

Самойленко Є. А.

асистент кафедри державно-правових дисциплін

*Державного вищого навчального закладу «Українська академія банківської справи
Національного банку України»*

СПІВВІДНОШЕННЯ СВОБОДИ ТРАНЗИТУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНУ ТЕРИТОРІЮ ЗА ПРАВОМ СОТ ЗІ СВОБОДОЮ РІЧКОВОГО ПРОХОДУ В МІЖНАРОДНОМУ ПУБЛІЧНОМУ ПРАВІ

Аналіз договірної практики держав засвідчує, що свободу проходу по міжнародних ріках варто розглядати в широкому і вузькому сенсі. В широкому розумінні свобода навігації на міжнародних ріках передбачає плавання по них невійськових суден всіх країн. У вузькому сенсі свобода річкового судноплавства означає, що конкретна ріка відкрита для плавання суден тільки прибережних суверенів. У переважній більшості випадків води міжнародних рік є відкритими для проходу торгових (та пасажирських) суден всіх націй. Незважаючи на це, Асоціацією міжнародного права було відзначено, що право проходу по материкових водних шляхах для суден неприбережних держав ще не стало загальновизнаною нормою міжнародного права [1, р. 16].

Однак, та обставина, що свобода річкового судноплавства для всіх націй з часом знаходить все більше застосування, дає вченим підстави вважати, що з розвитком торгівлі й міжнародних економічних зв'язків не може виключатися поява такої норми або принципу із загальної згоди всіх держав. Щоб бути загальновизнаною, така норма повинна мати міцне підґрунтя, оскільки мова йде про право проходу через іноземну територію, який допускається тільки з явно і прямо вираженої згоди територіального суверену [2, с. 94-95]. Тобто в сучасних умовах актуальним є вивчення питання існування загальноприйнятих правил торгівлі, з посиланням на які одна країна могла б вільно користуватися водотранспортними шляхами в межах будь-якої іншої країни.

Норми Марракешської угоди 1994 р. про заснування Світової організації торгівлі (далі – СОТ) та доданих до неї багатосторонніх торгових домовленостей (Генеральної угоди про тарифи й торгівлю (ГАТТ), Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС), Угоди про торговельні аспекти прав інтелектуальної

власності (ТРИПС), Угоди про пов'язані з торгівлею інвестиційні заходи (ТРИМС) та ін.) утворюють право СОТ. На даний момент членами організації є 155 держав та 4 митних території. Ще близько 30 країн ведуть переговори про вступ до неї. Відтак, право цієї універсальної організації цілком обґрунтовано є серцевиною міжнародного торгового права.

Для досягнення поставленої в цьому дослідженні мети нас у першу чергу має цікавити зміст ГАТТ. В її текст закладена довгострокова стратегія: виявити перешкоди на шляху транскордонного руху товарів і планомірно здійснити їх ліквідацію.

Згідно зі ст. V ГАТТ 47 товари (включаючи багаж), а також судна та інші транспортні засоби повинні вважатися такими, що знаходяться в транзиті через територію держави, якщо проходження через таку територію є лише частиною повного шляху, який починається і завершується за межами кордонів країни, через територію якої проходить рух. Такий рух за концепцією ГАТТ визначається як транзитний. Має існувати свобода транзиту через територію кожного члена СОТ за маршрутами, найбільш зручними в цілях міжнародного транзиту, для руху на територію інших членів чи з територій останніх. Не повинна робитися жодна різниця, заснована на прапорі суден, місці походження, відправлення, в'їзду, виїзду чи призначення або на будь-яких обставинах, що стосуються власності на товари, судна чи інші транспортні засоби. Член СОТ повинен надавати товарам, які пройшли транзитом через територію будь-якого іншого учасника ГАТТ, режим не менш сприятливий, ніж режим, який би надавався таким товарам у випадку, якщо б вони транспортувалися з місця походження до місця призначення без проходження через територію такого учасника.

Таким чином, у тій мірі, в якій це необхідно для лібералізації міжнародної торгівлі товарами, ГАТТ своїми формулюваннями швидше настійливо спонукає, ніж суворо зобов'язує держави забезпечувати безперешкодний транзит іноземної продукції по суверенних материкових водах конкретної країни. Застосовуючи в наведеній ст. V елементи недискримінації та найбільшого сприяння країнам-учасникам торгових відносин, Угода все ж обходить питання безпосереднього проголошення свободи річкового судноплавства. Як відмічає Г. М. Вельямінов,

умова про свободу транзиту є лише звичайним договірним положенням, політико-економічним закликком, а не міжнародно-правовим принципом у традиційному розумінні цього слова [3, с. 116]. Наприклад, Україна офіційно приєднавшись до СОТ 16 травня 2008 року, запланувала відкрити власні внутрішні водні шляхи не пізніше 2016 р. [4, с. 40]. Це спричинено потребою створення надійних гарантій безпечної навігації та організації надання якісних інформаційно-логістичних послуг судноводіям, судновласникам, портовим операторам, експедиторам для здійснення вантажних та пасажирських перевезень.

Навігаційне використання міжнародних рік сусідніми (суміжними) прибережними державами, в котрому також опосередковується взаємний транскордонний рух їх товарів, взагалі не можна співвіднести зі свободою транзиту, запровадженою ГАТТ. Товарні потоки між цими державами переміщуються за правилами прикордонної торгівлі (ст. XXIV ГАТТ). Зокрема, члени СОТ визнають бажаність поширення свободи торгівлі шляхом розвитку через укладення добровільних угод тіснішої інтеграції між економіками країн, які є сторонами таких угод. Хоча, в даних договорах не забороняється встановлювати свободу судноплавства по внутрішніх водних шляхах міжнародного значення.

