МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.2

А. С. Зыкин, канд. филос. наук, доцент
Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова
Кафедра общеправовых дисциплин и международного права
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

ПРАВО СВОБОДНОГО ТРАНЗИТА И ЕГО МЕЖДУНАРОДНАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ

Статья посвящена исследованию процесса формирования международно-правового механизма, обеспечивающего свободное перемещение лиц, транспортных средств, грузов из одного государства, в другое, через территорию третьего государства. Показаны особенности права свободного транзита внутриконтинентальных государств, его принципы, а также условия свободного транзита грузов и транспортных средств, виды контроля транзитных грузов на границе. Обращается внимание на обстоятельства, при которых Договаривающиеся Стороны не могут быть обязаны предоставлять транзитные возможности.

Ключевые слова: свобода транзита, право свободного транзита, принципы права свободного транзита, особенности права свободного транзита внутриконтинентальных государств.

Постановка проблемы. Идея свободного перемещения лиц, транспортных средств, грузов из одного государства в другое, через территорию третьего государства, имеет давнюю историю, и связана с двумя международными принципами – принципом свободы коммуникаций и принципом территориального суверенитета, которые всегда находятся в противоречии. Как отмечает американский юрист-международник Ч. Ч. Хайд, «сомнительно, чтобы международное право обязывало одно государство предоставлять право сухопутного транзита через свои национальные владения другому государству» [1, с. 383]. И все же, универсальная общность интересов примиряет эти естественно противопоставляющиеся принципы [2]**.** В этой связи, задача заключается в создании соответствующего международно-правового механизма, обеспечивающего свободу транзита.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблему свободы транзита в рамках доступа к морю внутриконтинентальных государств исследует в своей диссертации А. Л. Джаракян [2], анализируя международно-правовую регламентацию прав внутриконтинентальных государств, вопросы свободы транзита рассматривает А. И. Кипеть [3]. Принцип свободы транзита, как один из принципов международного права, анализируют в своих работах М. Е. Романова [4] и В. А. Малашевич [5]. Праву прохода через иностранную территорию посвятил ряд работ Б. М. Клименко [6; 7] и др.

Целью статьи является исследование процесса формирования международно-правового механизма и анализ основных нормативно-правовых актов, обеспечивающих свободу транзита.

Изложение основного материала. Еще основоположники школы естественного права считали, что государства, несмотря на теоретически исключительное право пользоваться своей территорией, не могут отказать другим государствам и их подданным в безвредном пользовании своими сухопутными и водными путями сообщения для удовлетворения духовных и материальных потребностей. Гуго Гроций, в частности, утверждал, что «если земли, реки или какая-нибудь часть моря поступят в собственность какого-либо народа, они должны быть доступны для тех, кто имеет надобность пройти по ним с благими намерениями… кто стремится завязать торговые отношения с отдельным народом» [8,

© А. С. Зыкин, 2017

с. 208]. При этом Гуго Гроций уточнял, что «пропуск должен быть разрешен не только людям, но и товарам. Ибо никто не вправе препятствовать взаимным торговым отношениям любого народа с любым другим народом. Такая свобода важна для человеческого общества и ни для кого не убыточна» [8, с. 208]. В этом видится главное содержание идеи права свободного транзита.

Право свободного транзита приобретает особую важность в современных условиях, так как от этого в значительной степени зависит дальнейшее расширение международной торговли, экономическое развитие государств.

Основа формирования права свободного транзита была заложена в Статуте Лиги Наций, согласно ст. 23 которого, члены Лиги Наций взяли на себя обязательство принять необходимые постановления, «чтобы обеспечить гарантию и соблюдение свободы сообщения и транзита, а также справедливый режим для торговли всех членов Лиги» [9]. В соответствии с этим решением была созвана Первая генеральная конференция о коммуникациях и транзите в Барселоне в 1921 году. На конференции, при участии 44 государств, был выработан и принят ряд нормативно-правовых актов, в том числе Конвенция и Статут о Свободе транзита, провозгласившие право свободного транзита как одно из лучших способов развития сотрудничества между государствами, без ущерба для их права, суверенитета и власти на маршруты для транзита [10].

