

## МЕЖДУНАРОДНОПРАВЕН РЕЖИМ НА ДУНАВ В ЕВРОПЕЙСКАТА ВОДНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА РЕКА – МОРЕ

д-р Сибила Симеонова

*Анотация:* В настоящото изследване са засегнати част от проблемите на международното речно публично право, свързани с предстоящи промени в международноправния режим на корабоплаване по Дунав в рамките на Единната европейска система на континенталните вътрешни водни пътища. Трудът е съсредоточен върху процеса на ревизия на Дунавската конвенция от 1948 г., в рамките на изграждащата се Единна европейска водна транспортна система река–море. Специално внимание е отделено на протичащите преговори за актуализиране на действащата Дунавска конвенция и нейното съгласуване с европейското право, включително преговорите между ЕС и Дунавската комисия.

*Ключови думи:* ревизия на конвенция, режим на корабоплаване, Дунав.

## INTERNATIONAL LEGAL REGIME OF THE DANUBE IN THE EUROPEAN WATERWAY TRANSPORT SYSTEM RIVER-SEA

Sibila Simeonova, PhD

*Annotation:* The main objective of this study is to establish the regime of navigation on the Danube in the conditions of the expanding and uniting Europe. The work focuses on issues related to the international legal regime of navigation and in particular - the revision of certain provisions of the Danube Convention of 1948 within the unified European water transport system river-sea, which is being developed. Special attention is paid to the ongoing negotiations on updating the existing Danube Convention and its coordination with European law, including negotiations between the EU and the Danube Commission.

*Key words:* revision of the Convention, regime of navigation, Danube.

**ВМЕСТО ПРЕДГОВОР** представям откъс от интервю с чл. кор. проф. д-р Александър Янков<sup>1</sup>, дадено във връзка с провеждането на 75-ата конференция на Световната асоциация по международно право - най-старата професионална организация на юристите в света, основана през 1873 г., състояла се в София от 26 до 30 август през 2013 г. На форума бе отбелязана и 50-ата годишнина от присъединяването на България към нея. От 193 държави, членки на ООН, едва в 47 има национални клонове на асоциацията, като българският е 27-и по време на възникване.

---

<sup>1</sup> Лилия Христовска, в. Преса, 2013 г.

В качеството си на рецензент на монографията „Международноправен режим на Дунав в Европейската водна транспортна система река – море“ и във връзка с изнесените проблеми относно ревизията на Дунавската конвенция, чл. кор. проф. д-р Александър Янков дава следното становище:

„За първи път в дългогодишната история на Асоциацията по международно право ние се срещаме с България и с Дунав, втората по големина река в Европа, която обединява 27 държави. Това е най-интернационалната река в света. Географски най-голямата река е Волга, но тя не е международна. Даже в руските песни се пее: „Волга, Волга мать родная, Волга русская река.“

Неслучайно на тази конференция за първи път бе поставен въпросът за взаимодействието между река Дунав, Черно море, Балтийско море, Северно море. По такъв начин се създава една широка система за морско и речно корабоплаване. Това води до разширяване на търговията и условията за защита на интересите на всички държави, взети заедно, както и за международна безопасност в световен мащаб.“

## **ВЪВЕДЕНИЕ**

С оглед на настъпилите съществени обществено-политически, технологически и международноправни промени, водещи до създаването на пан-европейски режим на корабоплаване и хармонизиране на нормативната уредба, възникват редица нови потребности, свързани с комплексното използване на река Дунав и останалите вътрешни водни пътища от транс-европейската транспортна мрежа река - море.

На шестдесетата сесия на Дунавската комисия през април 2002 г. страните-членки приемат решение за учредяване на Подготвителен комитет за провеждане на Дипломатическа конференция за ревизия<sup>2</sup> на Конвенцията за режима на корабоплаването по Дунава от 1948 г. /Дунавската конвенция, Белградска конвенция/.

Основната цел на преразгледаната Белградска конвенция е да модернизира Дунавската комисия, като засили нейните регулаторни и оперативни правомощия с оглед на крайната цел да се насърчи вътрешноконтиненталния воден транспорт по река Дунава, чийто потенциал не се използва достатъчно. Освен това членството на Европейската общност в Дунавската комисия ще улесни приемането на хармонизирани правила във връзка с вътрешноконтиненталния воден транспорт по река Дунав.