Було б упущенням не відмітити, що взаємозв'язок свободи торгівлі та свободи судноплавства простежувався і в угодах на початку ХХ ст.: мирних договорах «версальської системи» 1919-1920 рр., Барселонській конвенції про режим судноплавних водних шляхів міжнародного значення 1921 р., актах про режим судноплавства на Дунаї (1921 р.) та Ельбі (1922 р.). В них проголошувалася повна рівність прибережних і неприбережних держав при здійсненні судноплавства і пов'язаної з ним комерційної діяльності. Прагнення об'єднати дві вищевказані свободи знайшло своє втілення в доктрині міжнародного річкового права. На думку багатьох авторів того часу, реальне значення свобода судноплавства може мати тільки в тому разі, коли прибережні країни дозволяють вести торгівлю в їх портах суднам всіх інших країн [5, с. 112-113]. Проте при розгляді в 1934 році справи Оскара Чінна більшість членів Постійної палати міжнародного правосуддя обґрунтовано висловилися проти такого симбіозу. У рішенні Палати було відзначено, що свобода річкового

судноплавства включає в себе право на вільне пересування суден, вільне перевезення пасажирів і вантажів, а також користування портами й портовими спорудами, але з неї не впливає свобода торгівлі [6, с. 22].

Що ж до переконливих аргументів для спростування підпорядкованості свободи навігації по міжнародних ріках свободі транзиту товарів за правом СОТ, то сучасна наука міжнародного права їх практично не пропонує. На нашу думку, таким аргументом являється той факт, що об'єктом права цієї міжурядової організації виступають суто внутрішні торгові правопорядки її держав-членів. При заснуванні СОТ з-під національної юрисдикції її учасників до юрисдикції самої організації фактично були передані питання тарифного та нетарифного регулювання зовнішньої торгівлі. Решта аспектів міжнародної (і, у тому числі, прикордонної) торгівлі не інакше, як перебувають за межами компетенції СОТ (приміром, регламентація річкового судноплавства), тому що вона а ргіогі має спеціальну міжнародну правосуб'єктність.

Тим не менше, багатостороння торговельна система, створена Марракешською угодою, націлена на розвиток інтегрованої системи міждержавних торгових відносин, що обумовило включення до компетенції СОТ і сфери торгівлі послугами. Для обговорюваної в даних тезах проблематики це має неабияке значення, оскільки за допомогою водного транспорту (морських, річкових суден) у відповідності до ст. 1 ГАТС відбувається транскордонне надання послуг з перевезення вантажу, пасажирів та багажу водами міжнародних рік. Згідно діючого в рамках СОТ класифікатора секторальних послуг до них відносяться у тому числі транспортні послуги на внутрішніх водних шляхах [7]. Однак, сфера послуг значно меншою мірою відкрита порівняно з торгівлею товарами. Скасування бар'єрів у міжнародній торгівлі послугами відстає від усунення перешкод у торгівлі товарами. Вступ у силу ГАТС ознаменував створення правової бази для вирівнювання цієї ситуації. Щоб досягнути хоча б якогось прогресу дана Угода навіть відображає відмінний від товарів більш обмежений режим лібералізації торгівлі послугами.

Таким чином, у міжнародному торговому праві, не сформувалося імперативне правило про свободу річкового судноплавства. Міжнародно-правова

конструкція свободи транзиту, яка склалася у праві СОТ, найбільш близька за своєю сутністю до поняття свободи навігації по міжнародних ріках. Але попри присутність в даній конструкції елементів, що пов'язані з атрибутами вільного річкового плавання (наприклад, обґрунтованості і недискримінаційного характеру зборів за транспортування), два названі види свобод не можна розглядати як тотожні чи такими, які знаходяться в одній правовій площині. Виходячи з функцій Світової організації торгівлі, вона компетентна всебічно встановлювати правовий режим транскордонного руху товарів, а не проходу суден по суверенній материковій акваторії країн-членів. Стосовно останнього відповідні повноваження зберігаються за державами, які самостійно вирішують це питання, зокрема на основі окремих домовленостей, поза рамками пакету Марракешських угод з урахуванням вже взятих на себе зобов'язань.

Список використаних джерел:

1. Bogdanović S. International Law of Water Resources Contribution of the International Law Association (1954–2000) / S. Bogdanović. – London; Boston : Kluwer Law International, 2001. – xxxi, 436 p.
2. Клименко Б. М. Право прохода через иностранную территорию / Б. М. Клименко. – М. : Издательство “Международные отношения”, 1967. – 136 с.
3. Вельяминов Г. М. Международное экономическое право и процесс (Академический курс): Учебник / Г. М. Вельяминов. – М. : Волтерс Клувер, 2004. – 496 с.
4. Горобец И. К новому качеству судоходства по реке Днепр / И. Горобец // Порты Украины. – 2011. – №7. – С. 40–43.
5. Гуреев С. А., Тарасова И. Н. Международное речное право : Учебное пособие / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Юрид. лит., 2004. – 352 с.
6. The Oscar Chinn Case, Judgment of December 12th, 1937 / Judgments, Orders and Advisory Opinions // Publications of the Permanent Court of International Justice. – Leyden : A. W. Sijthoff's Publishing Company, 1934. – Series A/B. – No. 63. – 53 p.
7. Services sectoral classification list, 10 July 1991 [Electronic resource]. – Access mode : http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/mtn_gns_w_120_e.doc. – Title from the screen.

Самойленко, Є.А. Співвідношення свободи транзиту через державну територію за правом СОТ зі свободою річкового проходу в міжнародному публічному праві [Текст] / Є.А. Самойленко // Міжнародне, наднаціональне та національне право: проблеми конвергенції: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 13 грудня 2013 р. / За ред. Т.С. Ківалової. – Одеса: Гельветика, 2013. – С. 55-59.