



---

**О. С. Каспрук**

---

## **ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

### **Каспрук Оксана Сергіївна**

Кандидат юридичних наук, юрист-міжнародник, викладач кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства факультету міжнародних відносин Національного авіаційного університету.

Закінчила Інститут міжнародних відносин Національного авіаційного університету за спеціальністю «Міжнародні економічні відносини» (2010), Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю «Міжнародне право» (2014), Київський національний університет імені Тараса Шевченка за спеціальністю «Психологія» (2015).

Навчалася в аспірантурі Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю «Міжнародне право» (2014–2018). Захистила кандидатську дисертацію «Еволюція міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів» (спеціальність 12.00.11 – міжнародне право).

Має понад 20 публікацій з питань міжнародного транспортного права та сертифікати учасника понад 50 міжнародних конференцій.

Досліджує проблеми міжнародного права, міжнародного транспортного права, міжнародного кримінального права, порівняльного правознавства.

Досвід наукової та практичної діяльності у сфері права – понад 7 років. Має 5-річний досвід роботи в юридичних фірмах. Зокрема, працювала в Міністерстві інфраструктури України. Брала участь у підготовці та проведенні двосторонніх Змішаних Комісій з питань міжнародних перевезень. Була секретарем Комісії з розподілу дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту.



ІНСТИТУТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ  
імені ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

**О. С. Каспрук**

**ОСОБЛИВОСТІ  
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ  
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

Монографія

Київ – Одеса  
Фенікс  
2020

УДК 341.22  
К 23

*Монографія виконана  
на кафедрі міжнародного права Інституту міжнародних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка  
і рекомендована до друку Спеціалізованою вченою радою Д 26.001.10  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка  
(протокол № 67 від 9 грудня 2019 року).*

**Рецензенти:**

**Волошин Юрій Олексійович** – доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України, декан факультету міжнародних відносин Національного авіаційного університету;

**Дмитрієв Анатолій Іванович** – доктор юридичних наук, професор, головний науковий співробітник відділу європейського права та міжнародної інтеграції Інституту законодавства Верховної Ради України;

**Савчук Костянтин Олександрович** – кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України.

**Каспрук О. С.**

К 23 Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів : монографія / О. С. Каспрук. – Київ-Одеса : Фенікс, 2020. – 184 с.  
ISBN 978-966-928-529-4

Монографія присвячена дослідженню процесу виникнення та розвитку міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів (МТК). Зокрема, у ході розгляду теоретичних аспектів теми визначено поняття «МТК» та його співвідношення із суміжними категоріями. Проведено класифікацію МТК за основними ознаками, розкрито етапи розвитку їхнього міжнародно-правового регулювання, визначено особливості правових режимів МТК. Досліджено договірно-правовий та інституційний механізми міжнародно-правового регулювання МТК. Проаналізовано міжнародно-правові механізми співпраці України з іншими державами щодо основних МТК та виявлено їхні переваги і недоліки.

Книга містить ґрунтовний науково-довідковий апарат і широкий бібліографічний матеріал.

Розрахована на науковців, викладачів, аспірантів, студентів, усіх, хто цікавиться проблемами міжнародного права.

УДК 341.22

ISBN 978-966-928-529-4

© О. С. Каспрук, 2020

# Зміст

Перелік умовних скорочень . . . . .	5
Передмова. . . . .	9

## Розділ 1

<b>ТЕОРЕТИЧНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ. . . . .</b>	<b>18</b>
1.1. Огляд понятійно-термінологічних аспектів проблематики . . . . .	18
1.2. Історія становлення міжнародних транспортних коридорів та їхнього правового регулювання: вітчизняний і зарубіжний досвід . . . . .	32
1.3. Міжнародно-правові основи регулювання міжнародних транспортних коридорів. . . . .	51

## Розділ 2

<b>ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУЧАСНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ. . . . .</b>	<b>60</b>
2.1. Механізми міжнародно-правового регулювання міжнародних транспорт- них коридорів . . . . .	60
2.2. Правові режими європейських, євразійських та африканських міжнародних транспортних коридорів. . . . .	77
2.3. Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародного транспортного коридору «Новий Шовковий шлях». . . . .	96

## Розділ 3

<b>РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ. . . . .</b>	<b>108</b>
3.1. Шляхи вдосконалення міжнародно-правового регулювання мультиmodalних і транзитних перевезень міжнародними транспортними коридорами . . . . .	108
3.2. Пропозиції щодо вдосконалення міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів. . . . .	121

3.3. Міжнародно-правові механізми забезпечення співпраці України з іншими державами з питань міжнародних транспортних коридорів.....	132
Висновки.....	145
Бібліографія.....	152
Додатки.....	178

## Перелік умовних скорочень

- АБП – Азіатський банк інфраструктурних інвестицій
- АСЕАН – Асоціація країн Південно-Східної Азії
- АСЕМ – Форум «Азія – Європа»
- АТЕС – Азіатсько-Тихоокеанське економічне співробітництво
- Афінська конвенція 1974 р. – Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 р.
- АФКАК – Африканська комісія цивільної авіації
- АФРА – Асоціація африканських авіакомпаній
- Барселонська конвенція 1921 р. – Конвенція та Статут про свободу транзиту 1921 р.
- БІМКО – Балтійська і міжнародна морська рада
- Варшавська конвенція 1929 р. – Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р.
- Гаазькі правила 1924 р. – Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р.
- Гаазько-Вісбійські правила 1968 р. – Протокол про зміну міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р.
- Гамбурзькі правила 1978 р. – Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.
- ГАТТ 1994 р. – Генеральна угода з тарифів і торгівлі 1994 р.
- ДОПНВ – Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів 1957 р.
- ЕПШШ – Економічний пояс Шовкового шляху
- ЕСАА – Угода про створення єдиного авіаційного району в Європі 2006 р.
- ЕСКАТО – Економічна і соціальна комісія ООН для Азії і Тихого океану
- ЄАЕС – Євразійський економічний союз