Согласно ст. 2 Статута о Свободе транзита договаривающиеся стороны должны способствовать обеспечению свободного транзита по железной дороге или водным путям по маршрутам, удобным для использования в целях международного транзита. При этом подчеркивалось, что не делается никакого различия, основанного на гражданстве лица, флага судна, места нахождения, отправления, входа, выхода или назначения, или каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товары, суда или другие транспортные средства.

Дальнейшее развитие механизм обеспечения права свободного транзита в рамках многосторонней системы регулирования торгово-экономических отношений нашел свое отражение в Генеральном соглашении по тарифам и торговле 1947 года (ГАТТ-47). Этому вопросу посвящена ст. 5 «Свобода транзита», которой, устанавливается свобода транзита через территорию каждой договаривающейся стороны по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, для транзитных перевозок, на территории или из территорий других договаривающихся сторон. Данный документ предполагает также, что «каждая договаривающаяся сторона предоставляет транзитным перевозкам, идущим на территорию или из территории любой другой договаривающейся стороны, режим не менее благоприятный, чем режим, предоставленный транзитным перевозкам в любую третью страну или из нее» [11, ст. 5].

В рамках права свободного транзита следует рассматривать и Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, заключенную в Женеве 21 октября 1982 г. с целью улучшения перевозки грузов. В п. 1 ст. 10. «Транзитные грузы», в частности, отмечается, что «договаривающиеся Стороны соглашаются применять, по мере возможности, простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, в особенности грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, предусматривая проведение их контроля только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками». Договаривающиеся Стороны берут на себя обязательства «прилагать все усилия для того, чтобы предусмотреть увеличение продолжительности времени, в течение которого может производиться выдача по уплате таможенной пошлины грузов, перевозимых в соответствии с какой-либо системой международного таможенного транзита, и расширение компетенции существующих таможен в этой области». Кроме этого, договаривающиеся Стороны должны прилагать «все усилия для максимального облегчения транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность» [12, ст. 10].

И вместе с тем, в ст. 11 отмечается, что по соображениям общественного порядка и, в частности, общественной безопасности, морали и здравоохранения или в целях охраны окружающей среды, культурного наследия или промышленной, коммерческой и интеллектуальной собственности ни одно из положений настоящей Конвенции не препятствует введению запрета или ограничений в отношении транзита грузов [12].

Определенные особенности в реализации права свободного транзита есть у государств, не имеющих выхода к морю. В этой связи следует согласиться с мнением о том, что сама правовая природа обычного транзита отличается от транзита внутриконтинентальных государств, так как включает их право на доступ к морю [5, с. 141].

Официальное признание права свободного транзита для государств, не имеющих морского побережья нашло свое отражение в Женевской конвенции ООН 1958 г. об открытом море, п.1 ст. 3 которой гласит: «Государства, не имеющие морского побережья, для того, чтобы пользоваться свободой моря на равных правах с прибрежными государствами должны иметь свободный доступ к морю» [13]. Для этой цели прибрежные государства предоставляют государствам, не имеющим морского берега, свободный путь через свою территорию судам, плавающим под флагом этих государств, на условиях равенства со своими судами или судами других государств, доступ к морским портам и использованию этих портов. При этом все вопросы, относящиеся к свободе транзита, прибрежные и внутриконтинентальные государства решают по общему соглашению и с учетом прав прибрежного государства или государства, через территорию которого совершается транзит, а также особых условий, в которых находится государство, не имеющее морского берега [13].

Следующим шагом по формированию нормативной базы права свободного транзита для государств, не имеющих морского побережья стало принятие Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года. Конвенция зафиксировала принципы, ставившие в основание права свободного транзита внутриконтинентальных государств их экономическое развитие, расширение международной торговли [14].

Прежде всего, признается право каждого государства, не имеющего выход к морю на свободный доступ к морю, а суда, плавающие под его флагом в территориальных и внутренних водах прибрежного государства, пользуются такими же правами и тем же режимом, каким пользуются суда, плавающие под флагом морских государств, за исключением судов данного прибрежного государства. Обеспечивая свободный доступ к морю, государствам, не имеющим к нему выхода, прибрежные государства, по общему соглашению и в соответствии с существующими международными конвенциями, предоставляют судам, плавающим под флагом этого государства, на условиях равенства со своими судами или судами других государств, доступ к морским портам и использованию этих портов.

