

## МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 341.22

### К ВОПРОСУ ОБ ОТДЕЛЬНЫХ АСПЕКТАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Оксана КАСПРУК,

аспирант кафедры международного публичного права  
Института международных отношений  
Киевского национального университета имени Тараса Шевченко

#### SUMMARY

The article deals with legal regimes of international transport corridors and features of their operation. Particular attention is paid to analysis of national legal regime and international legal regime. It reveals the essence of two basic principles of international legal regime of international transport corridors: principle of freedom of navigation and principle of freedom of transit. The author gives proposals to improve international legal regulation of international transport corridors.

**Key words:** international transport corridor, national legal regime, international legal regime, international shipping, principle of freedom of transit, principle of freedom of navigation.

#### АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются правовые режимы международных транспортных коридоров и особенности их функционирования. Особое внимание уделено анализу национально-правового и международно-правового режимов. Раскрывается суть двух основных принципов международно-правового режима международных транспортных коридоров: принципа свободы судоходства и свободы транзита. Автор вносит предложения по совершенствованию международно-правового регулирования международных транспортных коридоров.

**Ключевые слова:** международный транспортный коридор, национально-правовой режим, международно-правовой режим, международные перевозки, принцип свободы транзита, принцип свободы судоходства.

**Постановка проблемы.** В современных условиях правовое регулирование международных транспортных коридоров (далее – МТК) характеризуется серьезными пробелами и недостатками. Один из главных недостатков – отсутствие универсального международного договора о МТК, который бы регулировал международные перевозки пассажиров и грузов по транспортным коридорам. Существующие международно-правовые нормы нужно систематизировать, так как они достаточно разрозненные.

Одной из главных стратегических задач на современном этапе является создание национального рынка транспортных услуг и интеграция в мировые транспортные коммуникации посредством развития надлежущей инфраструктуры международных транспортных коридоров. Для становления, развития и дальнейшего функционирования сети транспортных коридоров на территории Украины имеет важное значение четкое правовое определение статуса и функций их участников, а также правового регулирования отношений, складывающихся между участниками МТК в процессе перевозки пассажиров, багажа и грузов.

**Актуальность темы исследования** подтверждается тем, что в настоящее время правовой режим МТК является одной из наименее изученных сфер международных транспортных отношений как в Украине, так и за рубежом. Исходя из вышеизложенного, комплексное исследование и анализ международно-правовых особенностей правового регулирования и проблем функционирования МТК имеет актуальное теоретическое и практическое значение.

Исследованием особенностей правового регулирования МТК занимались такие ученые: В.М. Корельский, С.С. Алексеев, Л.В. Таран и другие. Вместе с тем анализ работ отечественных и зарубежных ученых позволяет сде-

лать вывод о том, что на сегодняшний день правовое регулирование МТК еще не исследовано в достаточной мере.

**Целью исследования** является комплексный анализ источников международного характера, регламентирующих правовой режим МТК, а также исследования практики применения норм, содержащихся в данных источниках, для определения аспектов правового регулирования МТК.

**Изложение основного материала.** В условиях углубления процессов глобализации, усиления международной специализации и кооперации труда, ведущее место в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных связей, отводится международным транспортным коридорам. Дальнейшее формирование международной транспортной инфраструктуры с согласованием международно-правового сотрудничества и применением совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему, невозможно без базового развития и совершенствования правового регулирования МТК. Транспортные коридоры способны обеспечить качественную и систематическую доставку пассажиров и грузов, а также гарантировать эффективное функционирование международного транспорта. Именно поэтому экспорт транзитных транспортных услуг имеет значительные выгоды для отдельных стран. Прежде всего, это прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг. В транзитные страны направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, так как все участники заинтересованы в устойчивой работе МТК и снижении логистических затрат. В сумме получаем выгодные условия для развития тех регионов, по которым проходят транзитные коридоры.

Под международными транспортными коридорами следует понимать совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации при соблюдении технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок [1, с. 44].

Для того, чтобы выявить особенности правового регулирования МТК, а также в рамках какого правового режима он функционирует, следует подробнее рассмотреть понятие и особенности «правовых режимов».

На сегодня понятие «правового режима» исследовано недостаточно. Следует обратить внимание на определение таких ученых, как В.С. Милаш и Л.В. Таран. В.С. Милаш подчеркивает, что правовой режим в качестве итогового правового средства является конфигурацией правовых средств, обеспечивающих последовательную реализацию как частных, так и публичных интересов [2, с. 358].