В резултат от дейността на Подготвителния комитет е разработен консолидиран проект на Споразумение за изменение на Белградската конвенция на работен английски език<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Фактически не се касае за цялостно преразглеждане на Конвенцията, както може да се съди от чл. 46 на Конвенцията. В българския текст се посочва, че тя „може да бъде ревизирана“, а в руския текст – „пересмотрена“. В Устава на ООН, когато става дума за „поправки“, чл. 108 предвижда това да става от Общото събрание на ООН, а при по-важни изменения, съгласно чл. 109 се предвижда свикване на „Обща конференция на членовете на Организацията на Обединените нации“ при доста по-сложна процедура. Понятието „ревизия“ на многостранен международен договор в международното право по-скоро навежда към много съществено изменение, което засяга основни принципи и норми. В настоящото изследване се възприема термина „ревизия“, тъй като той се употребява в официалните документи, използвани в преговорите на Дунавската комисия.

<sup>3</sup> W.Doc.2007/78 – проект на протокол за изменение и допълнение на консолидирания текст на проект за ревизия на Белградската конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав от 18.08.1948 г.; W.Doc. 2007/79 – проект на Конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав.

За период от десет години, процесът на ревизия на Конвенцията е в застой, поради следните основни спорни въпроси: чл. 1 („Териториален обхват”), чл. 8 („Секретариат”) и чл. 10 („Решения и препоръки”) от изработения консолидиран проект за изменение на Белградската конвенция, както и относно присъединяването на Европейската общност към ревизираната Конвенция.

## **ИЗЛОЖЕНИЕ**

### **§1. Териториален обхват на международния режим**

Проблемът за териториалния обхват на международноправния режим на корабоплаването по Дунава е съществен, тъй като през различните периоди на правна уредба в него са включвани различни части от реката и речната система.

В исторически план най-обширното изложение на регламентацията на корабоплаването по Дунава се съдържа в Конвенцията за окончателния статут на Дунав от 1921 г.<sup>4</sup> Режимите, установени през 1856 г. с Парижкия мирен договор и през 1948 г. с Белградската конвенция, са идентични по своя пространствен обхват. В чл.2 на Белградската конвенцията е изтъкнато, че режимът установен с настоящата конвенция ще се прилага върху плавателната част на реката от Улм до Черно море по ръкава на Сулина, с излаз на морето през Сулинския канал.

В резултат на този подход в Конвенцията за режима на корабоплаването не се включва интернационализирането на свързаните с Дунав притоци, канали и ръкави, т.е. неговата речна система. Тези водни течения остават изцяло под суверенитета и вътрешната юрисдикция на съответните държави. Под пространственото действие на международноправния режим на корабоплаването се поставя „само Дунав, като такъв”.

С приемането на Протокол във връзка с подписването на Допълнителен протокол от 26 март 1998 г.<sup>5</sup> и приемането на Германия като страна по Конвенцията за режима на корабоплаването по Дунав, се разширява териториалния обхват на приложението на конвенцията, като вече разпоредбите ѝ се разпростират по плавателната част на река Дунав от Келхайм до Черно море по ръкава на Сулина с излаз към морето през Сулинския канал. С оглед на пространствените граници на действащия международноправен режим на корабоплаване, Дунав има обща дължина от около 2800 км. Въпреки че Сулинският канал на делтата отвежда само десет процента от водите, той се явява основния корабоплавателен път към Черно море.

Разпоредбата на чл.2 урежда съвсем ясно пространствените предели на действие на международноправния режим на корабоплаване по Дунава, като не включва многобройните съседни реки на Дунав, като Сава и Одер. Изгражданият в продължение много години канал „Черна вода” към Черноморското пристанище Констанца също остава под особен вътрешно държавен, а не международноправен режим.

Към настоящият момент въпроса относно пространствените граници на международноправния режим на корабоплаване по Дунава се поставя особено остро със завършването на канала Майн-Дунав. Тъй като притоците, които в еднаква степен, независимо дали са естествени или изкуствени съединения, не влизат в обсега на действие на Белградската конвенция, каналът получава правен режим на национа-

---

<sup>4</sup> Кутиков Вл., Сборник международни актове и договори, София, 1948 г., стр. 203-214;

<sup>5</sup> Обн. Дв., бр.92/22.10.1999 г.;

лен воден път на Германия.

