

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Асланов В.,
диссертант
Бакинского государственного университета

Цель – исследовать правовые вопросы регулирования в области международной железнодорожной перевозки грузов. *Методы*: анализ и изучение нормативно-правовых документов, содержащих в себе положения о международной железнодорожной перевозке грузов. Железнодорожный транспорт в развитых странах занимает ведущее место по сравнению с другими видами транспорта. Это объясняется его универсальностью – возможностью обслуживать различные отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от условий, в которых проводятся перевозки. Поэтому почти двести лет железнодорожный транспорт остается основным средством перемещения грузов.

Международному железнодорожному грузовому сообщению известны несколько видов международной перевозки, каждый из которых имеет свои правовые особенности. Рассмотрим следующие виды перевозок: 1) перевозка прямого и непрямого сообщения; 2) железнодорожные или смешанные международные перевозки; 3) бесперегрузочные и перегрузочные международные перевозки; 4) соседские и транзитные международные перевозки; 5) международное сообщение с переотправкой и пограничные перевозки; 6) особые виды перевозок грузов. Среди перечисленных видов перевозки, на наш взгляд, в настоящее время наиболее эффективными являются смешанные контейнерные перевозки или интермодальные, многомодальные, комбинированные, т.е. с участием двух и более видов транспорта, а сам процесс доставки получил название «интермодальных» или «многомодальных» перевозок. *Обсуждение*: предложение всестороннего и детального изучения и использования этой практики в научных кругах.

Ключевые слова: железная дорога, грузоперевозки, международные перевозки, смешанные грузоперевозки, интермодальные перевозки, правовые отношения, международные соглашения.

Постановка проблемы. На протяжении всей истории транспорт играет большую роль в жизни людей, обеспечивая потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всей экономики государства.

Транспортный процесс представляет собой перемещение в пространстве грузов из точки отправления в точку назначения с помощью транспортных средств. Перевозка грузов – это сочетание ряда последовательно осуществляемых и тесно связанных между собой операций. Ими являются заключение договора перевозки, предоставление вагонов для погрузки, погрузку груза, осуществление самой перевозки, выдачу груза на станции назначения, разрешение споров, связанных с перевозкой.

В одно время транспортный процесс был ограничен территориальными пределами. Однако прогресс в развитии транспорта и расширение международных связей между государствами привели к тому, что перемещение грузов может осуществляться не только в пределах одной страны (внутренняя перевозка), но и между двумя и более государствами. У перевозки появляется международный характер. Можно сказать, что международная железнодорожная перевозка – это перевозка как грузов, так и пассажиров, осуществляемая между двумя и более государствами. Данное определение нельзя назвать полным по ряду причин. В каждом государстве существуют нормативные акты, регулирующие внутренний транспортный процесс. Применение внутреннего законодательства к международной перевозке вызывает некоторые трудности в осуществлении этого транспортного процесса, т.к. законодательство каждой страны имеет свои особенности. В этом случае международная перевозка будет осуществляться на основе перевозочных договоров, заключаемых

по внутренним правилам стран следования груза. Заключение нескольких договоров объясняется тем, что эксплуатация железнодорожного транспорта в каждой стране различна, и перевозочный договор, действовавший в одной стране, не будет применяться в другом государстве. В результате действия нескольких перевозочных документов сам транспортный процесс будет замедленным и неэффективным.

Существует и другой способ осуществления международной железнодорожной перевозки. Данный способ, на наш взгляд, является наиболее эффективным и реальным. Он выражается в заключении специальных международных соглашений между заинтересованными субъектами. Эти соглашения устанавливают условия международных перевозок, которые регулируют все существенные моменты транспортного процесса. В настоящее время международные соглашения имеют наибольшее применение при осуществлении международных перевозок, так как они существенно облегчают сам процесс перевозки и способствуют быстрому и эффективному международному сообщению.

Целью статьи является исследование правовых вопросов регулирования в области международной железнодорожной перевозки грузов.

В доктрине и прецедентном праве обоснование необходимости правовых вопросов о регулировании в области международной железнодорожной перевозки грузов рассматривали в работах В.Г. Ермолаева [1], А. Котляренко [2], Л.А. Лунц [3], О.Н. Садиков [5; 6], А. Тынель [7], В. Якушев [8] и др.

