
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ



Кріль Р. В.,
в. о. начальника
Головного управління ДФС
у Миколаївській області,
радник податкової та
митної справи II рангу
(м. Миколаїв, Україна)

УДК 341.24:339.543

ФОРМУВАННЯ ПРИНЦИПУ СВОБОДИ ТРАНЗИТУ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

В даній статті розглядається процес формування принципу свободи транзиту як одного з ключових принципів сучасного міжнародного права. Аналізуються основні етапи розвитку свободи транзиту, включаючи свободу морів, свободу навігації міжнародними ріками, протоками та каналами, встановлення свободи сухопутного транзиту у двосторонніх та багатосторонніх міжнародних угодах.

Ключові слова: свобода транзиту, транзитні мита, свобода навігації, митні формальності, міжнародне право.

Roman Kril. The Formation of the Freedom of Transit Principle in the International Law. – Article.

The present article provides the review of the formation process of the freedom of transit principle as the one of the key principles of the modern international law. The main stages of the freedom of transit development are analyzed, including the freedom of the sea, the freedom of navigation on international rivers, freedom of passage through international straights and channels, the estab-

lishment of the freedom of land transit through bilateral and multilateral international agreements.

Keywords: the freedom of transit, transit duties, freedom of navigation, customs formalities, international law.

Криль Р. В. Формирование принципа свободы транзита в международном праве. – Статья.

В данной статье рассматривается процесс формирования принципа свободы транзита как одного из ключевых принципов современного международного права. Анализируются основные этапы развития свободы транзита, включая свободу морей, свободу навигации по международным рекам, проливам и каналам, установление свободы сухопутного транзита в двусторонних и многосторонних международных соглашениях.

Ключевые слова: свобода транзита, транзитные пошлины, свобода навигации, таможенные формальности, международное право.

Свобода транзиту є однією з основ функціонування сучасної міжнародної торгівлі та міжнародного транспорту. Більшість міжнародних угод, які стосуються транзитних переміщень містять положення, спрямовані на спрощення та гармонізацію адміністративних та митних процедур, пов'язаних з транзитом товарів та транспортних засобів, а самі транзитні перевезення вважаються важливим фактором розвитку економіки транзитних країн. Разом з тим, принцип свободи транзиту пройшов довгий та складний процес формування, який обумовив особливості сучасних правил, що застосовуються до транзиту. Аналіз процесу формування даного принципу в міжнародному праві, на нашу думку, є важливим для розуміння тих ідей, які закладені у сучасні міжнародні правила щодо транзиту та визначення найкращих шляхів та способів їх реалізації.

Основою даної статті стали роботи зарубіжних та вітчизняних фахівців у галузі міжнародного, митного та транспортного права, таких як Дж. Арвіс, Г. Вінгам, Дж. Вінер, Дж. Деллапенна, А. Мпазі Сінжел, І. Кулішер, Б. Кормич, Е. Лаутерпахт, В. Погорецький, тощо. На основі аналізу їх робіт в даній статті зроблено аналіз динаміки розвитку принципу свободи транзиту та основних факторів впливу на цей процес.

Формування перших правил щодо транзиту товарів фактично може вважатися відправним пунктом всієї історії митної справи, адже перші прообрази сучасних мит «за певні індивідуальні вигоди або послуги. Зміст яких різнився від виконання поліцейських функцій

до утримання доріг, мостів або гаваней», а враховуючи той факт, що подібні послуги могли фактично не надаватися і бути лише формальним приводом, то «...використовуючи сучасну термінологію, найдавніші мита ми можемо назвати транзитними, тобто такими, що стягувалися у зв'язку з провезенням товару певною територією» [1, с. 61]. І дійсно, історичні пам'ятки підтверджують, що саме плата за транзит є першим відомим податком, що справлявся з вавилонян, «які подорожували Єгиптом з товарами» ще у 2500 р. до н.е. [2, р. 16]

Практика справляння таких провізних мит продовжувала своє існування аж до XVI – XVII ст., коли почалося формування митних систем сучасного типу та відбувається ліквідація внутрішніх «провізних» мит. До того ж, важливе значення мало і переосмислення правової природи мит, вперше здійснене англійським урядом у середині XVII ст., коли «мито було офіційно визнано державним податком, а не збором за певну послугу. Крім того, відбулося остаточне розмежування мит, як податків при ввезенні та вивезенні, та акцизних податків, як внутрішніх податків на споживання» [1, с. 61]. Все це разом відкривало можливості для надання певних звільнень від оподаткування для транзитних товарів, які не призначалися для споживання на території країни. Але це не виключало накладання на такі товари імпорتنих, експортних або спеціально встановлених транзитних мит, або ж взагалі заборон та обмежень адміністративного характеру щодо такого транзиту.