ЄЕК ООН – Європейська економічна комісія ООН  
ЄКМТ – Європейська конференція міністрів транспорту  
ЄКЦА – Європейська конференція цивільної авіації  
ЄС, Євросоюз – Європейський Союз  
ІАТА – Міжнародна асоціація повітряного транспорту  
ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації  
ІМО – Міжнародна морська організація  
КАПП – Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 1973 р.  
КВТ ЄЕК ООН – Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН  
КДПВ – Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів 1956 р.  
Кіотська конвенція 1973 р. – Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур 1973 р.  
КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р.  
Конвенція МДП 1975 р. – Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р.  
Конвенція ООН 1980 р. – Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.  
Константинопольська конвенція 1888 р. – Конвенція щодо забезпечення вільного користування Суецьким каналом 1888 р.  
Концепція 2015 р. – Концепція та план дій щодо сприяння спільному будівництву «Економічного поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху XXI століття»  
Концепція 2017 р. – Концепція співпраці на морі в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях»  
КОТІФ/ЦІМ – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 р.  
КПВВ – Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001 р.  
Мангеймська конвенція 1868 р. – Конвенція про режим судноплавства на Рейні 1868 р.

МКЗД – Міжнародна комісія із захисту р. Дунай  
Монреальська конвенція 1999 р. – Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.  
МПС – Міжнародна палата судноплавства  
МСАТ – Міжнародний союз автомобільного транспорту  
МСЗ – Міжнародний союз залізниць  
МТК – міжнародний транспортний коридор; міжнародні транспортні коридори  
МТП – Міжнародна торговельна палата  
МТФ – Міжнародний транспортний форум  
МШШ – Морський шовковий шлях ХХІ ст.  
НБСЄ – Нарада з безпеки і співробітництва в Європі  
Нью-Йоркська конвенція 1965 р. – Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965 р.  
ООН – Організація Об'єднаних Націй  
ОПОШ – Один пояс, один шлях  
ОСЗ – Організації співробітництва залізниць  
ОТІФ – Міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень  
ОЧЕС – Організації Чорноморського економічного співробітництва  
Роттердамські правила 2008 р. – Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажу повністю або частково морем 2008 р.  
РСАДПЗ – Рада співробітництва арабських держав Перської затоки  
СВМ – Економічне співробітництво субрегіону Великого Меконгу  
СНД – Співдружність Незалежних Держав  
ТМТМ – Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут  
ТРАСЕКА – Транспортний коридор «Європа – Кавказ – Азія»  
УЛКП – Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти 1991 р.  
УМА – Європейська угода про міжнародні автомагістралі 1975 р.  
УМВС – Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення 1 листопада 1951 р.

- УМВШ – Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996 р.
- УМЗЛ – Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії 1985 р.
- ФІАТА – Міжнародна федерація транспортно-експедиторських асоціацій (англ. International Federation of Freight Forwarders Associations, FIATA)
- ЦАРЕС – Центральноеазіатське регіональне економічне співробітництво
- ЦСЕ – Центральна-Східна Європа
- Чиказька конвенція 1944 р. – Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.
- ШОС – Шанхайська організація співробітництва
- ЮНКТАД – Конференція ООН з торгівлі та розвитку
- TEN-T – Транс'європейська транспортна мережа (англ. The Trans-European Transport Networks)
- TTFSE – Програма «Сприяння торгівлі та транспорту у Південно-Східній Європі» (англ. Trade and Transport Facilitation in South East Europe Project)

## Передмова

Тривалий історичний досвід доводить існування тісної взаємозалежності між забезпеченням зовнішньоекономічних інтересів країн та розвитком їхньої міжнародної транспортної взаємодії. Виявлення сучасних правових режимів міжнародних транспортних коридорів (МТК) залишається важливим питанням міжнародного права. При цьому необхідно враховувати, що МТК відіграють роль «формалізованої квінтесенції» міжнародного транспортного простору, є своєрідним налаштуванням над ним. МТК постійно обговорюються на наукових і практичних форумах, насамперед для того, щоб уникнути привнесення в міждержавні відносини розбіжностей з приводу їхнього використання. Основним завданням у сфері регулювання транспортних перевезень трубопровідними, водними, автомобільними, залізничними, повітряними та мультимодальними мережами МТК є забезпечення співробітництва держав шляхом підписання відповідних міжнародних договорів та спільного вироблення єдиних технічних стандартів і правил.

Дві взаємозалежні тенденції, такі як інтернаціоналізація та розширення міжнародної спеціалізації, сприяли збільшенню просторового розриву між стадіями формування товарного потоку й етапами його переміщення. Таким чином, акцентується увага на важливості кінцевого об'єднання розподільчих систем, а отже, фактично правове регулювання міжнародних перевезень вантажів (пасажирів і багажу) територіями країн відіграє дедалі вагомішу роль. Проблемою є вже не стільки доступ до ключових регіонів, скільки фактична безперерійна доставка з уникненням правових, адміністративних і технічних бар'єрів. Підвищується необхідність удосконалення механізмів міжнародно-правового регулювання транспортних коридорів. Особливого значення набули питання виявлення правових режимів МТК у контексті розвитку міжнародних мультимодальних та транзитних перевезень.

