

РЕФЕРАТ

В дипломной работе охарактеризованы особенности правового регулирования международных железнодорожных перевозок.

Объектом дипломной работы являются общественные отношения, складывающиеся в процессе международных железнодорожных перевозок.

Предмет исследования – нормы международного частного и национального права, регламентирующие вопросы международных железнодорожных перевозок.

Цель дипломной работы – углубленный анализ правового регулирования международных железнодорожных перевозок.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи: рассмотреть понятие и особенности международных железнодорожных перевозок; раскрыть основные международные организации в сфере железнодорожных перевозок; определить источники международного права, регулирующие железнодорожные перевозки; раскрыть суть договора перевозки в международном железнодорожном сообщении; исследовать правовой статус перевозчика и грузоотправителя в международных железнодорожных перевозках; раскрыть особенности ответственности сторон за нарушение договорных обязательств; исследовать основные проблемы правового регулирования международных железнодорожных перевозок; рассмотреть вопросы унификации и гармонизации международного транспортного законодательства; раскрыть влияние цифровых технологий и инноваций на правовое регулирование международных железнодорожных перевозок; определить перспективы развития международных соглашений и совершенствования правовой базы.

Методы исследования. Методологической основой исследования являются общенаучные методы диалектики, формальной логики и системного анализа, а также исторический, формально-юридический, сравнительно-правовой методы.

Результаты дипломной работы могут быть использованы в учебном процессе, а также в практической деятельности при реализации норм о международных железнодорожных перевозках.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	6
1.1 Понятие и особенности международных железнодорожных перевозок	6
1.2 Основные международные организации в сфере железнодорожных перевозок	13
1.3 Источники международного права, регулирующие железнодорожные перевозки	17
ГЛАВА 2 ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ	21
2.1 Договор перевозки в международном железнодорожном сообщении (основные положения и стороны)	21
2.2 Правовой статус перевозчика и грузоотправителя в международных перевозках	26
2.3 Ответственность сторон за нарушение договорных обязательств	33
ГЛАВА 3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК	38
3.1 Основные проблемы правового регулирования (различия в правовых системах, несоответствие национальных норм международным соглашениям)	38
3.2 Вопросы унификации и гармонизации международного транспортного законодательства	39
3.3 Влияние цифровых технологий и инноваций на правовое регулирование международных железнодорожных перевозок	40
3.4 Перспективы развития международных соглашений и совершенствования правовой базы	41
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	42
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	47

**(ОБРАЩАЕМ ВНИМАНИЕ, ЧТО НЕКОТОРЫЕ ФРАГМЕНТЫ РАБОТЫ
ИЗВЛЕЧЕНЫ ИЗ ДАННОГО ДОКУМЕНТА)**

ВВЕДЕНИЕ

В условиях глобализации и роста международной торговли железнодорожный транспорт остается одним из ключевых элементов транспортной инфраструктуры, обеспечивая стабильные и экономически выгодные грузоперевозки между странами. Однако эффективность международных железнодорожных перевозок во многом зависит от согласованности правовых норм, регулирующих эту сферу.

С увеличением объемов торговли между странами Евразии, в том числе в рамках инициатив, подобных китайской «Один пояс – один путь», железнодорожные перевозки приобретают особое значение. Однако различия в национальных законодательствах, таможенных правилах и технических стандартах создают правовые барьеры, требующие унификации и гармонизации.

Несмотря на существование международных соглашений, их применение на практике сталкивается с трудностями из-за противоречий с национальными законами, различий в толковании норм и отсутствия единого механизма разрешения споров. Это приводит к задержкам, дополнительным издержкам и снижению доверия участников перевозочного процесса.

Современные технологии, такие как электронные накладные (e-CIM), блокчейн и автоматизация таможенных процедур, требуют обновления правовой базы. Исследование актуальных правовых механизмов позволит выявить пробелы и предложить пути адаптации законодательства к цифровой трансформации отрасли.

Железнодорожный транспорт считается более экологичным по сравнению с авиа- и автомобильными перевозками. Однако для стимулирования его развития необходимы четкие международные правовые стандарты, регулирующие вопросы экологической безопасности, использования зеленых технологий и углеродного следа.

Следовательно, исследование правового регулирования международных железнодорожных перевозок является крайне актуальным, поскольку от его эффективности зависит развитие торгово-экономических связей, минимизация логистических рисков и интеграция новых технологий. Совершенствование международно-правовой базы будет способствовать созданию устойчивой и предсказуемой среды для участников транспортного рынка.

Объект исследования составляют общественные отношения, складывающиеся в процессе международных железнодорожных перевозок.

Предмет исследования составляет нормы международного частного и

национального права, регламентирующие вопросы международных железнодорожных перевозок.