Според текущата редакция на член 117, режимът, установен с проекта на Конвенцията, ще се прилага върху плавателната част на река Дунав от Келхайм до Черно море по ръкава на Сулина, с излаз на море през Сулинския канал, включвайки фарватера, шлюзове, пристанища, зимовници, убежища, както и подходните канали към шлюзовете и пристанищата. По предложение на съответните договарящи се страни в сферата на приложение на настоящата конвенция по решение на Съвета могат да бъдат включени и други ръкави, притоци и корабоплавателни канали.

С оглед на горното следва изводът, че режимът на корабоплаване ще се прилага по отношение на плавателния път на Дунав между Келхайм и Черно море през Сулинския канал (Румъния), аналогично на действащата Белградска Конвенция от 1948 г. Чрез изричното изброяване на фарватера, шлюзове, пристанища, др., се цели постигане на по-голяма прецизност, но по никакъв начин не се разширява териториалния обхват на действие на Конвенцията.

Спорният момент се явява предложението на Украйна, която категорично настоява да се разшири приложението на Конвенцията върху всички естествени канали от делтата на река Дунав, имайки предвид възобновяването на корабоплаването по каналите „Бистрое” и „Килия” от украинската делта на река Дунав през 2004 г.

Текстът на чл.1 от проекта на Конвенцията за режима на корабоплаване по Дунав, както е видно от хода на преговорите, се оказва особено спорен, тъй като Румъния заявява несъгласие с включването в обхвата на бъдещата изменена конвенция на цялото протежение на Дунав, включително каналите в делтата ѝ, намиращи се на територията на Украйна и Румъния<sup>7</sup> /по-специално канала Бистрое/. Според Румъния процесът на регионално сътрудничество между страните-членки на ЕС и третите страни е изключително важен, но не следва да пренебрегва интересите на нито една страна-членка. В конкретния случай, според Румъния, подчиняването на корабоплаването по цялата река под общия режим на Белградската конвенция ще наруши екологичното равновесие на делтата на р. Дунав, тъй като ще включи и канала Бистрое, строящ се от Украйна, в нарушение на изискванията на международното право и представляващ сериозна екологична заплаха за Румъния. Цитирани и разпространени от Румънската страна са редица международни конвенции, препоръки, резолюции и решения на международните организации, отнасящи се до опазване на екологичното равновесие, както и специално относно канала Бистрое. Предложението на румънската страна<sup>8</sup> е за запазване на предишния текст на чл.1, където териториалният обхват е дефиниран от Келхайм до Черно море, през Сулинския канал/.

И двете страни по спора – Украйна и Румъния, са много твърди в своите позиции. А решения за промени в Конвенцията не могат да се приемат без тях<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Виж. W.Doc.2007/78-Draft convention regarding the regime of navigation on the Danube, Article 1, Territorial scope;

<sup>7</sup> Във връзка със споровете относно „териториалния обхват” на Конвенцията *de lege loci*, следва да се има предвид, че между Румъния и Украйна съществува висящо дело пред Международния съд в Хага, които пряко или косвено засягат и устието на Дунав.

<sup>8</sup> DOC/12/7 Romanian position on the Ukrainian proposal on the text of article 1 paragraph 1 of the draft *Convention Regarding the Regime of Navigation on the Danube*

<sup>9</sup> DOC/12/8 Information Note on Consultations between Romania and Ukraine regarding Article 1 to the Delegations of the Preparatory Process by the Austrian Head of Delegation

Искането на Румъния се подкрепя от Испания, Швеция, Люксембург, Гърция, Унгария и Австрия<sup>10</sup>, с аргумента, че екологичното равновесие е от изключителна важност за ЕС и основен приоритет при намаляване вредните ефекти от цялостната транспортна дейност. Обединеното Кралство и България изразяват съпричастност към екологичния проблем на Румъния /като изрично подчертават, че този пробем се възприема като двустранен между Румъния и Украйна/, но предлагат „гъвкав подход” спрямо текста на член 1, с цел да се удовлетворят интересите на всички страни-членки. Съответно неговото решение следва да се търси в рамките на двустранен преговорен процес между спорещите страни<sup>11</sup>.

Всичко гореизложено води до извода, че пространствените граници на действащия международноправен режим на корабоплаването по Дунава не са определени сполучливо и не е обхваната речната система в цялост. Стеснява се сферата на приложение на принципа на свобода на корабоплаването само по Дунава, което неминуемо води до усложнения в корабоплаването.