Изложение основного материала. На основании вышесказанного можно дать определение международной железнодорожной перевозки. Это перевозка грузов и пассажиров, осуществляемая между двумя и более государствами на основе заключенного между ними специального международного соглашения, или на основе отдельных договоров перевозки, заключенных по правилам стран следования груза.

Однако, по мнению Л.А. Лунца, не будут международными перевозки между государствами, осуществляемые без соответствующих межгосударственных соглашений [3, с. 237]. Он разбивает перевозочный процесс на два этапа: до границы, перевозка осуществляется по внутренним правилам страны следования с составлением перевозочного договора, а после пересечения границы составляется новый перевозочный договор по правилам внутреннего законодательства иностранного государства.

По мнению экспертов, специфические транспортные вопросы в области международного частного права в данном случае не возникают. Перевозка осуществляется в рамках национального, а не международного транспорта, и ее условия регламентируются в каждой стране нормами ее внутреннего законодательства.

По нашему мнению, позиция Л.А. Лунца ошибочна в той части, где он не признает перевозку международной, если она осуществляется на основе внутреннего законодательства. На наш взгляд, перевозки, осуществляемые на основе внутреннего законодательства стран следования груза и последовательного оформления перевозочных договоров по указанным выше законам между странами, не заключившими между собой международного соглашения по перевозкам, следует считать международными. Другое дело, как мы уже говорили, что эти перевозки являются неэффективными и замедленными.

Назовем следующие признаки, по которым эти перевозки можно считать международными: перевозка осуществляется из страны отправления в страну назначения; груз пересекает границу одного или нескольких государств; участвует иностранный элемент; обязательно прохождение таможенной процедуры.

Следует согласиться с тем, что в настоящий момент международные перевозки осуществляются на основе международных соглашений между заинтересованными странами. Это положение мы не оспариваем. Однако при отсутствии соглашений между странами перевозки, осуществляемые между ними, также будут международными.

Подобную точку зрения высказывают В.Г. Ермолаев и О.В. Сиваков, считающие распространенное определение, что «международная перевозка грузов – это перевозка между двумя и более странами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями», справедливым только для части международных перевозок. Они также считают международной перевозкой перевозку, осуществляемую без заключения соглашения между заинтересованными странами, на основе внутренних правил стран, участников этой перевозки [1, с. 133].

Существует точка зрения, на основании которой, для признания перевозки международной вовсе не обязательно, чтобы она фактически осуществлялась по территории двух или более стран. По мнению О.Н. Садикова, достаточно сдать груз к перевозке в соответствующем сообщении. Фактического поступления груза на территорию иностранного государства может и не быть (при утрате груза в стране отправления) [5; 7].

С этим мнением нужно согласиться, так как перевозка, которая имеет место на основании международного соглашения и направлена на перемещение грузов из одной страны в другую, вне зависимости от того, пересек груз границу государства отправления или нет, будет международной перевозкой. Сама суть этой перевозки – перемещение груза из страны отправления в страну назначения, все правовые вопросы по ней определены в соглашении между этими странами. Поэтому, если груз по такой перевозке не поступил на территорию государства назначения, она все равно будет считаться международной перевозкой.

Также нужно отметить, что перевозка грузов не будет международной, если транспортный процесс по своей сути ограничен территорией одной страны, несмотря на то, что одной из сторон в перевозке является иностранный гражданин, юридическое лицо. В этом случае могут возникнуть международные правовые вопросы, но они не будут касаться сферы международной перевозки.

А. Тынель, Я. Функ, В. Хвалей считают перевозку международной, когда перемещение товара, составляющего предмет обязательства перевозчика, производится через государственную границу государства [7, с. 487].

Международному железнодорожному грузовому сообщению известны несколько видов международной перевозки, каждый из которых имеет свои правовые особенности. Рассмотрим следующие виды перевозок: 1) перевозка прямого и непрямого сообщения; 2) железнодорожные или смешанные международные перевозки; 3) бесперегрузочные и перегрузочные международные перевозки; 4) соседские и транзитные международные перевозки; 5) международное сообщение с переотправкой и пограничные перевозки; 6) особые виды перевозок грузов.

Перевозки «прямого сообщения» являются наиболее распространенными. Под прямым международным сообщением следует понимать такое сообщение, перевозка грузов в котором осуществляется несколькими перевозчиками на основании одного договора перевозки и оформляется одним перевозочным документом, действующим между станциями, находящимися на железных дорогах разных стран.