Цель настоящей работы – углубленный анализ правового регулирования международных железнодорожных перевозок.

В соответствии с заданной целью, в работе поставлены следующие **задачи**:

рассмотреть понятие и особенности международных железнодорожных перевозок;

раскрыть основные международные организации в сфере железнодорожных перевозок;

определить источники международного права, регулирующие железнодорожные перевозки;

раскрыть суть договора перевозки в международном железнодорожном сообщении;

исследовать правовой статус перевозчика и грузоотправителя в международных железнодорожных перевозках;

раскрыть особенности ответственности сторон за нарушение договорных обязательств;

исследовать основные проблемы правового регулирования международных железнодорожных перевозок;

рассмотреть вопросы унификации и гармонизации международного транспортного законодательства;

раскрыть влияние цифровых технологий и инноваций на правовое регулирование международных железнодорожных перевозок;

определить перспективы развития международных соглашений и совершенствования правовой базы.

Методологическую основу исследования составляет теория познания, ее всеобщий метод материалистической диалектики. В качестве общенаучных методов исследования применялись: формально-логический и системный методы научного познания, описание, наблюдение, сравнение, анализ и синтез.

Научная новизна и значимость полученных результатов состоит в глубокой разработке вопросов, связанных с правовым регулированием международных железнодорожных перевозок. Полученные результаты исследования развивают научные представления о международных железнодорожных перевозках, а также планированию и проведению новых исследований по данной тематике.

Практическая (правовая, экономическая, социальная) значимость полученных результатов состоит в том, что исследование ориентировано на системное изучение особенностей правового регулирования международных

железнодорожных перевозок. Практическая значимость работы заключается также и в том, что собранный в работе материал и выводы данной работы могут быть использованы в образовательном процессе и в дальнейших исследованиях по международному частному праву.

Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников из 60 наименований. Объем дипломной работы, включая список использованных источников и приложения, – 66 страниц.

ГЛАВА 1

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Понятие и особенности международных железнодорожных перевозок

В настоящее время, транспортировка грузов и пассажиров по всему миру происходит через различные виды транспорта, включая железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской. Важным элементом правового регулирования в этой сфере является то, что наиболее значимые вопросы перевозок решаются через международные соглашения, такие как транспортные конвенции. Эти соглашения содержат унифицированные нормы, которые обеспечивают единообразные условия для перевозки грузов и пассажиров вне зависимости от способа транспортировки.

В литературе, посвященной зарубежному праву, отмечается, что транспортное право – это, пожалуй, самая насыщенная международными соглашениями область права [59, с. 9]. Такие соглашения прежде всего регулируют все вопросы, связанные с перевозками: от правил составления документации до установления ответственности за нарушения правил перевозки. В случае отсутствия унифицированных норм, они могут рассматриваться в контексте национального законодательства или коллизионных норм транспортных конвенций. Важно отметить, что нормы транспортных конвенций имеют принудительный характер, что является отличительной особенностью от конвенций, регулирующих международную торговлю.

Во многих странах приняты законы о международных перевозках, которые чаще всего основываются на положениях транспортных конвенций и дополнительно их расширяют [59, с. 12].

В силу географического положения Беларуси важность международных железнодорожных перевозок грузов очевидна. Динамически развивающиеся отношения в области перевозок, как следствие, влекут рост спорных вопросов, становящихся предметом судебного разбирательства.

В юридической сфере до сих пор существуют неопределенности в толковании понятия «международные железнодорожные перевозки». Целый ряд научных работ содержит толкование термина «международные перевозки». Если мы ориентируемся на это толкование, то в соответствии с представлением М.М. Богуславского «международная перевозка представляет собой транспортировку грузов и пассажиров между двумя или более странами, осуществляемую на основании соглашений, заключенных между ними в

соответствии с международным правом» [8, с. 334]. Тем самым М.М. Богуславский определяет международную перевозку, которая не зависит от используемого транспорта.

Несколько ученых-юристов, таких как А.В. Попова и И.В. Гетьман-Павлова, провели обширное исследование международных перевозок, где были выделены отдельные виды транспорта, включая железнодорожный. А.В. Попова представила определение международной железнодорожной перевозки как «перемещения грузов и пассажиров между двумя и более государствами в соответствии с условиями, установленными международными соглашениями, заключенными между этими государствами» [48, с. 112].

И.В. Гетьман-Павловой определила международную железнодорожную перевозку как способ транспортировки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, согласно международным договорам. По мнению ученого, «она включает в себя отправку из одной страны и доставку в другую, а также транзитную перевозку через промежуточные территории» [13, с. 183].