Л.В. Таран обращает внимание на то, что правовой режим – это особый порядок регулирования, который проявляется через применение определенной совокупности правовых средств, создающих своеобразное сочетание разрешений и запретов [3, с. 83].

Согласно еще одному определению, правовой режим МТК представляет собой совокупность правил, вытекающих из международно-правового статуса МТК, которые определяют порядок функционирования и использования МТК [4].

Как правило, правовой режим МТК закрепляется в международном договоре, который включает в себя обязательства государств-участников договора об использовании МТК. Это своего рода требования об обеспечении функционирования МТК в пределах установленного в договоре маршрута, которые включают следующие нюансы:

- предоставление права транзита другим государствам-участникам договора международных транспортных средств, грузов и пассажиров через их территорию на условиях, указанных в международном договоре;
- обеспечение сторонами договора наиболее эффективной организации содействия транзитных перевозок на их территориях;
- предоставление таможенной процедуры международного транзита для товаров, направляющихся в рамках МТК;
- соответствие транспортной инфраструктуры МТК требованиям отдельных стандартов;
- принятие соответствующих мер, обеспечивающих безопасность движения пассажиров и перевозчиков;
- охрана окружающей среды при международных перевозках и др.

С правовой точки зрения различают национально-правовой и международно-правовой режим МТК.

Порядок использования МТК с национально-правовым режимом определяется внутренним законодательством и характеризуется наличием суверенитета государства над участками МТК, которые проходят по его территории. Данный режим может допускать свободу использования маршрута по разным странам (право транзита), если это предусмотрено национальным транспортным и таможенным законодательством государства, по которому проходит соответствующий участок МТК. Маршруты МТК с национально-правовым режимом могут быть обозначены в резолюциях организаций и конференций. Для примера приведем маршруты панъевропейских МТК, указанных в Критских резолюциях 1994 г. Данные акты не могут императивно установить свободу использования маршрута по разным странам, так как носят рекомендательный характер.

Перейдем к рассмотрению международно-правового режима МТК. Данный режим МТК включает следующих

два принципа: принцип свободы транзита и принцип свободы судоходства.

Понятие транзита содержится в ряде международных соглашений и конвенций. К ним относятся, в частности: ГАТТ в редакции 1947 г.; Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г.; Конвенция МДП; Европейское соглашение 1975 г. о международных автомагистралях и др.

В соответствии со статьей V ГАТТ должна существовать свобода транзита через территорию каждого государства по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, независимо от происхождения транспортного средства, его места отправления и места назначения [5].

Согласно Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. под «транзитным движением» понимается «следование товаров», включая товаробагаж, через территорию какого-либо договаривающегося государства между внутриконтинентальным государством и морем в тех случаях, когда это следование является частью полного пути, начинающегося или кончающегося в пределах территории этого внутриконтинентального государства, и включающего перевозку морем, непосредственно предшествующую такому следованию или следующую за ним. Перегрузка, складирование, разделение грузовых партий на более мелкие партии и изменение в способе перевозки таких товаров, а также сборка, разборка или вторичная сборка машин и громоздких предметов не ведут к исключению следования товаров из понятия «транзитное движение» при условии, что любые такие операции производятся исключительно в целях удобства перевозки» [6].

Согласно ст. 2 вышеупомянутой Конвенции транспортным средствам обеспечивается свобода транзита. Также не проводится никакой дискриминации по признаку места происхождения, ввоза, вывоза, а также назначения товаров, либо в связи с обстоятельством, относящимися к праву собственности на товары или к праву собственности на суда, средства наземного транспорта или другие транспортные средства, месту регистрации или флагу указанных транспортных средств. Необходимо отметить, что правила, регулирующие использование транспортных средств, которые проходят через территории другого государства, устанавливаются на основе взаимного соглашения между государствами с учетом многосторонних международных конвенций, участниками которых они являются.

Немаловажной является Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, подписана 21 октября 1982 под эгидой Организации Объединенных Наций. Основной задачей, которую должна решать данная Конвенция, выступает облегчение перевозок грузов, которые при перевозке пересекают одну или несколько границ путем сокращения требований по соблюдению формальностей и координации процедур контроля, а также методов их применения.

Государствами было принято решение применять для транзитных грузов простой и ускоренный режимы. Интересен тот факт, что положения Конвенции не препятствуют сторонам вводить запреты или ограничения в отношении импорта, экспорта или транзита 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 [7, с. 89–91].