Перевозка данного вида имеет следующие основные моменты: на основе соглашения между участвующими странами перевозка осуществляется по внутренним правилам каждой из участвующих в соглашении стран; перевозка последовательно оформляется несколькими перевозочными документами;

Перевозка «непрямого сообщения» осуществляется путем последовательного оформления нескольких перевозочных документов (договоров), которые заключаются на основе внутренних правил стран следования.

Наибольшую эффективность эти перевозки получили при использовании контейнеров, позволяющих намного повысить рентабельность данного вида перевозки по сравнению с другими [12, с. 80].

В практике международных перевозок имеются соглашения, предусматривающие установление смешанного сообщения, осуществляемого несколькими видами транспорта.

Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов предоставляет объяснение данной транспортировки. «Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране.

Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой [13, с. 21].

Основной характерной чертой смешанной перевозки, выработанной западной теорией транспортного права, представляется присутствие личности, принимающей на себя ответственность за сохранность багажа на абсолютно всем протяжении транспортировки груза (так называемого оператора смешанной перевозки грузов), принимающего на себя функции перевозчика [8, с. 60].

Необходимо отметить, что правоотношения при смешанной перевозке у грузовладельца появляются собственно вместе с оператором, но никак не вместе с отдельными перевозчиками (исполнителями смешанной перевозки). Оператором может являться юридическое либо физическое лицо, заключающее соглашение смешанной перевозки, а также бравшее на себя за оплату обязанность по выполнению соглашения [2, с. 17]. Оператор принимает определенный груз с целью выполнения смешанной перевозки. Подтверждением передачи ему груза является экспедиторская гарантия [4; 5]. Оператор обязуется доставить определенный груз в место назначения.

Использование таких перевозок в мировой практике обусловлено большим эффектом, получаемым при выполнении этих перевозок, так как одна смешанная перевозка будет равна нескольким последовательно осуществляемым перевозкам (различными перевозчиками) одного и того же груза.

Правовое регулирование в области международной железнодорожной перевозки грузов имеет важное значение при исследовании правовых вопросов регулирования в области международной железнодорожной перевозки грузов.

Нормы международных соглашений подлежат обязательному применению в процессе функционирования транспортного сообщения между странами, заключившими транспортную конвенцию. Однако необходимо, чтобы заключившее соответствующее соглашение государство придало его нормам внутригосударственное действие в соответствии со своей внутренней процедурой. Этот процесс называется трансформацией, т.е. нормы международного договора, в широком смысле слова, становятся нормами внутреннего права и, тем самым, нормами международного частного права, применяемыми данным государством.

Транспортное право любого государства по своей природе должно являться открытой, международной системой или, по крайней мере, быть совместимой с международными нормами транспортного права [8, с. 57].

Эта точка зрения подтверждает возможность заключения единого транспортного соглашения о международной перевозке. Однако, несмотря на возможность заключения такого соглашения, до настоящего момента такого соглашения не существует. Скорее всего, оно будет иметь место в скором будущем, но для его появления необходимо пройти несколько этапов правового развития в области международных перевозок. Один такой этап уже назван – это открытое транспортное право всех государств. Его можно назвать основным, т.е. главной предпосылкой для появления единого международного соглашения о международной перевозке грузов. Далее в исследовании будет поднят вопрос о едином транспортном соглашении.

Как было уже сказано, для установления нормальных транспортных связей между странами необходимо заключение и выполнение условий международного договора либо применение внутреннего законодательства стран, участвующих в международной перевозке. Из них наиболее выгодным и перспективным является применение международного соглашения.

Наиболее крупными международными соглашениями в области международных грузовых перевозок являются Бернская конвенция о перевозках грузов (МГК), заключенная в 1890 г., и Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) между социалистическими странами, заключенное в 1950 г. [11]. До настоящего времени вышеуказанные соглашения не раз пересматривались, приспособлялись к определенным условиям, возникающим в процессе развития железнодорожных перевозок. Для полного изучения проблемы правового регулирования международных железнодорожных перевозок грузов необходимо подробно рассмотреть процесс эволюции этих соглашений.