Можна говорити про декілька факторів, які врешті решт призвели до відмежування транзитних перевезень від імпорту або експорту та формування сучасних правил щодо свободи транзиту товарів. Так, вважається, що свобода транзиту, як сучасний принцип міжнародного права, має походження від доступу до морів для внутрішньоконтинентальних країн, згідно з яким «товари, транспортні засоби та особи повинні отримувати свободу транзиту з метою доступу до моря» [3]. А транзит з метою вільного доступу до морів, у свою чергу, сформувався у контексті первинного тлумачення свободи транзиту як свободи морської торгівлі та навігації. Відправним пунктом у цьому стала широковідома робота Гуго Гроція «Вільне море» (*Mare Liberum*), вперше видана анонімно у Лейдені у 1609 р. на тлі тогочасного конфлікту між Нідерландами, Іспанією та Португалією щодо морської торгівлі з Індією. У даній роботі було наведено низку доказів та аргументів, щоб «продемонструвати, що це є законним для голлан-

дців, які є суб'єктами конфедерації Нижніх країн, ходити до Індій, як вони це роблять, та отримувати прибутки від торгівлі з ними» та встановити «певне правило права націй (яке вони називають первинним) як фундамент, основа якого є зрозумілою та незмінною: будь-якій нації законно йти до будь-якої іншої та торгувати з нею» [4, р. 10].

На певний час реалізація свободи транзиту лише у сфері мореплавства цілком задовольняла більшість країн, адже саме морські перевезення стали основними у міжнародній торгівлі. Зокрема, у XVII – XVIII ст. ст. досягнення у дизайні суден та навігації призвели до колонізації американського континенту, освоєння нових торговельних маршрутів до Азії. Тож, у першу чергу, прориви у транспортних технологіях відкрили національні економіки для торгівлі та інвестицій у спосіб, який був радикально відмінний від того, що мав місце раніше, поступово руйнуючи те, що економісти називали «тиранією відстані» [5, р. 46].

Наступним важливим етапом формування принципу свободи транзиту стало врегулювання використання внутрішніх водних транспортних шляхів для міжнародних перевезень товарів. Взагалі вважається, що права щодо навігації ріками та право проходу міжнародними протоками та каналами є тими сферами міжнародного права, що «мають історичне відношення до транзиту (так само, як доступ до морів)» [6, р. 67]. Значний вплив на це справила епоха Наполеонівських війн початку XIX ст., коли завдяки територіальній експансії Франції було знято цілий ряд митних бар'єрів щодо перевезень товарів між окупованими або залежними від Франції територіями. Важливим було також і те, що наступне мирне врегулювання у Європі призвело до вироблення загальних правил щодо користування основними водними шляхами західної Європи. Адже «до 1815 р. право навігації ріками, що розділяють або перетинають дві або більше країни не було врегульовано жодним принципом або актом та створювало предмет для постійних суперечок. Однак, Заключний акт Віденського конгресу 1815 р. задекларував, що навігація міжнародними ріками на всієї їх протяжності від точки, з якої кожна з них стає судноплавною до гирла, повинна бути повністю вільною, та не повинна, по відношенню до торгівлі, бути заборонена будь-кому, згідно з єдиними правилами та політиками» [7, р. 332]. Саме на цих принципах відбулася поступова інтернаціоналізація навігації міжнародними ріками.

У той самий час, у питаннях сухопутного транзиту просування відбувалося значно повільнішими темпами. Найбільшими «адвокатами» встановлення свободи сухопутних транзитних перевезень стали країни, що не мали виходу до моря. Вони були вимушені шукати шляхи для транспортування своїх товарів до морських портів через території інших країн і, цілком очевидно, намагалися при цьому вирішити два основні завдання: підвищення економічної ефективності своєї зовнішньої торгівлі через зменшення витрат на транзит своїх товарів; та отримання гарантій щодо стабільного і безперешкодного користування сухопутними транзитними маршрутами.