Слід акцентувати особливу увагу на трубопровідних МТК, які на сучасному етапі стають особливо затребуваними. У межах міжнародного права, що застосовується до трубопровідних МТК, може бути визначено вихідну відмінність залежно від виду прокладання й експлуатації

трубопроводів: підводні трубопроводи є об'єктами двосторонніх міжнародних угод, тоді як наземні транскордонні трубопроводи загалом не мають міжнародно-правового режиму і щодо кожного окремого наземного трубопроводу укладаються зазвичай спеціальні домовленості.

Міжнародно-правове регулювання сучасних МТК характеризується серйозними недоліками, серед яких варто виокремити найсуттєвіший – відсутність міжнародно-правового режиму більшості МТК. Особливо чітко прослідковуються проблеми правового регулювання євразійських та африканських МТК, які найбільш яскраво проявляються у відсутності єдиної транспортної термінології та відповідного транспортного законодавства. Така ситуація значно шкодить розвитку глобальних МТК, серед яких варто акцентувати увагу на МТК «Новий Шовковий шлях».

Науковий аналіз порушеної у монографії проблематики є особливо актуальним для України, адже більшість її національних водних, наземних і повітряних транспортних коридорів залучені до регіональних та глобальних МТК. Крім того, МТК, що проходять територією України, діють у напрямі реалізації її транзитного потенціалу. За таких умов виникає особлива потреба вдосконалення міжнародного співробітництва України з іншими країнами щодо розвитку міжнародно-правового регулювання МТК.

Необхідно зауважити, що міжнародно-правове регулювання МТК є однією з найменш вивчених сфер міжнародних транспортних відносин як в Україні, так і за кордоном. Актуальність теми монографії зумовлена потребою комплексного дослідження недостатньо вивчених питань міжнародно-правового регулювання МТК.

Загальнотеоретичну основу монографії склали праці як вітчизняних дослідників, так і зарубіжних науковців. Слід підкреслити, що дисертаційні, а також узагальнюючі монографічні роботи, присвячені науковому аналізу еволюції міжнародно-правового регулювання МТК, практично відсутні у вітчизняній фаховій літературі. Загальнотеоретичні питання правового регулювання міжнародної транспортної діяльності висвітлено у працях таких українських юристів-міжнародників, як Т. Аверочкіна, І. Дахно, С. Кузнецов, А. Кулько, А. Міщенко, Л. Тимченко, В. Яковенко. Серед інших вітчизняних дослідників, праці яких частково або опосередковано торкаються міжнародних перевезень у межах МТК, варто назвати О. Комчатних, Н. Редько, О. Розсоху та

Л. Соколову. Вивчення правових режимів МТК неможливе у відриві від питань теорії та практики міжнародного права. Внаслідок цього у рамках дослідження з метою глибокого аналізу правових режимів МТК були використані праці таких авторитетних українських юристів-міжнародників, як М. Баймуратов, О. Буткевич, М. Буроменський, В. Василенко, А. Дмитрієв, О. Задорожній, А. Кориневич, В. Мицик, В. Муравйов, К. Савчук, О. Шпакович та ін.

Дослідження в частині вивчення історії розвитку транспортних коридорів та їхнього правового регулювання ґрунтується на роботах Н. Ахметшина, Ю. Барсегова, В. Кадала, В. Карнацевіча, Л. Козлова, І. Лукашука, Ф. Мартенса, С. Маркова, Ф. Рихтгофена та ін. У їхніх наукових працях висунуто низку оригінальних ідей щодо становлення провідних МТК та їхнього регулювання.

Певний внесок у вивчення міжнародно-правових питань регулювання МТК зроблено такими зарубіжними дослідниками, як Л. Андрєєва, Е. Алієв, Н. Бобрун, Д. Бовет, Е. Драб, А. Вилегжанін, А. Віноградов, В. Ісаков, С. Краснер, С. Кунака, А. Калпін, А.Кулі, Т. Малува, Б. Мелгар, Е. Норкіна, М. Селл, Д. Семенов, С. Хагард, В. Хендерсон, З. Хонг та ін.

Зазначені дослідження надали змогу виявити проблемні теоретичні та практичні аспекти правового регулювання транспортної сфери на національному та міжнародному рівнях.

Метою дослідження в цій монографії є здійснення комплексного аналізу особливостей міжнародно-правового регулювання МТК, дослідження джерел міжнародного характеру, що регламентують правові режими провідних МТК, визначення ефективності застосування норм, що містяться в цих джерелах, формулювання наукових положень та розроблення практичних рекомендацій з удосконалення механізмів міжнародно-правового регулювання МТК.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення в монографії таких завдань:

- визначити поняття «МТК» та його складові;
- визначити особливості міжнародних мультимодальних і транзитних перевезень;
- виявити етапи становлення та розвитку правового регулювання європейських, євразійських й африканських МТК;
- визначити міжнародно-правові основи регулювання МТК;

- охарактеризувати договірно-правовий та інституційний механізми міжнародно-правового регулювання МТК;
- охарактеризувати сучасні правові режими європейських, євразійських та африканських МТК;
- виявити особливості міжнародно-правового регулювання МТК «Новий Шовковий шлях»;
- провести аналіз національних і міжнародно-правових джерел, які застосовуються до регулювання міжнародних мультимодальних перевезень мережами МТК;
- визначити шляхи розвитку міжнародно-правового регулювання мультимодальних і транзитних перевезень;
- запропонувати шляхи вдосконалення міжнародно-правового регулювання сучасних регіональних і глобальних МТК;
- з'ясувати оптимальні варіанти встановлення міжнародно-правового режиму МТК «Новий Шовковий шлях»;
- визначити значимість актуальних МТК, що проходять територією України;
- рекомендувати можливі напрями розвитку механізмів міжнародно-правового співробітництва України з іншими країнами щодо МТК.