В 1980 г. произошло заседание согласно пересмотру Бернских конвенций: МГК, а также МПК (соглашение касательно железнодорожных транспортировок пассажиров, а также груза, заключенное в 1923 г.). В результате данной конференции было принято новое Соглашение касательно интернациональных железнодорожных перевозках (КОТИФ). КОТИФ связывает международно-правовые нормы Бернских конвенций в общем главном соглашении, к которому существуют приложения А и В, содержащие нормы гражданско-правового характера о порядке международных перевозок. Приложение А, регулирующее порядок перевозки пассажиров, приобрело название «Единые правила МПК». Приложение В, регулирующее порядок перевозки грузов, именуют «Единые правила МГК».

В соответствии со ст. 1 Приложения В, Единые правила МГК должны применяться для всех грузов, перевозимых по сквозной товарной накладной, оформленной для перевозок по маршрутам через территории не менее двух государств и исключительно по железнодорожным линиям, указанным в настоящей Конвенции.

В соответствии с данной Конвенцией, железная дорога обязуется осуществить перевозку грузов в вагонах на условиях Единых правил, по которым отправитель обязуется подчиняться данным правилам, дополнительным положениям и тарифам. Перевозка производится с помощью грамотного обслуживающего персонала и функционирующими транспортными средствами, которые удовлетворяют действующим транспортным требованиям [9].

Необходимо отметить, что основные положения КОТИФ были сильно изменены вследствие начатой в начале 90-х годов реформы Конвенции, проводимой в Центральном Бюро в Берне [6, с. 90–91]. Реформы затронули следующие положения Конвенции: сфера действия КОТИФ распространена на всю железнодорожную сеть стран-участников соглашения, а не только на определенные и заранее объявленные линии; правовая природа договора перевозки груза, который является реальным в действующей редакции КОТИФ, изменена. Договор стал консенсуальным, т.е. для его заключения достаточно соглашения сторон.

О.Н. Садиков отметил взаимосвязь соглашений, регулирующих международную железнодорожную перевозку с соглашениями, регулирующими технические и правовые вопросы железнодорожного транспорта. Мы придерживаемся такой же точки зрения и считаем, что нормативные акты, осуществляющие правовое регулирование международных железнодорожных перевозок, не могут действовать в отрыве от вспомогательных соглашений [6].

На наш взгляд, к вышеперечисленному списку вспомогательных соглашений следует отнести «таможенное законодательство». Оно должно четко регулировать процесс перемещения грузов через границу. Таможенные законы должны быть простыми и понятными для участников международного железнодорожного сообщения, быть удобным в процессе их исполнения. Четко и правомерно работающее таможенное законодательство и его взаимосвязь с железнодорожным законодательством приведет к увеличению скорости перевозок, уменьшению задержек грузов на границе и, как следствие, увеличению роли железных дорог, по сравнению с другими видами перевозчиков.

Выводы. На основании вышесказанного можно дать определение международной железнодорожной перевозки. Это перевозка грузов и пассажиров, осуществляемая между двумя и более государствами на основе заключенного между ними специального международного соглашения или на основе отдельных договоров перевозки, заключенных по правилам стран следования груза.

Следует согласиться с тем, что в настоящий момент международные перевозки осуществляются на основе международных соглашений заинтересованными странами. Это положение мы не оспариваем. Однако при отсутствии соглашений между странами перевозки, осуществляемые между ними, также будут международными.

В зависимости от того, сколько участвуют в перевозке видов транспорта, перевозки делятся на железнодорожные и смешанные.

Железнодорожные перевозки – это перевозки, которые выполняются исключительно железнодорожным транспортом. Если перевозка в прямом международном сообщении осуществляется с участием нескольких видов транспорта, то такое сообщение называется, например, прямым смешанным железнодорожно-водным международным сообщением. Такое грузовое сообщение, например, установлено между шестью государствами, в целях дальнейшего укрепления и развития экономического сотрудничества и наиболее рационального использования железнодорожного и водного транспорта по реке Дунай.

Современные производственные отношения в мире обусловили оборот большого количества товаров. Этот оборот осуществляется с помощью транспортных средств. Одним из них является железнодорожный транспорт, осуществляющий перевозку различных грузов. Взаимоотношения между государствами привели к тому, что перевозка осуществляется не только по земле, но и в воздухе, по морю. Это привело к созданию особого вида перевозки – смешанная перевозка.