В Конвенции записано, что транзитные товары не должны облагаться таможенными пошлинами, а с транзитных транспортных средств не должны взиматься специальные налоги и сборы, превышающие налоги и сборы, взимаемые с транспортных средств страны транзита. Особо подчеркивается тот факт, что государство транзита, сохраняя полный суверенитет над своей территорией имеет право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы пользование правом свободного и неограниченного транзита никоим образом не нарушало его законные интересы любого рода.

В настоящей Конвенции нашла свое отражение отдельная, расширенная статья посвященная свободе транзита, в которой указывается на недопустимость «никакой дискриминации по признаку места происхождения, отправки, ввоза, вывоза или назначения товаров, либо в связи с любыми обстоятельствами, относящимися к праву собственности на товары или к праву собственности на суда, средства наземного транспорта или иные используемые транспортные средства, месту регистрации или флагу указанных транспортных средств» [14, ст. 2].

Для следования через территорию транзитного государства или доступа на его территорию лицам, передвижение которых необходимо для транзитного движения, каждое

Договаривающееся государство выдает разрешение в соответствии со своими законами, правилами и постановлениями. Транзитное движение судов через свои территориальные воды государство разрешает «в соответствии с принципами обычного международного права или подлежащими применению международными конвенциями, а также в соответствии со своими внутренними правилами» [14, ст. 2]. И в то же время, по взаимному соглашению между заинтересованными Договаривающимися сторонами устанавливаются правила, регулирующие использование транспортных средств, проходящих через территорию транзитного государства с учетом многосторонних международных конвенций, участниками которых они являются.

Специфический характер права свободного транзита внутриконтинентальных государств нашел свое отражение и в том, что получаемые ими при таком транзите права и льготы исключаются из действия положения о наибольшем благоприятствовании по причине их особого географического положения [14, ст. 10].

Кроме этого, настоящей Конвенцией вновь подчеркивается, что по соображениям нравственности, здравоохранения или безопасности, либо в качестве меры предосторожности против болезней животных и растений или против вредителей, ни одно транзитное государство не обязано допускать транзит лиц, въезд которых на территорию воспрещен, или транзит товаров, ввоз которых не допускается [14, ст. 11].

Дальнейшее развитие право свободного транзита государств, не имеющих морского побережья, получило в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. В ней не только четко закреплены права внутриконтинентальных государств, но и подробно определено их нормативное содержание, которое может быть расширено соглашениями, заключенными этими государствами и государствами транзита. Для реализации своих прав, предусмотренных в настоящей Конвенции, государства, не имеющие выхода к морю, как гласит п. 1. ст. 125, «пользуются свободой транзита через территорию государств транзита всеми транспортными средствами» [15].

Как справедливо отмечает А. Л. Джаракян, в отличие от Женевской конвенции об открытом море 1958 г. и Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г., в Конвенции 1982 г. свобода транзита не «предоставляется» государствами транзита внутриконтинентальным государствам, а принадлежит последним прямо, в силу закрепленной в Конвенции нормы международного права. При этом используемый оборот «свобода транзита», применяемый в новой Конвенции, означает больше, чем «свободный путь через всю территорию», содержащихся в Конвенциях 1958 и 1965 г.г., поскольку термин «свобода» в международном праве не означает ничего иного, как «право» или даже целая совокупность прав [2].

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года условия и порядок осуществления свободы транзита, как записано в п. 2. ст. 125 «согласовываются между заинтересованными государствами, не имеющими выхода к морю, и государствами транзита посредством двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений» [15].

В результате, было закреплено право свободного транзита внутриконтинентальных государств с целью доступа к морю и от него.

Выводы. Исследование нормативно-правовых источников, а также имеющейся литературы, позволяет сделать вывод о том, что к настоящему времени сформировался достаточно эффективный международно-правовой механизм, обеспечивающий свободу транзита. А последнее позволяет сформулировать понятие права свободного транзита, которое может быть представлено как совокупность норм и принципов, обеспечивающих возможность провоза, транспортировки, движения грузов и пассажиров из одного государства, в том числе, внутриконтинентального, в другое, через сухопутную, водную или воздушную территорию лежащего на пути третьего государства.