Авторы, упомянутые выше, не классифицируют перевозку багажа как международную железнодорожную перевозку. Это объясняется тем, что без наличия пассажира, владеющего этим багажом, перевозка становится невозможной.

Все большую значимость в последнее время приобретают транзитные перевозки. Транспортный эксперт О.Д. Покровская определяет транзит как «перемещение грузов через территорию страны, которая не является ни местом погрузки, ни местом выгрузки товара» [47, с. 11]. Широко используемый термин наделяет этот вид перевозки огромной значимостью в системе международной логистики. Такое определение транзита также относится к перевозке пассажиров и багажа.

О.А. Рузакова предлагает использовать термин «трансграничная железнодорожная перевозка» вместо «международная железнодорожная перевозка» в своих исследованиях [50, с. 106]. Тем не менее, можно утверждать, что эти термины являются синонимами и не имеют принципиальных отличий друг от друга.

В отечественной правовой доктрине также уделяется значимое внимание теоретическому пониманию понятия «международная железнодорожная перевозка». Несомненно, перевозка грузов и пассажиров по определению В.Г. Тихини является «одним из наиболее важных видов транспортной деятельности» [57, с. 145]. Она заключается в доставке различных грузов или пассажиров за пределы Республики Беларусь или на ее территорию, а также в транзите через территорию страны. Такие перевозки

имеют огромное значение для современной экономики и глобального сообщества, поскольку обеспечивают поддержание торговых и культурных связей между государствами и регионами, способствуют развитию международного бизнеса и туризма. Однако, при осуществлении таких перевозок следует учитывать множество факторов, связанных с логистикой и правовыми нормами, чтобы обеспечить безопасность и надежность доставки грузов или пассажиров.

Ученый-юрист В.А. Барышев в своем труде даёт определение международных перевозок, понимая под ними «транспортировку пассажиров и грузов с пересечением государственных границ» [6, с. 220]. Однако данное определение не учитывает транзитные перевозки и перевозку багажа.

Национальное законодательство и международные договоры регулируют эти вопросы. Мировое сообщество определяет транспортировку грузов по всему миру, независимо от видов транспорта, используемых в процессе. Разработкой правовых вопросов организации международных железнодорожных перевозок занимается ряд специализированных международных организаций. Ими разработан ряд соглашений и конвенций. Основным источником правового регулирования международных железнодорожных перевозок является Бернская конвенция «О международных железнодорожных перевозках» от 09.05.1980, действующая в редакции 1999 года и получившая в настоящее время наименование «Конвенция КОТИФ» (Convention relative a l'Organization du Transport International de Chemin-de fer) [29]. Ее участницами являются все страны ЕС, а также ряд стран Азии и Северной Африки. Республика Беларусь в Конвенции КОТИФ не участвует.

Тем не менее, данный документ не устанавливает четкого определения термина «международная железнодорожная перевозка». Данное соглашение применяется к контрактам на транспортировку грузов с вознаграждением между двумя разными странами, указанным в условиях контракта, при условии, что хотя бы одна из этих стран является участником данной Конвенции. Настоящее соглашение применимо независимо от национальности и местоположения сторон, заключивших контракт. Обсуждается применение Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) в данном случае.

Этот документ представляет собой комплекс правил и норм, регулирующих транспортные средства, осуществляющие международные перевозки, которые характеризуются тем, что отправление и доставка грузов происходят в разных государствах в момент начала выполнения перевозки. Кроме того, в Конвенции ООН от 1991 года под названием «Об ответственности операторов транспортных терминалов в международной

торговле» также упоминается понятие международной перевозки.

Понятие «международная перевозка» закреплено в Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 года. Это означает, что перевозка считается международной, если груз отправляется из одной страны в другую, где по крайней мере одна из них применяет настоящую Конвенцию. Таким образом, все меры безопасности, установленные в Конвенции, должны быть соблюдены при таких перевозках [38].

Очевидно, что все упомянутые договоры показывают важность прохождения границы, по крайней мере, одного государства для того, чтобы успешно организовать международную перевозку. Все перечисленные документы, за исключением КДПГ, содержат общие определения, не давая конкретных пояснений о транспортируемых грузах.

С учетом вышеизложенного, возможно предложить такое определение, которое отражает основные аспекты международной железнодорожной перевозки: «Международная железнодорожная перевозка – это перевозка грузов, пассажиров и багажа через территории нескольких государств с применением железнодорожного транспорта. Такой вид перевозки регулируется условиями, которые определены международными соглашениями, заключенными между соответствующими государствами, и может осуществляться транзитом».

Значение международных железнодорожных перевозок в условиях современной стремительной жизни состоит в том, что они являются одним из наиболее активно развивающихся видов бизнеса. Доставка грузов является наиважнейшей составной частью предпринимательства, поскольку торговые отношения основаны на выгодном товарно-денежном обмене [19, с. 200].