Международные смешанные перевозки – это перевозки, выполняемые на основании одного договора и единого транспортного документа между двумя и более странами, при помощи нескольких видов транспорта.

Асланов В. Правове регулювання міжнародного залізничного перевезення вантажів

Мета – дослідити правові питання регулювання у сфері міжнародного залізничного перевезення вантажів. *Методи*: аналіз та вивчення нормативно-правових документів, що містять положення про міжнародне залізничне перевезення вантажів. Залізничний транспорт займає провідне місце серед інших видів транспорту в розвинених країнах. Це пояснюється його універсальністю – можливістю обслуговувати різні галузі господарства та задовольняти потреби населення у перевезеннях незалежно від умов, у яких вони відбуваються. Тому вже майже двісті років залізничний транспорт залишається основним засобом переміщення вантажів.

У рамках міжнародного залізничного вантажного сполучення відомі кілька видів міжнародних перевезень, кожен з яких має власні правові особливості. Розглянемо такі види перевезень: 1) перевезення прямого та непрямого сполучення; 2) залізничні та змішані міжнародні перевезення; 3) безперевантажувальні та перевантажувальні міжнародні перевезення; 4) сусідні та транзитні міжнародні перевезення; 5) міжнародне сполучення з перевідправкою та прикордонні перевезення; 6) особливі види перевезення вантажів. На наш погляд, серед перелічених видів перевезень найбільш ефективними у наш час є змішані контейнерні перевезення, а також інтермодальні, багатомодальні, комбіновані, тобто за участі двох або більше видів транспорту, а сам процес доставки отримав назву «інтермодальних» або «багатомодальних» перевезень. *Обговорення*: пропозиція всебічного та детального вивчення та використання цієї практики у наукових колах.

Ключові слова: залізниця, вантажоперевезення, міжнародні перевезення, змішані вантажоперевезення, інтермодальні перевезення, правовідносини, міжнародні угоди.

Aslanov V. Legal regulation in the field of international railway transportation of goods

Goal: investigate legal issues on membership of the Republic of Azerbaijan in the International Criminal Court. *Methods of research:* analysis and study of regulatory documents containing provisions

on the international railway carriage of goods. Railway transport in developed countries takes a leading place in comparison with other modes of transport. This is due to its versatility – the ability to serve various sectors of the economy and meet the needs of the population in transportation, regardless of the conditions in which the transportation is carried out. Therefore, for almost two hundred years, rail transport remains the main means of moving goods.

There are several types of international transportation known to international rail freight traffic, each of which has its own legal characteristics. Consider the following types of transportation: 1. Transportation of direct and indirect messages. 2. Rail or mixed international transport. 3. Non-reloading and reloading international transportation. 4. Neighboring and transit international transportation. 5. International traffic with reconsignment and border transportation. 6. Special types of cargo transportation. Among the listed types of transportation, in our opinion, currently the most effective are mixed container transportation or intermodal, multimodal, combined, i.e. involving two or more modes of transport, and the delivery process itself was called “intermodal” or “multimodal” transportation. *Discussion:* offering a comprehensive and detailed study and use of this practice in academia.

Key words: railway, transportation, international transport, multimodal transport, intermodal transport, legal relations, international agreements.

Литература:

1. Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право. Курс лекций. Москва, 1998. С. 133.
2. Котляренко А. Экспедитор – полноправный участник транспортного процесса. *Партнер*. 1999. № 4. С. 17.
3. Лунц Л.А. Курс международного частного права. Особенная часть. Москва, 1975. С. 237.
4. Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП. Москва, 1998. С. 5.
5. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок грузов. Москва, 1981. С. 7.
6. Садиков О.Н. Реформы международного железнодорожного права. *Сборник статей*. Под ред. Марышевой Н.И. Москва, 2000. С. 90–91.
7. Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск. 1999. С. 487.
8. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок. *Хозяйство и право*. 1996. № 9. С. 57.
9. Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of May 1980.
10. Final Act and Convention on International Multimodal Transport of Goods. TD/MT/CONF/17. 21 p.
11. International convention concerning the carriage of goods by rail (CIM) with additional protocol. Berne. 1970.
12. International Transport Forum. Trends in the Transport Sector 2012. OECD Publishing, 2012, 80 p.
13. United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport. Volume I.