

КОНСТИТУЦИОННОЕ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СФЕРЫ

Конституция Республики Казахстан охватывает в целом вопросы экономического развития страны, в том числе вопросы транспорта и транзита как неотъемлемой части национальной экономики страны (статья 1). Транзит через территорию Казахстана обеспечивают все виды транспорта республики, право транзита предоставляется иностранным юридическим и физическим лицам (статьи 8 и 12 Конституции Казахстана). Казахстанское государство берет на себя обслуживание пяти международных транспортных коридоров. Вопросы транспортно-транзитного права регулируются на основе Конституции административным правом, гражданским правом, предпринимательским правом страны. В казахстанском праве вопросами транспортного развития занимались и занимаются Г.И. Тулеугалиев, М.К. Сулейменов, С.Т. Алибеков. В казахстанской науке международного права специально проблемами международного транспортного, транзитного права практически никто не занимался. Это стало одной из причин исследования данной темы.

Таможенный транзит можно определить как таможенную процедуру, в рамках которой грузы перевозят под таможенным контролем с одного таможенного учреждения на другую таможню на территории одного и того же государства. Таможенный транзит можно определять как «международный», если осуществляющие эту процедуру таможенные учреждения, располагаются на таможенных территориях разных государств. Основной таможенной транзитной процедурой можно считать национальную процедуру, которая направлена на облегчение перемещения товаров, грузов под таможенным контролем на одной таможенной территории. В качестве примера такой перевозки можно привести перевозку от одной границы до другой границы, когда грузы перемещают по промежуточной территории между двумя другими государствами. Эти внутригосударственные процедуры регулируются внутренним законом, иными нормативными актами об использовании необходимых документов. Контроль на внутригосударственном уровне начинается в день поступления товаров, грузов на таможенную территорию государства и завершается по отсутствию обязательств заявителя перед таможней. Нормы об этих национальных процедурах сочетаются с нормами ряда международно-правовых документов, регулирующих вопросы международного таможенного транзита грузов, товаров.

* © Сарсембаев М.А., 2017

Международный транзит в общем виде можно определить как следование, проход, проезд или пролет через сухопутную, или водную, или воздушную территорию, которая находится под суверенитетом того или иного государства, морских, наземных, воздушных транспортных средств, лиц, грузов другого государства, пункты отправления и назначения которого находятся за пределами данного государства. При этом следует подчеркнуть, что международный транзит является составной, неотъемлемой частью пути, который начинается и заканчивается за пределами государства транзита. Без юридической основы осуществление транзита невозможно: оно становится возможным в связи с подписанием надлежащих многосторонних и двусторонних соглашений и конвенций между государствами, заинтересованными в использовании и предоставлении транзита.

Научные и практические проблемы транзита не сконцентрированы в одном специализированном универсальном международном договоре, соглашении, конвенции. Но это не означает, что международное право напрочь игнорирует вопросы транзита. Поскольку транзит по той или иной территории государства связан с транспортированием грузов, товаров, пассажиров, поэтому он находит свое урегулирование в международных универсальных транспортных и таможенных конвенциях. Транзит может быть внутренним и международным. История международного права по вопросам транзита насчитывает почти столетие.

Понятие транзита связано также с правом внутриконтинентальных государств на выход к морю и от моря. Это право имеет прямое отношение к торговле, рыболовству, научным исследованиям открытого моря, к геологии морского дна для извлечения тех или иных полезных ископаемых, к военноморскому делу и иным сферам человеческой деятельности на море. Если внимательно исследовать международную Конвенцию о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 8 июля 1965 года, то следует констатировать, что она нуждается в большей поддержке на мировой арене, поскольку участниками Конвенции являются немногим более 40 государств. Прибрежных государств среди них мало. Но и не все из числа 45 внутриконтинентальных государств стали участниками этой Конвенции. Надо добиться того, чтобы все внутриконтинентальные государства вошли в состав данной Конвенции. И было бы очень желательно, чтобы к этой Конвенции присоединились еще несколько десятков прибрежных государств, что усилило бы позиции Конвенции. Но как увеличить число участников Конвенции?