Особую значимость реализация права свободного транзита приобретает для Украины как транзитного государства, организующего и осуществляющего транзит грузов и пассажиров авиационным, автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом через свою территорию.

Список литературы

1. Хайд Ч. Ч. Международное право. Его понимание и применение Соединенными Штатами Америки: в 4 т. Т. 2 / Ч. Ч. Хайд; пер. с англ. Д. М. Кершнер; под ред., с предисл. и примеч. канд. юрид. наук Б. А. Дранова. – М.: Изд. иностр. лит., 1951. – 532 с.
2. Джаракян А. Л. Проблемы доступа к морю внутриконтинентальных государств в международном праве: автореф. дис. … канд. юрид. наук: 12.00.10 / А. Л. Джаракян. – М., 2000. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http: //dissertation 1. narod.ru /avtoreferats 1.
3. Кипеть А. И. Развитие международно-правовой регламентации прав внутриконтинентальных государств в международном морском праве // Журнал международного права и международных отношений. – 2009. – № 4. – С. 28–33.
4. Романова М. Е. Принцип свободы транзита в международном праве и национальном законодательстве Республики Беларусь / М. Е. Романова // Журнал международного права и международных отношений. – 2006. – № 4. – С. 19–22.
5. Малашевич В. А. Принцип свободы транзита в международном праве / В. А. Малашевич // Проблемы управления. – 2010. – № 3 (36). – С. 139 – 141.
6. Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. – М.: Междунар. отношения, 1967. – 136 с.
7. Клименко Б. М. Транзит через иностранную территорию /Б. М. Клименко // Советский ежегодник международного права. – 1966-1967. – М.: Наука, 1968. – С. 149 – 163.
8. Гуго Гроций. О праве войны и мира. Три книги, в которых объясняются естественное право и право народов. А также принципы публичного права (1625 г.) – М.: Юридическая литература, 1956. – 868 с.
9. Статут Лиги Наций. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http: // www.law.edu.ru^norm\norm. asp?norm ld=1275429.
10. Конвенция и Статут о свободе транзита. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http: // www. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barselona, April, 20, 1921 // League of Nations, Treaty Series, 1921, № 171.
11. Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1947 года (ГАТТ-47). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http // w.w.w. wto.ru/ru/content/documents/docs/gatt 47 ru.doc.
12. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http // Zakon Rus.ru>asmap/convoupkg. htm.
13. Конвенция ООН об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 года). [Электронный ресурс] – Режим доступа: http:// www. Rise.odessa/ua/text/.
14. Конвенция ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http: // www.e.gov.kz.
15. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. // Авраменко И. М. Международное морское право. – М.: РКонсульт, 2003. – С. 301–385.

Статья поступила 11.09.2017 г.

А. С. Зикін, канд. філос. наук, доцент
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
Кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

ПРАВО ВІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ І ЙОГО МІЖНАРОДНА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ

Резюме

Стаття присвячена дослідженню процесу формування міжнародно-правового механізму, що забезпечує вільне переміщення осіб, транспортних засобів, вантажів, з однієї держави в іншу, через територію третьої держави. Показані особливості права вільного транзиту внутрішньоконтинентальних держав, його принципи, а також умови вільного транзиту вантажів та транспортних засобів, види контролю транзитних вантажів на кордоні. Звертається увага на обставини, при яких Договірні Сторони не можуть бути зобов'язані надавати транзитні можливості.

Ключові слова: свобода транзиту, право вільного транзиту, принципи права вільного транзиту, особливості права вільного транзиту внутрішньоконтинентальних держав.

A. S. Zykin, Candidate of Philosophy Sciences, Associate Professor
Odessa I. I. Mechnikov National University
the Department of General Law Disciplines and International Law
Frantsuzskiy Boulevard, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

RIGHT OF FREE TRANSIT AND ITS INTERNATIONAL REGULATION

Summary

The article is devoted to the study of the formation of the international legal mechanism, which provides the free movement of persons, means of transport, cargoes from one country to another through the territory of the third country. The article shows the features of the right of free transit of inland countries, its principles, also the conditions of free transit of cargoes and means of transport, types of transit cargo control at border. Also attention is drawn to the circumstances in which the Contracting Parties con not be obliged to provide transit opportunities.

Key words: free transit, the right of free transit, principles of the right of free transit, features of the right of free transit of inland countries.