Об'єкт дослідження в цій монографії – міжнародно-правові відносини, що складаються у процесі створення та функціонування сучасних МТК.

Предметом дослідження в цій монографії є комплекс міжнародно-правових принципів і норм, що визначають умови функціонування сучасних МТК.

У процесі дослідження використовувалися як загальнонаукові методи пізнання – аналіз, синтез, наукове абстрагування, дедукція, так і юридичні методи – формально-юридичний, порівняльно-правовий, історико-правовий, що сприяло розв'язанню поставлених завдань та забезпеченню достовірності зроблених висновків. Методом аналізу було досліджено поняття «МТК» та його складові. За допомогою методу синтезу було визначено термін «правовий режим МТК». Формально-юридичний метод дозволив окреслити коло регіональних, двосторонніх та універсальних міжнародних угод, а також інші міжнародно-правові джерела, які можна застосувати до правового регулювання МТК. Порівняльно-правовий метод був

використаний при дослідженні правових режимів МТК, внаслідок чого були зроблені висновки про необхідність застосування досвіду їхнього правового регулювання до МТК «Новий Шовковий шлях». Історичний метод застосовувався при дослідженні еволюції розвитку МТК.

Стосовно структури дослідження, то монографія складається з передмови, трьох розділів, висновків та бібліографії.

Розділ 1 «Теоретичні міжнародно-правові основи організації та регулювання міжнародних транспортних коридорів» складається із трьох підрозділів і присвячений теоретичному й історичному аспектам тематики міжнародно-правового регулювання МТК.

У підрозділі 1.1 *«Огляд понятійно-термінологічних аспектів проблематики»* проведено аналіз існуючих підходів до характеристики транспортних коридорів та їхніх складових, а також подано авторське визначення поняття «МТК». Встановлено, що до основних видів МТК належать: підземні (трубопровідні), водні (морські і річкові), наземні (автомобільні і залізничні), повітряні; внутрішньоконтинентальні, міжконтинентальні і глобальні; транзитні, торговельні і розвиваючі; унімодальні та мультимодальні. Крім того, аргументується, що мультимодальними можна вважати МТК, які проходять територіями декількох держав й охоплюють дві і більше мереж для міжнародних перевезень вантажів (пасажирів і багажу). Розкрито суть мультимодальних і транзитних перевезень, які нині відносяться до основних видів міжнародних транспортних перевезень.

У підрозділі 1.2 *«Історія становлення міжнародних транспортних коридорів та їхнього правового регулювання: вітчизняний і зарубіжний досвід»* на основі аналізу основних етапів розвитку міжнародного права визначено відповідні часові періоди становлення правових режимів МТК. Стверджується, що в античну епоху порядок використання водних і караванних маршрутів, які були прототипом МТК, визначався виробленням спеціальних законів і звичаїв. Встановлено, що у Середні віки регулювання МТК відбувалося, насамперед, на основі актів національного законодавства. Зазначається, що в період Нового часу відбулося вироблення правових режимів водних ділянок МТК та формування правового регулювання залізничних мереж. Визначено, що сучасний період характеризується розвитком договірно-правового та інституційного механізмів міжнародно-правового регулювання МТК.

У підрозділі 1.3 *«Міжнародно-правові основи регулювання міжнародних транспортних коридорів»* розглядаються ключові основи міжнародно-правового регулювання МТК у сучасних умовах. Встановлено, що міжнародно-правові основи регулювання МТК ґрунтуються на основних принципах міжнародного права, галузевих і міжгалузевих принципах. Визначено, що приватноправове регулювання застосовується до договірних відносин стосовно міжнародних перевезень вантажів (пасажирів і багажу) та до відносин щодо транспортно-експедиційного забезпечення міжнародних перевезень. З'ясовано, що публічно-правове регулювання зумовлюється відносинами між державами з приводу визначення правових режимів підземних, водних, наземних і повітряних МТК.

До розділу 2 *«Особливості міжнародно-правового регулювання сучасних міжнародних транспортних коридорів»* входить три підрозділи. Він присвячений дослідженню договірно-правового й інституційного механізмів міжнародно-правового регулювання МТК, а також комплексному аналізу правових режимів європейських, євразійських та африканських МТК. Крім того, тут окреслені основні тенденції розвитку міжнародно-правового регулювання МТК *«Новий Шовковий шлях»*.