При една бъдеща унифицирана уредба на европейските вътрешни водни пътища запазването на тази режим трябва да се сведе не само до Дунав, а да бъде комплексен валиден за целия басейн. В сегашния си вид той не съответства на общите европейски критерии и правила и ще влезе в противоречие с правния режим, установен за река Рейн и Рейнската система<sup>12</sup>. Ако се приеме някакво изключение за Дунав, по такъв начин може да има различни негативни последици от навигационен, икономически или търговски характер за крайдунавските държави. В тази връзка следва да се отбележи, че в никакъв случай една нова или изменена и допълнена конвенция за режима на корабоплаване по Дунава не трябва да разпростира своето пространствено действие в по-тесни рамки от тази за Рейнската система.

Спорен е и въпросът за възможността, предоставена от текущата редакция на член 1, алинея 1, второ изречение, териториалният обхват на ревизираната Конвенция да бъде разширяван с решение на новия висш ръководен орган – Съвета на Дунавската комисия, което има юридически задължителен характер. В тази връзка следва да се има предвид, че разширяването на териториалния обхват на ревизираната Конвенция, юридически, съставлява изменение на международния договор и следователно, би трябвало да се осъществява само по предвидения ред за изменение на Конвенцията. Същевременно, от гледна точка на действащото българско законодателство<sup>13</sup>, компетентният орган на държавната власт в Република България, който дава съгласието си за обвързване на Република България с международен договор, е единствено овластен да изрази съгласие и за обвързване на държавата с последващите изменения и допълнения на договора.

## **§2. Секретариат**

Един от проблемните текстове (чл. 8 „Секретариат“) е свързан с критериите за назначаване на висши служители в Секретариата и неговите функции и компетенции. Всички държави-членки споделят виждането, че изискванията за международ-

---

<sup>10</sup> DOC/7/21. Proposals and comments received from the Austrian delegation concerning articles 1, 8, 9, 10, 28 of the draft revised convention;

<sup>11</sup> H.1 Working Party on Land Transport, CM 3776/13.11.2007;

<sup>12</sup> Revidierte Rheinschiffahrtsakte / Mannheimer Akte / 17.10.1868;

<sup>13</sup> Виж. чл. 5, ал. 4; чл. 84, ал.9; чл. 85; чл. 98 т.3; чл. 106 и чл.149, ал. 1, т. 4 от Конституцията на Република България, Обн. Дв., бр.56/1991г.;

ните служители следва да бъдат: квалификация, професионален опит, справедливо географско разпределение на постовете между държавите членки и баланс между половете. Вижданията се различават от гледна точка на йерархията на критериите.

Съгласно предоставената от председателя на Подготовителния комитет информация на заседанието на работната група по юридическите и финансовите въпроси (Будапеща, 17–18 октомври 2006 г.) и на 67-та сесия на Дунавската комисия (Будапеща, 6–7 декември 2006 г.), към момента е постигнат компромис и този текст е свален от списъка на спорните въпроси. В случай, че дискусиата бъде възобновена, следва да се поддържа компромисната позиция, заявявана досега, а именно: критериите за назначаване на висши служители в Секретариата да не бъдат регламентирани от Конвенцията, а от съответните вътрешно-организационни документи на Дунавската комисия.

Този текст се нуждае от по-разгърнато разглеждане не само що се отнася до квалификацията на членовете на Секретариата, а също така и относно функции, компетенции, състав, начин на формирането му и пр. Сегашният текст на чл. 9 от Конвенцията не отговаря на съвременното понятие за Секретариат на една междуправителствена организация. В Устава на ООН, например, има цяла Глава XV с 5 члена, някои от които като чл.чл. 100 и 101 всеки от тях – с няколко алинеи от по 13–16 реда.

### **§3. Решения на Дунавската комисия**

С оглед на целите за изграждане на Единна европейска система на вътрешните водни пътища от корабоплавателен характер и във връзка с унификация на правната уредба, в проекта за изменение и допълнение на Белградската конвенция са предложени съществени изменения във връзка с нормотворческите компетенции на Дунавската комисия. Разработени са два варианта. Първият от тях е да се приеме общ текст, озаглавен „Задължителни решения и препоръки” – член 10. А второто предложение е да се приемат отделни последователни текстове – чл.10 „Общи разпоредби относно вземането на решения и препоръки; чл.10а „Задължителни решения” и чл.10б „Препоръки”.