Фактично, у даному випадку відбувалася певна конкуренція між правом однієї країни на доступ до моря та суверенними правами транзитної країни щодо встановлення правил ввезення товарів на власну територію. Відповідно, впродовж довгого строку транзит товарів розглядався як певне право, яке могло надаватися або в силу існуючої традиції, або на підставі двосторонніх угод. При цьому, юридичне визнання такого права на транзитні перевезення повинно було ґрунтуватися на двох базових умовах. По-перше, країна, яка вимагає право на транзит, повинна мати можливість довести його на підставі міркувань необхідності або зручності; по-друге, користування цим правом не повинно наносити шкоди або збитків транзитній країні [8].

Цілком природно, що виконання таких умов вбачалося можливим лише шляхом переговорів між зацікавленими країнами, тож основним джерелом правил щодо транзиту товарів у XIX ст. стають міждержавні торговельні угоди.

Так, серед найдавніших двосторонніх угод, створених для сприяння транзиту, слід згадати угоду від 16 березня 1816 р. між Сардинією та Швейцарською Конфедерацією, яка містила певні положення щодо транзиту савойських товарів. Зокрема, ст. 5 встановлювала звільнення від транзитних мит товарів, що перевозилися з вільного порту Генуя через перевал Симплон, при цьому, згідно зі ст. 6, такі мита сплачувались при ввезенні транзитних товарів та відшкодовувались при вивезенні з території Швейцарії, а ст. 8 гарантувала свободу транзиту між савойськими провінціями через територію кантону Женева [9].

Досить часто питання надання свободи транзиту товарів виступали елементом більш широких політичних або економічних домовленостей. Так, на початку XIX ст. Пруссія використовувала своє географічне положення як транзитної країни для просування ідеї Німецького мит-

ного союзу, оскільки «звільнення від транзитних мит товарів, що перетинають прусську територію, було найбільшим стимулом, який Пруссія могла запропонувати іншим німецьким країнам для укладання з нею митного союзу» [10, р. 77]. Зокрема, у петиції за митний союз, написаній у 1818 р. відомим німецьким економістом Фредериком Лістом, зазначалося, що для того, щоб «зробити комерційне відправлення з Гамбургу до Австрії, або з Берліну до Швейцарії необхідно перетнути десять країн, вивчити десять зводів митних правил, сплатити шість різних транзитних мит. Той, кому не пощастило жити на кордоні, де стикаються три або чотири країни, проводить все своє життя у суперечках з митниками: у того немає батьківщини» [10, р. 77].

У деяких випадках предметом домовленостей ставало не надання свободи транзиту, а лише зменшення ставок транзитних мит. Наприклад, на підставі угоди з Росією 1825 р. Пруссія встановлювала особливий тариф транзитних мит, що стягувалися з товарів, які імпортувалися через російський кордон від Мемеля до Вісли та вивозилися через Данциг, Ельбінг, Кенігсберг та Мемель, або у зворотному напрямку (ст. 17) [11, с. 173]. Але і такі пільги у першій половині XIX ст. вважалися значним спрощенням щодо транзитної торгівлі.

Суттєві зрушення у правилах щодо транзиту товарів відбулися лише після утвердження у торговельних відносинах європейських країн політики вільної торгівлі. У другій половині XIX ст. свобода транзиту, яка передбачала повне звільнення транзиту від оподаткування митами та застосування адміністративних обмежень та заборон, стала розглядатися в якості одного з елементів режиму найбільшого сприяння. Тож положення про свободу транзиту було запроваджено у двосторонні угоди щодо вільної торгівлі, які у той період набирали популярності у відносинах між країнами Європи. Наприклад, ст. II Торговельної угоди між Великою Британією та Сербією 1893 р. встановлювала, що «товари будь-якого роду, що походять з або спрямовуються на територію однієї з Сторін звільняються на території іншої Сторони від всіх транзитних мит. Режим найбільшого сприяння взаємно гарантується Сторонами у всьому, що стосується транзиту» [12].

Як ми бачимо, незважаючи на значні пільги та спрощення, саме право на транзит товарів залишалося повністю на розсуд транзитної країни, яка могла у будь-який момент відмовити у такому праві з міркувань безпеки, або ж вимагати щоб право на транзит надавалося та реалізовувалося лише на взаємній основі [13, р. 35].