У підрозділі 2.1 *«Механізми міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів»* проведено аналіз специфіки міжнародно-правового регулювання МТК та досліджено особливості національно-правового та міжнародно-правового режимів МТК. Відзначено, що до договірно-правового механізму міжнародно-правового регулювання МТК входить система міжнародних договорів, які регулюють відносини між державами щодо використання МТК. Встановлено, що у контексті МТК правовий режим варто розглядати як сукупність правових норм і правил, які визначають порядок функціонування та використання МТК. Зазначено, що правовий режим МТК поділяється на міжнародно-правовий, який охоплює свободу судноплавства та свободу транзиту і передбачає злагоджене функціонування конкретного МТК на основі свободи його використання, і національно-правовий, що визначається національним законодавством держав. З'ясовано, що інституційний механізм міжнародно-правового регулювання МТК сформований із міждержавних та неурядових міжнародних організацій, які є важливими регуляторами міжнародних транспортних взаємозв'язків.

У підрозділі 2.2 *«Правові режими європейських, євразійських та африканських міжнародних транспортних коридорів»* розглянуто правові режими основних регіональних МТК, досліджено недоліки та переваги їхнього міжнародно-правового регулювання. Проаналізовано такі актуальні міжнародні договори: Європейську угоду про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти 1991 р.; Європейську угоду про міжнародні магістральні залізничні лінії 1985 р.; Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення 1996 р.; Міжурядову угоду про міжнародний транспортний коридор «Північ – Південь» 2000 р.; Німецьку конвенцію про навігацію та економічне співробітництво між державами басейну р. Нігер 1963 р. тощо. Встановлено, що наявні конвенції та міжнародні акти рекомендаційного характеру не забезпечують єдиного правового режиму для більшості європейських, євразійських та африканських МТК.

У підрозділі 2.3 *«Особливості міжнародно-правового регулювання міжнародного транспортного коридору «Новий Шовковий шлях»* висвітлено тенденції розвитку і складові правового режиму МТК «Новий Шовковий шлях». Встановлено, що особливості міжнародно-правового регулювання МТК «Новий Шовковий шлях» полягають у наявності таких основних механізмів, як договірно-правовий та інституційний. Договірно-правовий механізм міжнародно-правового регулювання МТК «Новий Шовковий шлях» формує система багатосторонніх і двосторонніх міжнародних договорів. Система міжнародних міжурядових та неурядових організацій відноситься до інституційного механізму міжнародно-правового регулювання МТК «Новий Шовковий шлях».

Розділ 3 *«Рекомендації щодо вдосконалення міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів»* складається із трьох підрозділів і присвячений питанню уніфікації правових режимів МТК в умовах інтенсифікації міжнародної транспортної кооперації; розглянуто механізми забезпечення співробітництва України з іншими державами щодо МТК та сформульовано перспективні напрями їхнього розвитку.

У підрозділі 3.1 *«Шляхи вдосконалення міжнародно-правового регулювання мультимодальних і транзитних перевезень міжнародними транспортними коридорами»* досліджено зміст міжнародних договорів, які прямо або опосередковано регулюють мультимодальні та тран-

зитні перевезення мережами МТК, надано пропозиції стосовно шляхів удосконалення міжнародно-правового регулювання зазначених видів перевезень. Зазначено, що міжнародні договори у сфері кожного окремого виду перевезень не розв'язують актуальних питань у розрізі міжнародних мультимодальних перевезень. Обґрунтовано необхідність комплексних підходів до вироблення універсального міжнародно-правового регулювання транзитних перевезень.

У підрозділі 3.2 *«Пропозиції щодо вдосконалення міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів»* приділено увагу вдосконаленню договірно-правового й інституційного механізмів міжнародно-правового регулювання МТК. Встановлено, що важливою умовою злагодженого функціонування сучасних МТК є вироблення їхнього універсального міжнародно-правового режиму. Автором запропоновано створення універсальної міжнародної транспортної організації, діяльність якої буде зосереджена на врегулюванні широкого кола питань, зокрема на удосконаленні правового регулювання МТК. Для сприяння розв'язанню проблем міжнародно-правового регулювання МТК *«Новий Шовковий шлях»* запропоновано укласти Угоду про МТК *«Новий Шовковий шлях»*, яка закріпить його міжнародно-правовий режим.

У підрозділі 3.3 *«Міжнародно-правові механізми забезпечення співпраці України з іншими державами з питань міжнародних транспортних коридорів»* розглянуто міжнародні багатосторонні і двосторонні договори за участю України, що покликані забезпечувати співпрацю стосовно МТК, а також міжнародні транспортні організації. Доведено, що розвиток міжнародного співробітництва України з іншими державами щодо МТК на основі розширення договірно-правового та інституційного механізмів співпраці сприятиме удосконаленню міжнародно-правового регулювання МТК та залученню до нових МТК. Встановлено, що наявні проблеми національно-правового регулювання транспортних коридорів України стримують використання її транспортних мереж для міжнародних перевезень та, відповідно, потребують вирішення шляхом подальшого вдосконалення національного транспортного законодавства.

У висновках підсумовано результати дослідження особливостей міжнародно-правового регулювання міжнародних транспортних коридорів. Висвітлено основні тенденції розвитку правових режимів

європейських, євразійських та африканських МТК. З'ясовано, що договірно-правовий механізм складається з багатосторонніх і двосторонніх міжнародних договорів, які регулюють відносини між державами щодо використання підземних, водних, наземних та повітряних мереж МТК, інституційний механізм, зі свого боку, складається з міжурядових та неурядових міжнародних транспортних організацій, що координують діяльність держав із розвитку МТК. Виявлено, що міжнародно-правове регулювання МТК встановлює такі режими: національно-правовий – визначається внутрішнім законодавством держав чи міжнародно-правовий – визначається міжнародними договорами, що передбачають вільне використання МТК різними країнами на умовах рівності. Виявлено, що в умовах відсутності сучасних універсальних міжнародних договорів про МТК провідну роль відіграють міжнародні договори щодо кожного окремого виду міжнародних перевезень та міжнародні акти рекомендаційного характеру. З огляду на це з'ясовано: більшість сучасних МТК не мають універсального міжнародно-правового режиму.