Организация международных железнодорожных перевозок является чрезвычайно сложным процессом. Необходимо учесть множество нюансов, предусмотреть множество вариантов развития событий. Трудно переоценить роль грузового железнодорожного транспорта, ведь он является основным связующим звеном между производителями и потребителями.

При международной железнодорожной перевозке транспортные компании решают комплекс задач, которые могут не встретиться при организации и осуществлении внутренних перевозок. К ним относятся соблюдение условий международных конвенций, оформление товарно-транспортных документов международного образца.

Посредством международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров развивается взаимодействие стран на всех уровнях, прежде всего на уровне фирм, корпораций, промышленных предприятий. Необходимость обмена результатами экономической деятельности делает необходимой эффективную организацию международных грузоперевозок. С

экономической точки зрения высокая скорость транспортировки груза ведет к ускорению оборота капитала, а значит к меньшим издержкам. Но при этом рынок международных железнодорожных перевозок подвержен влиянию тенденций мировой экономики намного более отчетливо, чем внутригосударственный рынок [21, с. 200].

Международные железнодорожные перевозки играют важную роль в мировой логистике, особенно на трансконтинентальных маршрутах, таких как Европа – Азия. Как и любой вид транспорта, они имеют свои сильные и слабые стороны, которые необходимо учитывать при выборе способа доставки грузов.

Транспортные конвенции и практика перевозок различают следующие основные виды международных железнодорожных перевозок, каждый из которых имеет свои правовые особенности:

- перевозки грузов, пассажиров, багажа (грузобагажа или товаробагажа);
- перевозки регулярные и нерегулярные;
- перевозки бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные);
- перевозки транзитные (сквозные, круговые, кольцевые);
- перевозки прямого сообщения и ломаного сообщения;
- пограничные перевозки [51].

Основными преимуществами международной железнодорожной перевозки грузов и пассажиров являются:

оптимальное соотношение скорости и стоимости. По сравнению с морскими перевозками железнодорожный транспорт значительно быстрее (в среднем 12–20 дней из Китая в Европу против 30–45 дней морем), а по сравнению с авиаперевозками – гораздо дешевле. Это делает его привлекательным для доставки средне- и крупнотоннажных грузов;

высокая надежность и регулярность. Железнодорожные перевозки меньше зависят от погодных условий, чем морские и авиационные, а график движения поездов более стабилен, что снижает риски задержек;

экологичность. Железнодорожный транспорт производит значительно меньше выбросов CO₂ по сравнению с авиа- и автомобильными перевозками, что соответствует глобальным трендам на устойчивое развитие;

развитая инфраструктура и транзитные коридоры. Проекты вроде Китайского «Одного пояса – одного пути» и евразийские транспортные коридоры (например, Транссиб, Средний коридор) обеспечивают прямое сообщение между ключевыми экономическими центрами;

возможность перевозки различных типов грузов. Железные дороги подходят для контейнерных, навалочных, опасных, негабаритных и рефрижераторных грузов, что делает их универсальным решением [19, с. 201].

К недостаткам международной железнодорожной перевозки можно отнести:

ограниченная гибкость маршрутов. В отличие от автомобильного транспорта, железная дорога зависит от путей и станций, что может усложнить доставку «от двери до двери» без дополнительной перегрузки;

правовая и таможенная сложность. Разные стандарты колеи, национальные таможенные правила и необходимость соблюдения нескольких законодательств (СМГС, КОТИФ и др.) могут вызывать задержки и бюрократические трудности;

более высокая стоимость, чем морские перевозки. Хотя ж/д перевозки дешевле авиации, они все же дороже морского транспорта, что делает их менее выгодными для очень крупных и нескоропортящихся грузов;

зависимость от инфраструктуры и политической ситуации. Качество путей, пропускная способность и транзитные ограничения (например, санкции) могут влиять на сроки и стоимость перевозок;

меньшая скорость по сравнению с авиацией. Для сверхсрочных грузов (например, электроники, медикаментов) ж/д перевозки проигрывают авиационным по скорости доставки [21, с. 201].

Международные железнодорожные перевозки представляют собой сложную, но эффективную систему транспортировки грузов между странами, обладающую рядом уникальных характеристик. В первую очередь, они регулируются системой международных соглашений, среди которых ключевыми являются СМГС (Соглашение о международном грузовом сообщении), действующее в странах СНГ, Китае и некоторых других государствах, и КОТИФ (Конвенция о международных железнодорожных перевозках), применяемая в Европе. Различия в правовых нормах между этими системами, а также существование двусторонних соглашений между странами требуют особого внимания к оформлению документов и могут влиять на сроки доставки.