Найбільш ефективним шляхом формування правових основ для реального впровадження принципу свободи транзиту у міждержавні відносини стало створення багатосторонніх міжнародних угод та інших інструментів, які гарантували вільний рух транзитних товарів та встановлювали уніфіковані правила щодо митних та адміністративних формальностей, пов'язаних з транзитом. Як ми бачимо, такі заходи щодо встановлення свободи транзиту на багатосторонній основі на початку мали секторальний характер: навігація міжнародними ріками, прохід каналами та міжнародними протоками. Згодом до них додалися правила транзиту щодо окремих видів транспорту.

Так, важливим фактором, що призвів до необхідності багатостороннього регулювання питань транзиту став розвиток наземного транспорту, в першу чергу залізниць. Зокрема, у другій половині XIX ст. починається швидке будівництво трансконтинентальних залізничних магістралей: після появи залізниць у 1825 р. вже до 1913 р. загальна довжина залізничних шляхів перевищувала 1 млн кілометрів [5, р. 47]. На тлі наявності технічних можливостей для значного збільшення обсягів міждержавних перевезень товарів залізничним транспортом дуже чітко проявилася необхідність усунення надмірних митних та адміністративних обмежень транзитних переміщень та уніфікації транзитних правил. «З тих пір, як залізниці та канали почали поширюватися, більша частина руху товарів переключилася на ці засоби. Ці види транспорту зробили відносно легким убезпечення відправлень від втручань на маршруті. Коли наприкінці XIX ст. був створений Міжнародний Залізничний Союз (*Union Internationale des Chemins de Fer*), він висунув рамкові стандарти для залізничного транзиту – можливо перший приклад багатостороннього засобу сприяння торгівлі» [14, р. 47].

У цьому ж аспекті можна згадати і підписання у 1874 р. Бернської конвенції щодо створення Всесвітнього Поштового Союзу, ст. 10 якої, поміж іншого, гарантувала право транзиту всією територією країн-учасниць [15].

Таким чином можна констатувати, до кінця XIX ст. у міжнародному праві сформувалася ціла низка правових режимів, які гарантували свободу транзиту. Але їх вагомою вадою виступала значна фрагментація подібних правових режимів, яка створювалася: або за суб'єктами (окремі держави на двосторонній основі), або на територіальній основі (окремі ріки, протоки, канали), або щодо виду

транспорту (залізниці), або ж щодо специфічного виду товарів (поштові відправлення). Наявність подібної фрагментації не могла повною мірою забезпечити стабільність та гарантованість реалізації права на вільний транзит товарів та транспортних засобів через території інших країн, адже таке право залежало від дотримання цілої низки окремих міжнародних угод.

Багатостороннє визнання свободи транзиту, як одного з базових принципів міждержавних відносин, відбулося після I Світової війни, і, на думку багатьох дослідників, стало одним із результатів переосмислення основ післявоєнного світового устрою. Оскільки на протязі цієї війни «ворогуючі сторони знищили торговельні та транзитні маршрути, з'явилася переконлива думка, що в мирний час порушення транзиту є принаймні аморальним, якщо не міжнародно протиправним актом» [6, р. 74].

Положення щодо свободи транзиту було включено вже у Версальську мирну угоду 1919 р., частиною I якої затверджувався Статут Ліги Націй. Стаття 23 (е) цієї Угоди, зокрема, передбачала що «Відповідно до положень існуючих міжнародних конвенцій, або таких, що будуть погоджені згодом, члени Ліги... забезпечать захист та підтримку свободи комунікацій та транзиту та справедливе ставлення до торгівлі всіх членів Ліги» [16].

Саме Лізі Націй судилося стати тим майданчиком, на якому принцип свободи транзиту остаточно сформувався в якості одного з базових принципів міжнародного права. Утвердження цього принципу «відобразило занепокоєння засновників Ліги Націй, що доступ до морів країн та територій, які не мають виходу до моря, були одним з головних джерел потенційних конфліктів» [14, р. 47]. Відповідний принцип було встановлено у Конвенції та Статуті щодо свободи транзиту [17], погоджених за результатами Барселонської конференції 14 квітня 1921 р. та підписаної 20 квітня того ж року. Відповідний Статут містив низку положень, які визначили сучасне розуміння свободи транзиту.