По нашему мнению, это можно сделать так. Надо изменить название и соответственно ему содержание данной Конвенции. Эта Конвенция в своем названии могла бы выглядеть так: «О взаимном предоставлении транзита и помощи в торговле и иных сферах деятельности внутриконтинентальными и прибрежными государствами». В тексте такой новой конвенции можно предусмотреть следующие нормы. Внутриконтинентальное государство может получить солидный участок, примыкающий к порту прибрежного государст-

ва, в виде дополнительного порта, куда могли бы пришвартовываться торговые и иные суда внутриконтинентального государства и его контрагентов по торговым и иным договорам и соглашениям. Здесь могли бы располагаться склады, иные помещения внутриконтинентального государства. В свою очередь, прибрежное государство могло бы иметь примерно такого же размера участок на территории торговых центров внутриконтинентального государства. В одной из статей конвенции можно было бы записать, что внутриконтинентальное государство пользуется транзитом по территории прибрежного государства, а прибрежное государство пользуется транзитом по территории внутриконтинентального государства в целях торговли с третьими государствами без взимания транзитной платы.

Здесь же можно закрепить, что сопредельные государства (внутриконтинентальное и прибрежное) предоставляют гражданам друг друга безвизовый режим. Эти государства могли бы предоставлять друг другу в торговой, инвестиционной и иной деятельности национальный режим. В случае совместного пользования портовым хозяйством прибрежного государства, внутриконтинентальное государство может создавать дополнительный льготный режим для компаний прибрежного государства в рамках создаваемых им специальных экономических зон. Внутриконтинентальное государство по договоренности с прибрежным государством могло бы создать для прибрежными государствами соответствующий льготный таможенный режим для продажи товаров – даров моря, иных товаров и грузов на своей территории. В отдельной статье предлагаемой нами конвенции можно прописать норму об оказании оперативной помощи внутриконтинентальным государством прибрежному государству в случае подтопления морем портовых и иных прибрежных городов прибрежного государства. Кроме того, в этой же конвенции можно сформулировать норму о предоставлении помощи внутриконтинентальным государством населению прибрежного государства в случае затопления морем территории прибрежного государства полностью или в части на основе договоренностей, детально изложенных в приложениях к данной конвенции. При таких подходах многие прибрежные государства могли бы проявить заинтересованность в подписании предлагаемой нами конвенции «О взаимном предоставлении транзита и помощи в торговле и иных сферах деятельности внутриконтинентальными и прибрежными государствами». Можно было бы при этом подключить ООН, его соответствующие подразделения, которые своей информационно-аналитической работой могли бы побудить государства-члены ООН к подписанию и ратификации проанализированной выше новой конвенции.

На Барселонской конференции 20 апреля 1921 года государства-участники приняли две конвенции со статутами о свободе транзита и о режиме международных судоходных путей и две резолюции: о международном режиме портов и о международном режиме железных дорог. Свободный транзит означал мероприятия, облегчающие свободный транзит по водным

путям и железным дорогам. В этих документах подчеркивалось, что при предоставлении транзита не должно быть никакой дискриминации по признакам национальности лиц, флага морского судна, принадлежности кому-либо на праве собственности перевозимых посредством транзита товаров, места происхождения этих товаров, их назначения и другим признакам. Барселонская конвенция о свободе транзита 1921 года провозгласила недискриминационный принцип при осуществлении режима транзита, а также такое же недискриминационное применение приемлемых тарифов. В этих Барселонских конвенциях и статутах заложена норма о том, что использование транзита для провоза товаров не является основанием для взимания каких бы то ни было сборов. Вместе с тем, в Статуте сказано, что у государств есть право не предоставлять транзита тем товарам, которые числятся в списках в качестве запрещённых. 27 государств ратифицировали Конвенцию о свободе транзита, В числе ратифицировавших конвенцию государств находились Англия, Болгария, Дания, Индия, Италия, Новая Зеландия, Норвегия, Финляндия, Франция, Чили.

Женевская конвенция о транзитной передаче электрической энергии 1923 года заложила правовые основы международного транзита энергоресурсов. Ею поднята проблема о необходимости создания транзитной транспортной инфраструктуры, под которой понимаются здания и сооружения, призванные обслуживать транзит. Вместе с тем в Женевской конвенции нет нормы, которая обязывала бы государства использовать свои полномочия по обеспечению предоставления права на транзит другим государствам. Конвенция ратифицирована небольшим числом государств. Поскольку данную Конвенцию государства-участники не денонсировали, ее следует отнести к разряду действующих международно-правовых документов.