Важной технической особенностью является различие в ширине колеи: в России, странах СНГ, Прибалтике и Финляндии используется широкая колея (1520 мм), в то время как в Европе, Китае и большинстве других стран – стандартная (1435 мм), а в некоторых государствах, таких как Испания и Португалия, встречается иберийская колея (1668 мм). Это требует либо перестановки вагонов, либо перегрузки грузов на пограничных станциях, что неизбежно увеличивает время и стоимость перевозки. Кроме того, разные страны устанавливают собственные нормы по максимальной нагрузке на ось, габаритам подвижного состава и допустимой длине поездов, что создает дополнительные ограничения, особенно при перевозке негабаритных грузов [21, с. 203].

Таможенные процедуры также имеют свои особенности: обязательным является оформление международной железнодорожной накладной (CIM/SMGS), требуется прохождение таможенного контроля на границах, что может занимать от нескольких часов до нескольких дней, хотя в некоторых случаях, например в рамках ЕАЭС, применяются упрощенные транзитные процедуры. В плане логистических маршрутов наиболее значимыми являются Транссибирская магистраль (Россия – Европа/Азия), маршруты Китай – Европа (через Казахстан, Россию или Средний коридор) и европейские железнодорожные коридоры (например, Роттердам – Гданьск – Минск – Москва), причем выбор конкретного маршрута зависит от сроков, стоимости и текущей политической ситуации.

Железнодорожные перевозки подходят для различных видов грузов, включая контейнерные (стандартные 20/40-футовые контейнеры), навалочные (уголь, руда, зерно), рефрижераторные перевозки, опасные грузы (при соблюдении специальных правил), а также негабаритные и тяжеловесные грузы. По срокам и стоимости этот вид транспорта занимает промежуточное положение: среднее время доставки из Китая в Европу составляет 12-20 дней (что в 2-3 раза быстрее морского транспорта), а стоимость, будучи выше, чем у морских перевозок, остается ниже авиационных тарифов. При этом на конечную цену влияют такие факторы, как длина маршрута, необходимость перегрузки из-за разной колеи, таможенные сборы и сезонные колебания [21, с. 202].

Можно также выделить следующие особенности международной железнодорожной перевозки грузов и пассажиров:

перевозка осуществляется на основании норм, закрепленных международными соглашениями и конвенциями;

осуществляется пересечение государственной границы;

в качестве субъектов правоотношений выступают лица (юридические или физические) различных государств.

С точки зрения практики осуществления международных железнодорожных перевозок определение связано с фактом начала такого действия, а не с фактом перевозки. Данная транспортировка будет отмечена как международная и к ней будут применяться правила международных договоров и соглашений [21, с. 202].

Таким образом, проведенное исследование позволило предложить такое определение, которое отражает основные аспекты международной железнодорожной перевозки: «Международная железнодорожная перевозка – это перевозка грузов, пассажиров и багажа через территории нескольких государств с применением железнодорожного транспорта. Такой вид перевозки регулируется условиями, которые определены международными

соглашениями, заключенными между соответствующими государствами, и может осуществляться транзитом».

Международные железнодорожные перевозки – это эффективный компромисс между скоростью, стоимостью и надежностью. Они особенно выгодны для грузов, требующих быстрой доставки, но не настолько срочных, чтобы оправдать высокие расходы на авиатранспорт. Однако при их использовании важно учитывать инфраструктурные, правовые и логистические ограничения, чтобы минимизировать риски и оптимизировать затраты.

Международные железнодорожные перевозки представляют собой перспективную логистическую систему, сочетающую в себе скорость, надежность и относительно низкую стоимость. Их ключевые особенности – зависимость от инфраструктурных возможностей, необходимость строгого соблюдения международных и национальных норм, а также гибкость в выборе маршрутов. Для эффективного использования этого вида транспорта крайне важно учитывать весь комплекс технических, правовых и таможенных аспектов, что позволяет минимизировать возможные риски и оптимизировать логистические расходы.

1.2 Основные международные организации в сфере железнодорожных перевозок

Международные транспортные перевозки представляют собой значительно более сложную систему по сравнению с внутригосударственными перевозками, что обуславливает необходимость особого подхода к их правовому регулированию. Эта сложность проявляется в многообразии нормативных актов, различиях в законодательствах стран и необходимости согласования множества технических и организационных вопросов. В связи с этим ключевую роль в организации международных перевозок и разработке соответствующих правовых документов играют специализированные международные организации различного уровня и компетенции.