Проблемът, който възниква в тази връзка, е свързан със задължителния юридически характер на Решенията на Съвета на Дунавската комисия – висшият орган според ревизираната Конвенция, и с начина на вземане на решения (консенсус или мнозинство) по определени въпроси. Той произтича от призива на Европейската комисия към държавите-членки на Европейския съюз и присъединяващите се държави, да се въздържат от решения относно ревизиране на член 10, поне докато Съветът на Европейския съюз не се произнесе относно членството на Европейската общност в Дунавската комисия.

С цел да не бъде задържан процеса на ревизия на Белградската конвенция, докато бъдат взети решения в рамките на съответните Европейски институции, в по-ранен на Европейската комисия от 8 юни 2006 г., Европейската комисия предлага при условие, че ѝ е даден мандат от Съвета на Европейския съюз за преговори по присъединяване на Европейската общност към Белградската конвенция, Европейската комисия би могла да приеме държавите-членки да продължат да преговарят и да приключат преговорите по ревизията на Белградската конвенция.

По този въпрос първоначално не се постигна политическо решение за даване на такъв мандат. Германия, например, се опасява, че присъединяването на Европейската общност към двете речни комисии ще стане прецедент и съответно основание за

присъединяване към другите международни организации в областта на транспорта, като напр. ИМО и др. Интересът на Европейската комисия за членство на Европейската общност в речните комисии е свързан с възможността чрез участие в процеса на вземане на решения, да се постигне хармонизиране на правилата, приемани в рамките на тези международни организации с Общностното законодателство.

Европейската комисия се позовава на компетентността на Общността по отношение на някои от въпросите на транспорта по вътрешните водни пътища, т.е в областите на Общностна компетентност държавите-членки нямат право да интервенират, включително да договарят с трети страни, поемайки задължения, които биха засягали правилата на Общността, независимо от формата в която същите са изразени. Това би означавало държавите-членки да нямат право да обсъждат и да се обвързват с решенията на висшия орган по ревизираната Белградска конвенция по въпроси от Общностна компетентност. Също така, по въпросите от компетентност на Европейската общност, държавите-членки би следвало да дадат мандат на Европейската комисия да преговаря от тяхно име по ревизията на Белградската конвенция от 1948 г. преди да я подпишат и ратифицират. При условие, че е даден такъв мандат на Европейската комисия от Съвета на Дунавската комисия Европейският Съюз да води преговори за присъединяване на Европейската общност към Белградската конвенция, Европейската комисия би могла да приеме държавите-членки да продължат да преговарят и да приключат преговорите по ревизия на Белградската конвенция. Тогава присъединяването на Европейската общност към ревизираната Белградска конвенция ще се осъществи по реда на чл. 27 от Конвенцията .

След получаване на такъв мандат, Комисията е готова да декларира, че присъединяването към Дунавската и Рейнската комисия няма да се разглежда като прецедент.” Това т.нар „gentlemen’s agreement”, означава, че съществува съгласие на Съвета да се водят преговори за присъединяване на Европейската общност за присъединяване на Европейската общност към Дунавската комисия. По такъв начин Комисията ще допусне два паралелни преговорни процеса: на държавите-членки на Европейския съюз за ревизия на Белградската конвенция, включително по материята от Общностна компетентност; на Европейската комисия по присъединяването на Европейската общност към нея след влизането ѝ в сила. Комисията няма да възбужда дела срещу държавите-членки на Европейския съюз за нарушаване на Общностното право.

На 7 юни 2007 г. по време на заседание на транспортния съвет на Европейската комисия е даден мандат, одобрен от страните членки, за водене на преговорите за изменение и допълнение на консолидирания текст на проект за ревизия на Белградската конвенция.

Този лабиринт от няколко процедурни способности, би следвало да бъде изяснен при последващите етапи на преговорите.

Следва да се отбележи и неясната формулировка по отношение на процедурата за вземане на решения. Проблемът се поражда от обстоятелството, че не са конкретизирани последиците в случай на непостигане на споразумение за решение. Установена е само процедурата, без да се посочват последиците от приемането на конкретен акт.

#### **§4. Актуална информация относно хода на ревизията на Конвенцията за режима на корабоплаване по река Дунав от 1948 г.**

С решение от 15 септември 2022 г. е подновена дейността на създадения през 2008 г. Подготвителен комитет за организиране на дипломатическа конференция по въпросите на дунавското сътрудничество (PREPCOM).