Так, ст. 2 Статуту визначала основні принципи адміністративних заходів, що могли застосовуватися щодо транзитних переміщень. Зокрема, встановлювалося, що заходи, які застосовуються державами для регулювання та спрямування трафіку через території під їх суверенітетом або управлінням, повинні сприяти вільному транзиту залізничними або водними шляхами, які зручно використовувати для

міжнародного транзиту. Крім того, заборонялася дискримінація будь-яких транзитних перевезень на підставі національності осіб або суден, походження або призначення товарів, права власності на товари або транспортні засоби тощо.

Стаття 3 Статуту, в свою чергу, була спрямована на усунення мит та надмірних зборів з транзитних товарів. Зокрема, встановлювалося, що транзитний трафік не повинен бути об'єктом оподаткування жодними транзитними, або імпортними чи експортними митами. Збори з транзитного трафіку дозволялися лише з метою покриття видатків на контроль та адміністрування такого транзиту і повинні були відповідати фактичним витратам. При чому, до таких зборів застосовувався принцип справедливого ставлення до будь-якого транзиту, передбачений ст. 2 Статуту.

Саме ці правила визначили основні підходи до гарантування свободи транзиту, які згодом було реалізовано у низці сучасних міжнародних угод з лібералізації торгівлі та сприяння міжнародному транспорту, укладених у другій половині XX ст.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кормич Б. А. Історія розвитку митної справи в Європі: періодизація та основні тенденції // *Lex Portus*. 2016. № 1. С. 51-63.
2. Winham G.R. *The Evolution of International Trade Agreements*. – University of Toronto Press. 1992. 155 p.
3. *Freedom of Transit and Regional Transit Arrangements*. UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note 8. URL: <http://www.unctad.org/technicalnotes>
4. Grotius H. *The Free Sea Natural Law And Enlightenment Classics*. Transl. by R. Hakluyt with W. Welwod's Critique and Grotius's Reply. Ed. by D. Armitage. – Indianapolis: Liberty Fund, 2004. 176 p.
5. *World Trade Report 2013. Factors shaping the future of world trade*. 2013. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report13_e.pdf
6. Pogoretsky V. *Freedom of Transit and Access to Gas Pipeline Networks under WTO Law*. – Cambridge. Cambridge University Press. 2017. 365 p.
7. *The Evolution of the Law and Politics of Water*. Editors J.W. Dellapenna, G. Joyeeta. – Amsterdam: Springer Science & Business Media, 2009. 413 p.
8. Lauterpacht E. *Transactions of the Grotius Society*. Vol. 44. *Problems of Public and Private International Law*. Transactions for the Year 1958-59 (1958), pp. 313-356.
9. *Question Of Free Access To The Sea Of Land-Locked Countries*. Memorandum By The Secretariat Of The United Nations. Document: A/CONF.13/29 and Add. 1. P. 312.
10. Viner J. *The Customs Union Issue*. – Oxford. New York. Oxford University Press. 2014. 256 p.

11. Кулишер И. М. Основные вопросы международной торговой политики. 4-е изд. – М., Челябинск: Социум, 2002. 479 с.
12. Treaty of Commerce between Great Britain and Serbia. Signed at Belgrade, July 10, 1893 // Treaty Series. – London. 1893. No. 15.
13. Mpazi Sinjel A. Freedom Of Transit And The Right Of Access For Land-Locked States: The Evolution Of Principle And Law // Georgia Journal Of International And Comparative Law. Vol. 12. Issue 1.1982. P. 31-52.
14. Arvis J. F. Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century. – Washington D.C.: World Bank Publications, 2011. 274 p.
15. Treaty Concerning the Formation of a General Postal Union, Concluded Between Germany, Austria-Hungary, Belgium, Denmark, Egypt, Spain, The United States of America, France, Great Britain, Greece, Italy, Luxemburg, Norway, The Netherlands, Portugal, Romania, Russia, Serbia, Sweden, Switzerland, and Turkey. Bern October 9, 1874. URL: http://avalon.law.yale.edu/19th_century/usmu010.asp
16. Treaty Of Peace With Germany (Treaty Of Versailles). Treaty and protocol signed at Versailles June 28, 1919. Multilateral Agreements 1918-1930. URL: <https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0043.pdf>
17. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, 20 April of 1921 // League of Nations Treaty Series. Vol. 7. P. 12-33.