В системе Организации Объединенных Наций вопросами транспортного регулирования занимаются несколько структур, включая Конференцию ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейскую конференцию министров транспорта, Международную федерацию экспедиторских организаций (ФИАТА), а также профильные объединения, такие как Международный союз общественного транспорта (МСОТ) и Международный транспортный форум (МТФ). Особое значение имеют

организации, занимающиеся конкретными аспектами перевозок, например Совет совместного пользования контейнерами в международном сообщении (СПК) и Международное объединение профсоюзов трудящихся транспорта (МОП) [59, с. 44].

Региональные интеграционные объединения также активно участвуют в регулировании транспортной сферы. В рамках Европейского Союза, Содружества Независимых Государств и Евразийского экономического союза созданы специализированные структуры, отвечающие за координацию транспортной политики. Например, в ЕАЭС функционирует Департамент транспорта и инфраструктуры с отделами, курирующими различные виды транспорта, а вопросы авиационных перевозок находятся в ведении Межгосударственного авиационного комитета СНГ.

Для каждого вида транспорта существуют специализированные международные организации. В сфере железнодорожных перевозок важную роль играют Центральное бюро международных железнодорожных сообщений и Международный комитет железнодорожного транспорта, базирующиеся в Берне. Автомобильные перевозки регулируются Международным союзом автомобильного транспорта (ИРУ), а воздушные – Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Наиболее разветвленную сеть организаций имеет морской транспорт, где ключевыми игроками выступают Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО), Балтийская и Международная морская конференция (БИМКО) и Международный морской комитет (ММК) [59, с. 45].

Деятельность международных транспортных организаций чрезвычайно важна для эффективного функционирования глобальной транспортной системы. Они занимаются разработкой международных конвенций, стандартизацией транспортных процессов, предоставлением экспертных консультаций и решением возникающих проблем. Республика Беларусь активно участвует в работе многих таких организаций, что позволяет национальным транспортным компаниям успешно интегрироваться в международную транспортную систему и эффективно осуществлять перевозки на мировом рынке транспортных услуг.

Международные железнодорожные перевозки требуют четкой координации между странами, что обеспечивается деятельностью специализированных международных организаций. Одной из старейших и наиболее авторитетных является Международный союз железных дорог (МСЖД), основанный еще в 1922 году. Эта организация объединяет железнодорожные администрации более 100 стран и занимается разработкой единых стандартов, координацией международных перевозок и

продвижением железнодорожного транспорта на глобальном уровне. МСЖД играет ключевую роль в гармонизации технических норм и правил эксплуатации железных дорог, что особенно важно для обеспечения безопасности и бесперебойности международного сообщения.

В Европе центральное место в регулировании железнодорожного транспорта занимает Европейский союз железных дорог (ЕСЖД), который тесно взаимодействует с институтами Европейского Союза. Эта организация способствует созданию единого европейского железнодорожного пространства, разрабатывает технические спецификации для интероперабельности и координирует работу железных дорог стран-членов. Особое значение имеет деятельность Европейского агентства по железным дорогам (ERA), которое отвечает за разработку единых правил безопасности и сертификации железнодорожной техники в ЕС [11, с. 32].

На постсоветском пространстве важную роль играет Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (СЖТ СНГ), который координирует взаимодействие железных дорог стран СНГ, Балтии и других государств, ранее входивших в СССР. Эта организация обеспечивает согласованность тарифной политики, разрабатывает единые правила перевозок и решает спорные вопросы, возникающие между железными дорогами стран-участниц. Отдельно стоит отметить Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), которая объединяет железнодорожные администрации 28 стран Европы и Азии и занимается развитием международных транспортных коридоров [1, с. 119].

Особое место в системе международных железнодорожных организаций занимает Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), который разрабатывает международные правовые документы в области железнодорожного транспорта, включая известные Конвенции КОТИФ и СМГС. Эти документы создают правовую основу для международных железнодорожных перевозок, устанавливая единые правила оформления перевозочных документов, ответственности перевозчиков и порядка разрешения споров. В Азиатско-Тихоокеанском регионе аналогичные функции выполняет Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), которая способствует развитию трансграничных железнодорожных перевозок в этом динамично развивающемся регионе.

Среди отраслевых организаций следует выделить Международную ассоциацию железнодорожных конгрессов (МАЖК), которая занимается обменом передовым опытом и научно-техническими разработками, а также Международный союз общественного транспорта (МСОТ), уделяющий особое внимание развитию городских и пригородных железнодорожных

перевозок. Деятельность всех этих организаций в совокупности создает правовые, технические и организационные основы для эффективного функционирования международных железнодорожных перевозок, способствуя их дальнейшему развитию и интеграции в глобальную транспортную систему.