В соответствии с Соглашением о транзите в международных воздушных сообщениях от 7 декабря 1944 года «каждое Договаривающееся государство предоставляет другим Договаривающимся государствам следующие свободы воздуха в отношении регулярных международных воздушных сообщений: (1) привилегию совершать полеты через его территорию без посадки; (2) привилегию совершать посадку с некоммерческими целями». Это говорит о том, что в сфере международного воздушного транспорта осуществление транзита происходит в двух проявлениях. В разделе 4 статьи 1 исследуемого Соглашения сказано, что «каждое Договаривающееся государство» вправе на своей территории определять маршрут любого международного воздушного сообщения и транзитные аэропорты, используемые в таких сообщениях. Кроме того, оно может «облагать или разрешать обложение в любом таком сообщении справедливыми и умеренными сборами за пользование такими аэропортами и другими средствами».

Согласно разделу 5 статьи 1 данного Соглашения каждому договаривающемуся государству предоставлено право «отказать в выдаче или аннулировать удостоверение или разрешение, выданное авиатранспортному

предприятию другого государства, в любом случае, когда оно не убеждено в том, что преимущественное владение и эффективный контроль осуществляются гражданами Договаривающегося государства, либо в случае, когда такое авиатранспортное предприятие не соблюдает законы государства, над территорией которого оно действует, либо если оно не выполняет свои обязательства по настоящему Соглашению».

Целесообразно обратить внимание на статью V ГАТТ (Генерального соглашения по тарифам и торговле от 30 октября 1947 года), которая специально регулировала вопросы транзита. Здесь следует особо отметить, что в 1947 году ГАТТ (Генеральное соглашение о тарифах и торговле) дополнило статью V положением о применении режима наибольшего благоприятствования к транзиту, а также освободило транзитные товары от уплаты таможенных пошлин. В ней было записано, что товары и другие транспортируемые ценности «считаются следующими транзитом через территорию, когда такой транзит является лишь одной частью полного пути, начинающегося и заканчивающегося за границами договаривающейся стороны, через территорию которой осуществляется перевозка». Далее в этом документе впервые говорится о том, что транзит реализуется в соответствии с принципами свободы; на недискриминационной основе. В связи с транзитом разрешено производить 2 вида сборов: транспортные сборы и оплата за оказанные административные услуги. Всемирная торговая организация (ВТО) с ее 164 странами-участницами стала преемницей Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) от 30 октября 1947 года и вносит существенный вклад в решение проблем транзитных перевозок товаров.

Договор к Энергетической Хартии 17 декабря 1994 года подписали 49 государств. Более 50 государств состоят сегодня в рядах этой международной организации. Россия и Белоруссия пока этот документ еще не ратифицировали и решили применять его «на временной основе». В то же время в статье 7 данного Договора говорится о транзите электроэнергии и энергопродуктов. В этой же статье даны формулировки понятий «транзит» и «сооружения для транспортировки энергии».

Договор к Энергетической хартии, который был подписан представителями 49 государств, содержит в себе нормы об установлении особого режима транзита. Договор статьей 7 обеспечивает транзит нефти, нефтепродуктов, природного газа, угля. Говоря другими словами, транзит касается только энергетических материалов и продуктов. Из приведенных положений видно, что нормы Договора не имеют отношения к транзиту в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта. Данный Договор закрепляет режим транзита энергетических материалов из одного государства в другое через третьи территории. Специфика этого режима транзита состоит в том, что здесь отсутствует обычная транспортировка энергетических товаров внутри страны. Поэтому под транзитом Договор понимает такое перемещение через территорию договаривающейся стороны для погрузки или разгрузки – либо в пор-

товые сооружения, либо из портовых сооружений на ее территории энергетических продуктов, которые происходят из другой страны и предназначены для третьей страны, при этом должно быть так, чтобы или отправитель, или получатель энергопродуктов был из состава договаривающихся сторон.

С помощью этого международно-правового документа можно создать единую транзитную зону, куда могли бы войти страны Европы, СНГ, Россия, и ряд других государств. В отдаленном будущем благодаря рассматриваемому Договору возможно создание на территории европейского и азиатского континентов единого энергетического пространства. К тому же, надлежащее урегулирование транзита приведет к вытеснению из международной практики случаи хищения транзитных энергетических продуктов, которые наносят существенный ущерб отечественному экспорту. Было бы желательно практически в каждом государстве разработать и принять закон о транзите энергоресурсов: в таком законе можно было бы сформулировать понятийный аппарат, определение транзита, которые отвечали бы потребностям государства как участника транзитно-правовых отношений в этой сфере.