Для Украины положения данной Конвенции вступили в силу 12 сентября 2003 года на основании Указа Президента Украины от 04 июля 2002 № 616/2002 [8].

Рассмотрим Конвенцию о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, подписанную в Нью-Йорке

08 июля 1965 г. Главная цель данного международно-правового документа – предоставление странам, не имеющим выхода к морю в силу своего внутриконтинентального положения, свободу доступа к нему.

Такое положение считается некоторыми исследователями специальным принципом международного экономического права [9 с. 499].

В преамбуле вышеупомянутой Конвенции закреплены принципы, на которых должно базироваться сотрудничество государств в указанной сфере, а также положение о том, что все государства должны предоставить государствам, не имеющим выхода к морю, право свободного и неограниченного транзита с целью участия в региональной и международной торговле.

В Украине развитие транзитных перевозок регламентируется международными договорами, соглашениями, конвенциями и нормативно-правовыми актами. Украина ратифицировала целый ряд международных конвенций по международным перевозкам. Среди них:

- Конвенция о международных смешанных перевозках;
- Конвенция о морских перевозках грузов;
- Конвенция по морскому праву;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки и др.

Ниже приведена международно-правовая классификация в сфере транспортных перевозок (табл. 1).

В настоящее время возможно свободное передвижение людей и товаров по всему миру, а важнейшая роль в этом отводится именно международному судоходству. Современные процессы глобализации выводят новых участников на международную морскую арену. Так, международное

морское право находится в постоянном развитии, но сохраняет в качестве приоритетных задач охрану человеческой жизни на море и обеспечения безопасности судоходства.

Все государства стремятся в полной мере воспользоваться свободой открытого моря, которая согласно ст. 2 Конвенции об открытом море 1958 г. «включает, в частности, как для прибрежных, так и для неприбрежных государств: 1) свободу судоходства; 2) свободу рыболовства; 3) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы; 4) свободу летать над открытым морем [10].

В соответствии с Конвенцией ООН об открытом море 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. открытое море свободно для всех государств как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю (внутриконтинентальных) [10, 11]. Государства, не имеющие выхода к морю, должны иметь доступ к морю. С этой целью они заключают соглашения с государствами, имеющими выход к морю, о транзите через их территорию, доступе к морским портам и их использовании. Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Основу правового режима судоходства в открытом море составляет принцип свободы открытого моря, являющийся одним из общепризнанных принципов современного международного права. Из него вытекает принцип исключительной юрисдикции государства флага, в согласовании с которым любое судно, находящееся в открытом море, подчиняется законам и власти только того государства, под флагом которого оно плавает.

С.А. Гуреев отмечает, что «свобода открытого моря – это императивный принцип, ибо государства не вправе за-

Таблица 1

Отечественные нормативно-правовые акты	Международные соглашения (конвенции)
Конвенция о международных перевозках грузов с использованием книжки международных дорожных перевозок	Конвенция ООН о смешанных перевозках грузов
Киотская конвенция	Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов
Конвенция о налогообложении международных перевозочных средств	Конвенция ООН по морскому праву
Конвенция о гармонизированной системе описания и кодирования товаров	Конвенция ООН о морских перевозках грузов
Конвенция о транзитной торговле в пределах континента	Конвенция по безопасным контейнерам
Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки
Конвенция о согласованности условий проведения контроля грузов на границах	Конвенция о дорожном движении
Таможенная конвенция о контейнерах	Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям
Воздушный кодекс Украины	Конвенция для унификации правил международных воздушных перевозок
Кодекс торгового мореплавания Украины	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
Закон Украины «О транспорте»	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке грузов
Закон Украины «О перевозке опасных грузов»	Соглашение о международных мультимодальных перевозках
Закон Украины «О морских портах Украины»	
Закон Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности»	
Закон Украины «О трубопроводном транспорте»	
Закон Украины «Об автомобильном транспорте»	
Закон Украины «О железнодорожном транспорте»	
Закон Украины «О транзите грузов» и др.	
Закон Украины «О едином сборе, который взимается в пунктах пропуска через государственную границу Украины» и др.	

ключать между собой соглашения, нарушающие принцип свободы открытого моря, так как эти соглашения будут недействительными. Императивный характер свободы открытого моря определяется огромным значением исследования и использования Мирового океана, развития всемирных экономических связей государств и их сотрудничества в самых различных областях» [12].