В условиях глобализации экономики и роста международной торговли железнодорожный транспорт играет ключевую роль в обеспечении устойчивых транспортных связей между странами. Международные организации в этой сфере выполняют критически важные функции, способствуя развитию и гармонизации железнодорожных перевозок на глобальном уровне:

1. Унификация правового регулирования. Международные организации разрабатывают единые правовые нормы и стандарты, что особенно важно для железнодорожного транспорта, где пересекаются национальные законодательства разных стран. Такие организации как Международный союз железных дорог (МСЖД) и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) играют ключевую роль в создании унифицированных правил перевозок, что значительно упрощает процедуры таможенного оформления и сокращает сроки доставки грузов.

2. Координация международных перевозок. Специализированные организации, такие как Центральное бюро международных железнодорожных сообщений, координируют работу железных дорог разных стран, согласовывают графики движения поездов и решают оперативные вопросы, возникающие при пересечении границ. Это позволяет минимизировать простои и повысить эффективность использования подвижного состава.

3. Развитие инфраструктуры. Международные организации способствуют развитию трансграничной железнодорожной инфраструктуры, инициируя и координируя строительство новых международных транспортных коридоров. Они играют важную роль в привлечении инвестиций и реализации масштабных инфраструктурных проектов, таких как создание транспортного коридора «Европа-Азия».

4. Внедрение инноваций. Через деятельность международных организаций происходит обмен передовым опытом и внедрение современных технологий в области управления перевозками, автоматизации и цифровизации железнодорожного транспорта. Это включает разработку единых стандартов для электронных накладных, систем слежения за грузами и других цифровых решений.

5. Обеспечение безопасности. Международные организации разрабатывают и внедряют единые стандарты безопасности, что особенно важно при перевозке опасных грузов. Они координируют работу по

предупреждению аварий и инцидентов на международных маршрутах.

6. Экономическая интеграция. Деятельность международных железнодорожных организаций способствует экономической интеграции стран, особенно в рамках таких объединений как ЕАЭС, ЕС и ШОС. Они помогают создавать благоприятные условия для развития международной торговли и промышленной кооперации.

Таким образом, международные организации в сфере железнодорожных перевозок выполняют системообразующую роль, создавая правовые, технические и организационные условия для эффективного функционирования международных железнодорожных сообщений. Их деятельность способствует снижению транспортных издержек, повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта и укреплению экономических связей между странами. В условиях роста глобальной торговли и необходимости перехода к устойчивым видам транспорта значение этих организаций будет только возрастать.

1.3 Источники международного права, регулирующие железнодорожные перевозки

Разработкой правовых вопросов организации международных железнодорожных перевозок занимается ряд специализированных международных организаций. Ими разработан ряд соглашений и конвенций. Основным источником правового регулирования международных железнодорожных перевозок является Бернская конвенция «О международных железнодорожных перевозках» от 09.05.1980, действующая в редакции 1999 года и получившая в настоящее время наименование «Конвенция КОТИФ» (Convention relative a l'Organization du Transport International de Chemin-de fer) [29]. Ее участниками являются все страны ЕС, а также ряд стран Азии и Северной Африки.

Конвенция КОТИФ имеет несколько приложений:

приложение А определяет условия перевозок пассажиров и называется «Единые правила CIV» (МПК);

приложение В определяет условия перевозки грузов и называется «Единые правила CIM» (МГК);

приложение С регламентирует перевозку опасных грузов и называется «Единые правила RID» (РИД);

приложение D устанавливает правила использования вагонов в международном обмене и называется «Единые правила CUF» (ЦУВ);

приложение E регламентирует использование инфраструктуры и

называется «Единые правила CUI» (ЦУИ);

приложение F устанавливает единые технические стандарты, применяемые к железнодорожному оборудованию, и называется «Единые правила ARTU» (АПТУ);

приложение G устанавливает единые правовые предписания о техническом допуске железнодорожного оборудования и называется «Единые правила ATMV» (АТМФ) [29].

Основными нормативными актами, регулирующими международные железнодорожные перевозки грузов и пассажиров в Восточной Европе и Азии, является Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) от 01.11.1951 и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 01.11.1951. Республика Беларусь присоединилась к этим соглашениям в 1993 году.

СМПС устанавливает правила международных перевозок пассажиров и багажа (грузобагажа или товаробагажа) и состоит из девяти разделов: «Общие положения», «Перевозка пассажиров»; «Перевозка багажа»; «Перевозка товаробагажа»; «Провозные платежи»; «Ответственность железных дорог», «Претензии, иски, подсудность, исковая давность»; «Расчеты между железными дорогами»; «Общие постановления» и двух приложений.