Было бы желательно несколько пересмотреть международно-правовые механизмы Договора к Энергетической Хартии с тем, чтобы они могли бы эффективно и быстро реагировать на возникающие кризисные ситуации в процессе транзита энергоресурсов. Было бы неплохо дополнить текст анализируемого Договора нормами по обеспечению технической надежности всей системы энергетической инфраструктуры, в том числе транзитные; о создании и улучшении механизма раннего предупреждения, в котором могли бы участвовать как поставщики, потребители, так и транзитные страны; об установлении ответственности за нарушение порядка транзитной передачи электроэнергии. Взаимоотношения двух государств (России и Украины) по вопросам транзита российского газа через территорию Украины для потребителей государств Европы приобрели спорный характер: по мнению России, Стокгольмский арбитраж допустил процессуальные ошибки, взыскав своим решением от 28 февраля 2018 года штраф в сумме 2 миллиарда 56 миллионов долларов с российского «Газпрома» в виде компенсации за недопоставку газа. В этой связи российская компания планирует расторгнуть контракты с украинским «Нафтогазом» чтобы не платить штрафы в предстоящие годы («Газпром» продолжит тяжбу с «Нафтогазом». – В газете «Версия». – Москва. – 2018. – № 13 (638). – 8 апреля. – С. 18). Нужно основательно изучить сложившуюся судебную и организационную практику вокруг этой транзитной проблемы и сформулировать надлежащие международно-правовые нормы для ее решения.

В этой связи в данном Договоре и иных соглашениях в сфере транзита энергоносителей желательно на должном уровне регламентировать организационно-правовой механизм разрешения споров. Было бы целесообразно расширять практику заключения региональных соглашений государств, осуществляющих поставки тех или иных товаров, принимающих эти товары, пре-

доставляющие транзит. На такой же региональной основе государства могли бы заключать многосторонние соглашения, участниками которого могли бы стать государства, поставляющие нефть и газ, государства, потребляющие нефть и газ, государства, предоставляющие свои территории в порядке транзита под нефтетрубопроводы и газотрубопроводы, государства, строящие и эксплуатирующие трубопроводы. В таких региональных договорах и соглашениях целесообразно сформулировать все виды ответственности в зависимости от тяжести последствий при реализации таких договоров и соглашений, при грубом нарушении национально-правовых и международно-правовых норм транзитного провоза товаров, грузов, пассажиров.

Таможенная конвенция о карнете АТА для временного ввоза товаров от 6 декабря 1961 года определяет, что карнет (книжка) АТА представляет собой международный таможенный документ, используемый как таможенная декларация при помещении товаров (кроме транспортных средств) под таможенный режим временного ввоза. Сама аббревиатура А.Т.А. скомбинирована из первых букв французских слов «admission temporaire» и английских слов «temporary admission» (в переводе с французского и английского языков на русский – «временный ввоз, разрешение»). Благодаря карнету АТА обеспечивается идентичность товаров и он сам служит международной гарантией по обеспечению оплаты ввозных таможенных пошлин и налогов. Если в отношении этих товаров применяют полное освобождение от ввозных таможенных пошлин и налогов, то такое таможенное оформление и контроль в отношении этих товаров производится с применением карнеты АТА. Хотя основное назначение системы АТА состоит в первую очередь в осуществлении операций по временному ввозу, тем не менее эту Конвенцию можно применять также и для реализации таможенного транзита грузов в пути следования по территории страны (стран) между страной временного ввоза и страной обратного вывоза. Этот международно-правовой документ может быть использован в совокупности с такими международными договорными документами, как Таможенная конвенция о временном ввозе профессионального оборудования, Таможенная конвенция о документах на ввоз товаров для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях или подобных мероприятиях (оба международно-правовых акта подписаны 8 июня 1961 года).

Другая Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП) от 14 ноября 1975 года имеет прямое отношение к транзиту, к транзитным территориям целого ряда государств, по которым транспортируются товары при наличии у водителей книжки МДП. Аббревиатура (Transports International Routiers – TIR) или МДП означает «Международные дорожные перевозки». Carnet TIR или книжка МДП представляет собой документ таможенного транзита, который предоставляет право перевозить грузы через государственные, таможенные границы стран в кузовах автомобилей либо контейне-

рах, опломбированных таможеней государства отправления, с применением упрощенных таможенных процедур. Крижка МДП представляет собой книжку с листами, отрываемыми при прохождении грузом очередной таможни, которая может состоять из максимум 20 отрывных страниц, что позволяет осуществлять перевозку через максимум 10 стран (включая страну отправления и назначения).