Вмешиваться в плавание иностранного торгового судна в открытом море имеют право только военные корабли или другие суда и летательные аппараты, находящиеся на правительственной службе и уполномоченные для этих целей. Принцип свободы открытого моря признается всем мировым сообществом, в том числе и государствами, которые не ратифицировали Конвенцию 1982 г. Из принципа свободы судоходства следует принцип исключительной юрисдикции государства флага: любое судно, находящееся в открытом море, подчиняется юрисдикции только того государства, под флагом которого оно плавает.

Будучи признанной всем мировым сообществом, в том числе и государствами, которые не ратифицировали Конвенцию 1982 года, свобода судоходства в современном мире претерпевает со стороны ряда государств попытки ограничения. Особенно это касается танкерного судоходства. Такая тенденция наблюдается в ряде районов Мирового океана. В то же время, по мнению, высказанному в науке, принцип свободы открытого моря в целом, как и его неотъемлемая часть – свобода судоходства, – это принцип *jus cogens*.

**Выводы.** В современных условиях правовое регулирование МТК в большинстве случаев осуществляется с использованием инструментов «мягкого права». Для качественного совершенствования регулирования порядка использования МТК необходимо закрепить соответствующие нормы в международных договорах «нового типа», которые будут регламентировать не только маршрут для нескольких видов транспорта, но и закреплять основы международно-правового режима МТК. В функционировании МТК различают национально-правовой и международно-правовой режимы. Международно-правовой режим МТК закрепляется, в основном, в конвенциях о МТК и основан на принципах свободы судоходства и свободы транзита, предусматривает его использование на условиях равного доступа государств.

Порядок использования национально-правового режима МТК опирается на суверенитет государства на участках МТК, проходящих по соответствующей территории государства. Соответственно условия транзита определяются внутренним законодательством. Таким образом, свобода использования маршрута странами возможна, если это предусмотрено в международном договоре и национальном законодательстве государства, по территории которого проходит соответствующий участок МТК.

На основании норм морского права в открытом море на участке любого МТК действует принцип свободы судоходства. Одним из недостатков национально-правового

режима МТК выступает отсутствие единых условий для перевозчиков на всем протяжении маршрута, несмотря на разногласия национально-правового регулирования в странах, по которым проходит маршрут. К одному из важных преимуществ национально-правового режима над международно-правовым относится способность данного режима в достаточной мере обеспечить государственные интересы каждого из государств, по территории которых проходит маршрут МТК.

#### Список использованной литературы:

1. Юрченко С.А., Юрченко А.Е. Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития / С.А. Юрченко, А.Е. Юрченко // Вестник Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина. – 2013. – № 1086. – С 44–48.
2. Мілаш В.С. Комерційний договір у контексті сучасних ринкових умов / В.С. Мілаш. – Х. : Вид-ць ФО-П Н.М. Вапнярчук, 2007. – 440 с.
3. Таран Л.В. Специальный правовой режим предпринимательской деятельности в свободных экономических зонах Украины (комплексное исследование) / Л.В. Таран. – Х.: СПДФО Н.М. Вапнярчук, 2004. – 256 с.
4. Правовые режимы евразийских транспортных коридоров / Евразийский юридический журнал. – 2013. – № 1 (56). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com\\_content&view](http://www.eurasialegal.info/index.php?option=com_content&view).
5. Генеральное соглашение по тарифам и торговле от 30 октября 1947 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_264](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_264).
6. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 08.07 1965 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995166>.
7. Перепьолкін С.М. Щодо полегшення процедур перетину кордонів під час міжнародних автомобільних перевезень / С.М. Перепьолкін // Вісник Академії митної служби України. – Сер. : Право. – 2010. – № 2. – С. 87–92.
8. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах : Указ Президента України від 04 лип. 2002 р., № 616/2002. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/U616\\_02.html10](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/U616_02.html10).
9. Ануфриева Л.П. Международное публичное право / Л.П. Ануфриева [и др.]; под общ. ред. К.А. Бекашева. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2004.
10. Конвенции об открытом море 1958 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.conventions.ru/view\\_base.php?id=35](http://www.conventions.ru/view_base.php?id=35).
11. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057).
12. Гуреев С.А. Принцип свободы открытого моря в современных условиях / С.А. Гуреев // Правоведение. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1987. – № 1. – С. 80–84.