Автор висловлює вдячність кафедрі міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, колективу працівників Міністерства інфраструктури України за надану можливість для обговорення ряду наукових та практичних питань, пов'язаних з тематикою дослідження.

## **ТЕОРЕТИЧНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

### **1.1. Огляд понятійно-термінологічних аспектів проблематики**

У міжнародному праві використовують терміни «транспортний коридор» та «міжнародний транспортний коридор», які означають будь-який шлях, не лише сухопутний, а й підземний, водний, повітряний і комбінований. Виокремлюють національні транспортні коридори та міжнародні транспортні коридори (МТК). До національних відносяться коридори, що проходять територією однієї держави. Оскільки національні транспортні коридори формують транспортну систему конкретної країни, то вони є ділянками МТК на найбільш затребуваних напрямках руху. Професор Е. Алієв зазначає: «...невід’ємною частиною міжнародного транспортного комплексу є єдина транспортна система кожної сучасної держави» [2, с. 575]. З огляду на це під МТК у найширшому сенсі можна розуміти об’єднані ділянки національних транспортних коридорів, якими здійснюються міжнародні транспортування.

Географія МТК може бути різною, зважаючи на їхнє проходження. Варто вказати і на множинність напрямків МТК та способів їхнього використання. Одні МТК формуються з водних мереж, тобто придатні для річкових та морських перевезень, інші – з повітряних мереж та служать простором для міжнародних повітряних перевезень, ще одна група формує наземні МТК для здійснення перевезень автомобільним і залізничним транспортом. Особливостями проходження та складу МТК пояснюється існування розбіжностей щодо встановлення їхніх правових режимів.

Поняття «транспортний коридор» та «міжнародний транспортний коридор» є родовими, а відмінність між ними практично відсутня.

Термін «транспортний коридор» є більш узагальненим, тоді як термін «міжнародний транспортний коридор» використовується винятково для позначення транспортних шляхів, які проходять територією двох чи більше країн. Термін «транспортний коридор» є узагальненим поняттям для МТК, а тому їхні характеристики практично тотожні. Інколи зустрічається позначення МТК як міжнародного шляху, зокрема, у рішенні Міжнародного суду ООН у справі про англійсько-албанський інцидент у протоці Корфу 1949 р.<sup>1</sup> використовується термін «міжнародний шлях» («*international highway*») [94, с. 18].

Варто зауважити, що поняття «коридор» є найширшим у транспортній сфері й охоплює всі види перевезень і ділянки їхнього залучення, а також інші елементи, що формують базову платформу для внутрішніх і зовнішніх перевезень [26, с. 108]. Зазначене поняття еволюціонувало у вужчу галузеву форму в ХХ ст., коли першочергові позиції почали відводити наземним і повітряним перевезенням. Конвенційне визначення терміна «МТК» досі відсутнє, хоча деякі міжнародні організації у своїх резолюціях зробили спробу конкретизувати дефініцію. Слід мати на увазі, що надані визначення «...не мають обов'язкової юридичної сили, але володіють юридичним значенням» [137, с. 21–23].

Група експертів Комітету із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН) визначає МТК як «...частину певної національної чи міжнародної транспортної системи, що, базуючись на техніко-технологічних й організаційно-правових умовах функціонування, сприяє міжнародним перевезенням на визначені дистанції» [138, с. 340]. Подане визначення не сприяє чіткому розумінню природи транспортних коридорів міжнародного масштабу та лінії їхнього відмежування від національних транспортних мереж. Також воно не зачіпає питання правових режимів МТК.

На II Загальноєвропейській (Критській) конференції із транспорту 1994 р. МТК були визначені як «...система транспортних комунікацій із відповідними додатками для зв'язування між собою великих транспортних вузлів, у межах якої здійснюються міжнародні перевезення різними видами транспорту» [61, с. 122]. На нашу думку, зазначене визначення є недосконалим, оскільки не містить інформації щодо правового регулювання МТК.

<sup>1</sup> Загальноєвропейські МТК отримали назву «критські» (за місцем прийняття декларації другої Пан'європейської конференції з питань транспорту 14–16 березня 1994 р., о. Крит).

Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) вносить нові нюанси в термінологію та використовує поняття «торговий коридор» [362]. У наданій характеристиці зберігається опис МТК як «напрямків активних міжнародних перевезень кількома видами транспорту, підкріплених розвиненою інфраструктурою» [362]. Визначення ЮНКТАД розширене таким нюансом як інтермодальна технологія та, разом з тим, воно не є універсальним, хоч і містить власне специфічне уточнення.

В Аналітичній записці до Концепції узгодженої транспортної політики держав – учасниць СНД [65] та у ст. 1 Угоди про МТК «Північ – Південь» від 12 вересня 2000 р. [142] визначення МТК має приблизно однакову спрямованість: коридори характеризуються як наявні та новостворені магістральні комунікації, оснащені необхідним облаштуванням, що сприяють міжнародним транспортним перевезенням на напрямках найбільшої затребуваності. Закономірно, що подане визначення, як і вищенаведені, далеке від універсальності та не містить опису правових режимів МТК.

