs et latins et autres monumens de l'antiquité, depuis les temps les plus reculez jusques à l'empereur Charlemagne: en 2 tomes / Jean Barbeyrac. – Amsterdam; La Haye : Chez les Janssons à Waesberge, Wetstein & Smith, & Z. Chatelain; Chez P. de Hondt, la Veuve de Ch. Le Vier, & J. Neaulme, 1739. – Т. 1. – 1739. – xii, 474 p.
20. Bindoff S. T. The Scheldt Question to 1839 / Stanley Thomas Bindoff. – L. : G. Allen & Unwin, 1945. – ix, 238 p.
21. Hamme R. K. Die Meihzölle von Wertheim bis Mainz / Ralf Karl Hamme. – Trier, 1892. – 375 s.
22. Mone F. J. Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert / Franz Joseph Mone // Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. – Bd. 9. – 1858. – S. 1–44.
23. Muratori L. A. Antiquitates italicæ mediæ ævi, sive Dissertationes de moribus, ritibus, religione, regimine, magistratibus, legibus, studiis literarum, artibus, lingua, militia, nummis, principibus, libertate, servitute, fœderibus, aliisque faciem & mores italici populi referentibus post declinationem Rom. imp. ad annum usque MD. Omnia illustrantur, et confirmantur ingenti copia diplomatum et chartarum veterum, nunc primum ex archivis Italiae depromtarum, additis etiam nummis, chronicis, aliisque monumentis numquam antea editis: 6 vol. / Lodovico Antonio Muratori. – Mediolani : ex typographia Societatis Palatinæ, 1738–1742. – Vol. 1 (Tomus Primus). – 1738. – 1298 p.
24. Vitanyi B. The international regime of river navigation / Bela Vitanyi. – Alphen aan den Rijn; Germantown, Md. Sijthoff & Noordhoff, 1979. – 278 p.
25. Weissenborn B. Die Eibzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter / Bernhard Weissenborn. – Halle an Sale, 1901. – vii, 246 s.

Статья посвящена характеристике правового режима судоходного использования международных рек от древнейших времен до Вестфальского мира 1648 года. На основе анализа международных актов и актов внутригосударственного права автор выделяет специфические черты регламентации речного судоходства в указанный период.

Ключевые слова: международная река, речное судоходство, Вестфальский мир 1648 года, римское право.

Legal regime of navigable use of international rivers from the ancient times to the Westphalian Peace of 1648 is characterized in the article. Analysing international law acts and acts of domestic law, the author highlights specific features of river navigation regulation in the specified period.

Key words: international river, river navigation, Westphalian Peace of 1648, Roman law.