Посредством такого документа осуществляются автомобильные и мультимодальные перевозки грузов, для чего используются автофургоны, трейлеры, контейнеры теми государствами, которые подписали и взяли на себя международные обязательства, вытекающие из Конвенции о перевозке грузов с применением книжки МДП. У всех автомобильных транспортных средств должны быть разрешения компетентных органов на их использование книжки МДП. Такую книжку выдает национальное гарантийное объединение (ассоциация), находящееся в официальных списках компетентных органов договаривающихся сторон. Кроме того, список национальных ассоциаций размещается на сайте Европейской экономической комиссии ООН.

Удивительно то, что в тексте данной пропитанной содержанием транзита Конвенции не содержится термин «транзит», нет соответственно его определения. Подписанная 14 ноября 1975 года многосторонняя универсальная таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП была создана для целей упрощения процедур оформления грузов при пересечении им государственных, таможенных границ при транспортировке грузов по государствам Европы, Азии, Ближнего Востока (57 стран). Отмена получения разрешения на транзит посредством этого договора максимально упрощает таможенное сопровождение грузов в рамках ТИР (МДП). Между тем, на «транзитность» Конвенции указывают ее статьи 4, 5, 6, 8, 18, в которых прямо говорится о том, что «грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях», что грузы в промежуточных таможнях освобождаются от таможенного досмотра.

Разработанная Европейской экономической комиссией ООН Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) обеспечивает осуществление процедур международного таможенного транзита для грузов, которые перевозятся в соответствующих дорожных транспортных средствах, в контейнерах. Конвенция МДП на первоначальном этапе была ориентирована на перевозки грузов автомобильным транспортом. Но Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии расширил рамки анализируемой Конвенции путем распространения морских и (или) железнодорожных отрезков пути на перевозки грузов, товаров. Тем самым расширяется сеть транзитных перевозок грузов.

Вместе с тем, в тексте Конвенции есть некоторые недочеты. Например, если в статье 5 Конвенции говорится о том, что «грузы, перевозимые с со-

блюдением процедуры МДП в запломбированных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможах», то в статье 21 этой же Конвенции закреплено нечто двусмысленное: «В каждой промежуточной таможне и в таможнях места назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящимся к перевозимому грузу книжкой МДП». Из смысла статьи 21 вытекает, что промежуточные таможни осуществляют контроль не только над транспортными средствами, но и над грузом, находящегося в них. Думается, эта статья с более четким содержанием могла бы выглядеть так: «В каждой промежуточной таможне для контроля таможенным органам предъявляются дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер и книжка МДП с обозначенным в ней грузом, а в таможне места назначения предъявляется содержащийся в них груз и книжка МДП для сверки». Такой подход мог бы способствовать более оперативному решению вопросов транзитного движения перевозимых грузов.

Конвенция о процедуре общего транзита от 20 мая 1987 года представляет собой базовый договор европейско-континентального масштаба. В этой Конвенции прописана детализированная система правовых норм, которые регулируют таможенную сферу транзитных перевозок товаров от третьих стран и товаров Европейского союза и государств – участников Конвенции. Транзитные перевозки в понимании Конвенции представляют собой транзитные перевозки любых из обозначенных товаров по территории всего Европейского союза и государств – участников Конвенции. Внутри Европейского экономического сообщества уже наработаны, а также унифицированы общие нормы транзита для всех членов сообщества, что означает использование единых согласованных форм документов таможенной и налоговой сфер. Кроме того, применяются единые стандартные нормы об упрощении административных процедур при осуществлении транзита. В северной Европе функционирует «северный транзитный режим», который регулирует транзитные отношения между Норвегией, Швецией, Финляндией.

Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС от 23 апреля 2007 года статьей 1 определяет понятие международного таможенного транзита: это – таможенная процедура, «в соответствии с которой грузы перевозятся через границы одного или более государств под таможенным контролем от таможи пункта отправления до таможни пункта назначения». Под термином «таможня транзита» Конвенция понимает «любую таможню, через которое груз ввозится на территорию той или иной Договаривающейся стороны или вывозится с ее территории в ходе операции международного таможенного транзита». Не исключается, что «таможня транзита может совпадать с таможней пункта назначения или таможней пункта от-

правления». В русле анализируемой темы определенный интерес представляет термин «принципал». В статье 1 Конвенции под ним понимается «физическое или юридическое лицо, которое, в случае необходимости через посредство уполномоченного представителя, берет на себя ответственность за осуществление операции международного таможенного транзита»;

Статья 7 рассматриваемой Конвенции содержит норму о регламентации важного действия по надлежащему осуществлению транзита. Это действие называется проверкой учетной документации. Данная статья требует, чтобы в железнодорожных накладных, именуемых перевозочными документами, были вписаны сведения о грузах, которые должны быть под контролем компетентных органов. Железнодорожным компаниям статья вменяет в обязанность каждой договаривающейся стороны предоставлять компетентным органам остальных договаривающихся сторон, на территории которых они учреждены, для обеспечения контроля копии этих перевозочных накладных, а также копии дорожных ведомостей, что позволяло бы компетентным органам проверять, насколько правильно и четко осуществляются операции международного таможенного транзита.

Статья 8 конкретизирует понятие «принципал», говоря об ответственности юридического лица, в качестве которого выступает железнодорожная компания или железная дорога, которая принимает «в пункте отправления к перевозке грузы по процедуре международного таможенного транзита». В данной статье железнодорожная компания или железная дорога названа принципалом, несущим «ответственность перед компетентными органами Договаривающейся стороны, по территории которой осуществляется такая перевозка, за надлежащее осуществление операции международного таможенного транзита». При приеме груза к перевозке от железнодорожной компании или железной дороги третьей страны (не участвующей в Соглашении), то первая железнодорожная компания или железная дорога государства-участника, которая принимает «груз к дальнейшей перевозке по процедуре международного таможенного транзита, при ввозе этого груза на территорию Договаривающихся сторон становится принципалом и перед компетентными органами Договаривающихся сторон, по территории которых осуществляется такая перевозка, за надлежащее осуществление операции международного транзита. Причем в статье подчеркивается, что железнодорожные компании или железные дороги договаривающихся сторон могут нести как совместную, так и индивидуальную ответственность. Конвенция статьей 16 закрепляет: «При завершении процедуры международного таможенного транзита грузы и транспортные средства предъявляются железнодорожной компанией (железной дорогой) таможене пункта назначения вместе с железнодорожной накладной и перевозочными документами».

Многие из этих международных договоров подписаны и ратифицированы Казахстаном. На основании пункта 3 статьи 4 казахстанской Конститу-

ции «международные договоры, ратифицированные Республикой, имеют приоритет перед ее законами».

Карл Экштайн*,
*Почетный консул Российской Федерации в Швейцарии, адвокат,
доктор юридических наук, профессор
(г. Цюрих)*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЗАЩИТА ОТ БЕСЧЕЛОВЕЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОИЗВОЛА

После Второй мировой войны европейцы решили сделать что-нибудь, чтобы ужасы, происходившие в концлагерях гитлеровской Германии, никогда больше не повторились. Они создали Европейский совет, который принял различные конвенции, касающиеся прав человека, запрета пыток и т.д. Государства Европы подписали Конвенцию о защите прав человека и в качестве наднациональной надзорной инстанции учредили Европейский суд по правам человека, расположенный в Страсбурге. Государства обязались признавать и выполнять его постановления. В том числе Россия.

Несомненно, является очень хорошей и заслуживает всяческих похвал идея, что никакое диктаторское государство больше не должно безнаказанно совершать такие зверства, как это делали нацисты. Граждане, которые считают, что национальное государство не защищает их элементарных, гарантированных конституцией основных прав, должны иметь возможность обратиться в международный суд, который сможет проверить соблюдение этих элементарных основных прав.

И, несомненно, можно только приветствовать идею, что какая-то инстанция, стоящая над национальными государственными аппаратами, сможет осуществлять контроль за бесчеловечным государственным произволом.

Вот только при этом возникают следующие вопросы:

До какой степени такой суд может вмешиваться во внутренние дела государства?

Насколько эти судьи должны уважать возникшие демократическим путем правила какого-либо государства? Где заканчиваются полномочия этих судей? Где начинается грубое нарушение признанных во всем мире основных прав?

И, пожалуй, самый важный вопрос: насколько судьи в своих решениях должны ориентироваться на культурные особенности отдельных государств.

В этом отношении в сегодняшней ситуации с Судом по правам человека в Страсбурге есть серьезные недостатки:

* © Экштайн К., 2017