Згідно із *Протоколом Співтовариства розвитку країн півдня Африки з транспорту, зв'язку та метеорології 1996 р.*, МТК – це «...великий регіональний транспортний маршрут, уздовж якого значна частина держав-партнерів або держав, які не є партнерами, здійснюють регіональний і міжнародний імпорт та експорт із використанням різних видів транспорту» [328]. У документі зазначається, що головна стратегічна мета МТК – інтеграція мереж транспорту для реалізації сумісної політики, правил, стандартів та процедур. Водночас у документі ігнорується інфраструктурна, технологічна та правова характеристика МТК.

Варто зауважити, що у вітчизняній науці відсутні юридичні визначення МТК, зустрічаються лише загальні характеристики транспортних шляхів у контексті інфраструктури та міжнародних перевезень. Так, МТК, на думку українського науковця В. Диканя, можна охарактеризувати як «сукупність магістральних транспортних комунікацій, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні та транзиті у напрямках їхньої найбільшої концентрації» [34, с. 198]. Інший вітчизняний учений, І. Дахно, розглядає МТК як «шляхи сполучення, які разом із транспортними підприємствами і транспортними засобами утворюють світову транспортну систему, де транспорт

належить до галузі матеріального виробництва, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів» [32, с. 171–172].

Зарубіжні науковці, такі як В. Яковенко [188, с. 120] та С. Юрченко [186, с. 44–46], розглядають МТК як комплекс магістральних транспортних споруджень із відповідною інфраструктурою та устаткуванням, що є платформою для міжнародних перевезень у наземному, морському, повітряному та комбінованому сполученнях.

Ф. Кацман визначає МТК як «міжнародні транспортні системи, що формуються з різних видів мереж й інфраструктури, сприяючи здійсненню перевезень водним, наземним та повітряним транспортом на зручних організаційних, технічних, технологічних, правових, економічних, інформаційних та сервісних умовах» [57, с. 3].

Варто звернути увагу на характеристику МТК, надану В. Мішенко [91, с. 80] та Д. Семеновим [138, с. 340–341]. Науковці вважають їх категорією організаційно-правової форми, яку необхідно ототожнювати з поняттям організації – суб'єкта права. Також Д. Семенов визначає МТК як «міжнародні транспортні маршрути, що засновані на принципах свободи транзиту та свободи судноплавства і забезпечені відповідною інфраструктурою, включаючи консолідуючі центри, транспортні засоби, організаційні та правові механізми регулювання» [138, с. 341].

Кожен із наведених підходів ґрунтується на виділенні певних ознак, лише за наявності яких МТК може використовуватись для транспортувань. При цьому ознаки МТК, які розглядаються як суттєві, відображають ключові загальновідомі характеристики МТК: наявність певної території, спеціально організованої для здійснення міжнародних перевезень. З огляду на це для уникнення плутанини щодо значення поняття МТК необхідне формулювання універсального визначення поняття МТК на основі перегляду існуючих та встановлення дійсно істотних критеріїв.

На нашу думку, МТК – це транспортні маршрути, засновані на визначених організаційно-правових та техніко-технологічних умовах для здійснення міжнародних унімодальних (мультимодальних) та транзитних перевезень вантажів (пасажирів і багажу), які проходять територіями двох або більше країн.

З. Гафаров та Е. Алієв зазначають: «Правове регулювання міжнародних перевезень, сполучень має важливе значення для здійснення зовнішньоекономічних, зовнішньоторговельних операцій, різних сфер

взаємовигідного співробітництва держав, що можливе завдяки встановленню між ними регулярних транспортних зв'язків» [28, с. 7]. Відтак визначення ознак МТК набуває особливого значення, оскільки, у підсумку, різні види МТК відповідно до своєї специфіки мають і різні особливості правового регулювання.

До основної характеристики МТК слід віднести чітко визначену територію проходження транспортних шляхів, що має відповідну інфраструктуру (споруди, обладнання, пункти сервісного обслуговування, обладнання для контролю та управління рухом тощо). Згідно із просторовою ознакою МТК поділяються на підземні, водні, наземні та повітряні. Відповідно до виду перевезень МТК є трубопровідними, морськими, річковими, автомобільними, залізничними та повітряними. Отже, підземні мережі МТК базуються на трубопровідному транспорті, наземні мережі – на автомобільному та залізничному, водні мережі – на річковому та морському, повітряні – на повітряному транспорті.

Залежно від кількості транспортних мереж у межах МТК, їх поділяють на унімодальні, у межах яких використовується одна переважна транспортна мережа та мультимодальні МТК, у межах яких використовуються дві і більше транспортних мереж.

Відповідно до географічної приналежності МТК поділяють на внутрішньоконтинентальні (наприклад, Критські коридори) та міжконтинентальні, тобто глобальні (наприклад, МТК «Новий Шовковий шлях»).

Варто також розглянути критерій класифікацій МТК, пов'язаний з основними напрямками створення МТК, тобто, які цільові навантаження покладені на функціонування того чи іншого транспортного коридору. Відповідно до зазначеного критерію можна виділити транзитні, торгові та розвиваючі МТК.

Основна мета функціонування транзитних МТК полягає в забезпеченні швидкісних, безперешкодних та упорядкованих міжнародних транспортувань вантажів (пасажирів і багажу) у визначених напрямках. Яскравими прикладами транзитних коридорів є МТК «Північ – Південь», МТК «Абіджан – Лагос», МТК «Накала» та ін.