Генералният директор на Секретариата на Дунавската комисия представя доклад, озаглавен „Възможни пътища за промени в дейността на Дунавската комисия“, който официално е изпратен на представителите на дунавските държави с писмо ДК 82/IV-2023 от април 24, 2023 г. Той акцентира върху необходимостта от модернизиране на Дунавската комисия, което служи като основен мотив за разработване на определени подходи за развитие, както следва:

- 1-ви вариант „Продължение действието на Белградската конвенция от 1948 г. (чрез осъществяване на ревизия, респ. изменение и допълнения на правната уредба);
- 2-ри вариант „Нова речна комисия“, учредена въз основа на приета изцяло нова Конвенция за режима на корабоплаване по Дунав;
- 3 – ти вариант „Договор с Общността за водния път на река Дунав“ (Danube waterway Community Treaty), като съвместен политически инструмент на Европейската комисия и дунавските държави.

Във връзка с горните предложения, от страните – членки са развити съображения досежно необходимостта от промени, обусловена от различията в политическата ситуация при учредяването на Дунавската комисия, съотнесена към настоящата политическа реалност в дунавския регион. Акцентира се на въпроса относно кръга на договарящите страни по конвенцията, като от някои представители се поддържа становището за участие само на дунавски крайбрежни държави, в съответствие с настоящата разпоредба на чл. 5 от Белградската конвенция. Поставят се на обсъждане проблемите във връзка с предизвикателствата, свързани с изменението на климата, които трябва да бъдат взети под внимание. В обобщение на становищата, поддържани от страните по време на преговорите, се извеждат следните основни теми – предмет на разглеждане: относно кръга на договарящите държави; преглед на механизма на вземане на решения в Дунавската комисия; възможни промени по отношение структурата и правомощията на Секретариата на Дунавската комисия; преглед на основополагащите въпроси, касаещи методите на работа на Дунавската комисия; лингвистичен режим. След достигане до консенсус по горните въпроси, страните – членки ще преминават към избор на поход относно осъществяване на промени в дейността на Дунавската комисия, отчитащ организацията на корабоплаването „река-море”.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В настоящата редакция на Белградската Дунавска конвенция от 1948 г. за режима на корабоплаване, свързаните с Дунав реки и канали с корабоплавателно значение остават извън нейната правна уредба. Правните последици на този подход свеждат приложното поле на тази конвенция само до дунавските държави-страни по конвенцията. Този подход по никакъв начин не способства за установяване на единен режим на корабоплаване. Затова идеята за транс-европейската транспортна сис-



тема се приема като положителен момент, свързващ се с унификацията на режима на корабоплаване по континенталните вътрешни водни пътища от корабоплавателно значение и маршрутите река-море.

В процеса на изменение и допълнение на Конвенцията за режима на корабоплаване по река Дунав следва да се отчетат отделните положения при организацията на корабоплаването по маршрутите „река-море”. Нужно е да се разработят специални допълнения към „Основните положения за корабоплаване по Дунав”, включващи въпросите за безопасност на корабоплаването по морските съдове по Дунав и каналните връзки „Дунав-Черно море”. Във всички случаи трябва се проучат меродавните нормативни актове – със задължителен или препоръчителен характер, като се има пред вид, че към настоящия момент решенията на Дунавската комисия се приемат като предложения или препоръки.

В контекста на изложеното се формира изводът, че процесът на избор на съответния подход за промени в дейността на Дунавската комисия, следва да бъде резултат от подробен анализ на правните аспекти, обуславящи изменение в цялостната уредба на международноправния режим на корабоплаване по Дунав в Европейската водна транспортна система река – море.

#### **Литература:**

- [1] Гуреев С. А, Тарасова И. Н. Международное речное право, 2004;
- [2] Янков, Ал., Едностранните актове в съвременното международно право – В: Актуални проблеми на международното право, С., 2000, с. 137–242;
- [3] Alvarez, Jose E., International Organizations as Law-makers, Oxford University Press, Oxford Ney York, 2005, p. 247–325;
- [4] Otte, Karsten. Binnenschifffahrtsrecht, Internationale Abkommen und Rechtsakte, Bundesrecht, ausländische Vortschriften, Mannheim, 2003;
- [5] Klein, Stefan, Die Kompetenz der Europäischen Union in Anbetracht der Schifffahrt auf Rhein und Donau unter besonderer Berücksichtigung der europäischen Stromakten, 2005.