Специфічною особливістю торгових МТК (наприклад, МТК «Новий Шовковий шлях») є надання комплексу додаткових логістичних послуг для розвитку торгівлі між регіонами та країнами на сприятливих митних, податкових та адміністративних умовах. Їхнє значення

як найкоротших шляхів, що з'єднують різні континенти і країни, безумовно велике і постійно зростає, з урахуванням того, що такі МТК розвивають всесвітні торгіві, науково-технічні й інші зв'язки, тобто всеосяжне міжнародне співробітництво.

Для визначення режиму й умов використання розвиваючих МТК вирішальну роль відіграє їхня важливість для розвитку територій, у межах яких вони пролягають. Розвиваючі МТК є сполученнями, які, враховуючи вигідне географічне положення, пов'язують міжнародні транспортні шляхи і можуть безперешкодно використовуватися країнами для здійснення міжнародних перевезень. Розвиваючі МТК зазвичай формують ділянки транспортних шляхів, які мають важливе значення для міжнародних перевезень. Яскравим прикладом розвиваючих МТК є Чорноморські протоки (Дарданелли, Мармурове море і Босфор).

Отже, найважливіші для світової економіки транспортні шляхи утворюють сучасну мережу МТК. Із цих позицій континентальні МТК поділяють на загальноєвропейські (пан'європейські)<sup>1</sup> та євразійські транспортні коридори [181, с. 10]. Упродовж реалізації міжнародних транспортних проектів були сформовані не тільки пріоритетні МТК, але також і важливі відсутні ділянки, які поліпшили зв'язок та підвищили ефективність транспортних послуг, а саме:

- конкретизовані напрямки Критських транспортних коридорів (визначені внаслідок I та II Європейських конференцій із транспорту, 1994 р. [26]);
- визначені МТК Євразійського транспортного сполучення, 2004 р.: 1. Трансибірський МТК; 2. МТК Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА); 3. МТК «Південний»: критський коридор № 4; 4. МТК «Північ – Південь»;
- сформовано низку МТК, які мають стосунок до африканського континенту, зокрема: 1. Центральний коридор; 2. Коридор Дар-Ес-Салама; 3. Коридор Мапуту; 4. Коридор Бейра; 5. Коридор «Накала»; 6. Коридори Волфіш-Бей; 7. Коридор «Північ – Південь».

Україна окреслена вигідним географічним положенням, що сприяє залученню національних транспортних коридорів до провідних МТК у напрямках «Північ – Південь» та «Захід – Схід», зокрема і до між-

<sup>1</sup> Загальноєвропейські МТК отримали назву «критські» (за місцем прийняття декларації другої Пан'європейської конференції з питань транспорту 14–16 березня 1994 р., о. Крит).

народної транспортної системи «Європа – Азія». Територією України проходять такі актуальні МТК: пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; ТРАСЕКА [12, с. 5].

Слід, насамперед, зауважити, що сучасні МТК містять низку модифікованих наднаціональних ознак, коли суто транспортний аспект співпраці переростає в єдину у своєму роді систему [4, с. 13 – 15; 31, с. 123]. На думку В. Афанасьєва показником відмінності такої системи від простої сумативної є «...сукупність певних об'єктів, взаємодія яких зумовлює наявність нових інтегральних якостей, які складаються з її частин та компонентів на основі багатосторонності»<sup>1</sup> [5, с. 24], тобто масштабної транспортної співпраці. Такі науковці, як Дж. Петерсон і С. Бушар, під «багатосторонністю» розуміють «...трьох чи більше акторів, залучених у добровільне та, у більшій мірі, інституціоналізоване міжнародне співробітництво, підлегле нормам та принципам, із правилами, які у рівній мірі застосовуються до всіх держав» [323, р. 18]. Наприклад, Європейський Союз (ЄС, Євросоюз) є «...масштабним транспортним наставником для багатьох країн» [323, р. 19]. Зазначене твердження пояснюється постійним розвитком багатосторонності та координацією міжнародної співпраці. Як ідеться у ст. 21 (h) Договору про Євросоюз від 7 лютого 1992 р., ЄС прагне забезпечити «...високий рівень міжнародної взаємодії з метою розвитку такої міжнародної системи, яка б була заснована на інтенсивній багатосторонній співпраці і глобальному управлінні» [215, р. 18].

Отже, можна зробити висновок, що особливості сучасного правового регулювання МТК є не просто сумою властивостей складових їхніх окремих елементів, про які йтиметься далі, а визначаються загальною специфікою, тобто на основі верховенства права конструюються особливості всього МТК. Наприклад, у рішенні Постійної палати міжнародного правосуддя у справі Лотус («*Lotus*») 1927 р.<sup>2</sup> було зазначено, що «...міжнародне право регулює відносини між незалежними держа-

<sup>1</sup> У теорії міжнародних відносин поняття «багатосторонність» набуло розвитку відразу після завершення холодної війни.

<sup>2</sup> Відповідно до рішення у справі Лотус (зіткнення між французьким пароплавом «Лотус» і турецьким судном «Боз-Курт», внаслідок чого турецьке судно затонуло та загинуло вісім осіб), яке часто піддається критиці, але все ж зберігає своє значення, не можна застосовувати до держави норму, на яку вона не погодилась – прямо, за допомогою міжнародного договору, або опосередковано, за допомогою звичаю.