СМГС регулирует международные грузовые перевозки и состоит из восьми разделов: «Общие положения», «Заключение договора перевозки», «Выполнение договора перевозки», «Изменение договора перевозки», «Ответственность железных дорог», «Претензии и иски. Претензионная давность», «Расчеты между железными дорогами» и «Общие постановления», а также приложений.

Все другие существующие транспортные конвенции в этой области можно разделить на 4 группы:

1. Пограничные соглашения, которыми определяется порядок работы пограничных железнодорожных станций двух граничащих между собой государств.

2. Служебные межведомственные инструкции, которыми определяются условия и порядок выполнения персоналом железнодорожных операций, связанных с транспортировкой грузов международных сообщений.

3. Соглашения о взаимном пользовании железнодорожным подвижным составом.

4. Соглашения о взаимных расчетах между железными дорогами за выполненные перевозки и оказанные услуги [20, с. 45].

Республика Беларусь заключила двусторонние соглашения – транспортные конвенции о железнодорожном сообщении со всеми сопредельными государствами и многими другими странами.

На территории Республики Беларусь в регулировании международных железнодорожных перевозок применяется также и национальное законодательство, в частности, Гражданский кодекс Республики Беларусь; Закон Республики Беларусь от 05.05.1998 № 140-З «Об основах транспортной деятельности»; Закон Республики Беларусь от 13.06.2006 № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности»; Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237-З «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон о железнодорожном транспорте), Устав железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь.

Закон о железнодорожном транспорте определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта Республики Беларусь, регламентирует его взаимоотношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами, потребителями работ и услуг железнодорожного транспорта и другими видами транспорта. Регулирует порядок осуществления как внутренних железнодорожных перевозок, так и международных.

Устав железнодорожного транспорта регулирует отношения, возникающие между государственным объединением «Белорусская железная дорога», его организациями и грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, другими физическими и юридическими лицами при пользовании ими услугами железнодорожного транспорта общего пользования, определяет их права, обязанности и ответственность, а также порядок составления, заключения и выполнения договоров на железнодорожные перевозки, основные условия перевозок пассажиров, грузов и багажа, основные правила эксплуатации подъездных путей, а также отношения Белорусской железной дороги, ее организаций с организациями других видов транспорта.

Таким образом, международные железнодорожные перевозки регулируются сложной системой правовых актов различного уровня, которые можно классифицировать на несколько основных групп. Важнейшими источниками международного права в данной сфере являются многосторонние конвенции, среди которых особое место занимают Бернские конвенции. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года, разработанная в рамках Организации сотрудничества железных дорог, представляет собой основной универсальный договор, регулирующий вопросы пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении. Этот документ включает два приложения: CIV (Единые правила международных пассажирских перевозок) и CIM (Единые

правила международных грузовых перевозок), которые детально регламентируют условия перевозок, ответственность перевозчиков и порядок разрешения споров. Для стран СНГ и некоторых других государств особое значение имеет Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которое устанавливает специальные правила осуществления железнодорожных перевозок на постсоветском пространстве. Эти два основных международных договора дополняются рядом региональных соглашений, таких как Европейское соглашение о важнейших линиях международных железнодорожных сообщений (AGC), которое определяет приоритетные направления развития железнодорожной инфраструктуры в Европе.

Помимо универсальных и региональных конвенций, важными источниками правового регулирования являются двусторонние соглашения между странами о международном железнодорожном сообщении, которые конкретизируют условия перевозок между конкретными государствами, устанавливают тарифы и решают технические вопросы взаимодействия железных дорог. Особую группу источников составляют акты международных организаций, в частности регламенты и директивы Европейского Союза в области железнодорожного транспорта, которые обязательны для стран-членов ЕС. Международный союз железных дорог (МСЖД) разрабатывает технические стандарты и рекомендации, которые хотя и не имеют обязательной силы, но широко применяются в практике международных перевозок. Национальное законодательство также играет значительную роль, поскольку определяет порядок реализации международных обязательств на территории конкретного государства. Взаимодействие всех этих источников права создает комплексную систему регулирования международных железнодорожных перевозок, которая постоянно развивается с учетом изменений в технологии, экономике и международных отношениях, сохраняя при этом свою основную цель - обеспечение эффективного, безопасного и бесперебойного международного железнодорожного сообщения.

ГЛАВА 2

ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

2.1 Договор перевозки в международном железнодорожном сообщении (основные положения и стороны)

Для регулирования отношений между участниками международных железнодорожных грузоперевозок используется Соглашение об организации перевозок грузов. Для заключения такого соглашения стороны должны составить международный договор о перевозке грузов. Участниками такого договора являются с одной стороны транспортная компания-перевозчик, а с другой – грузоотправитель и грузополучатель.

Цель заключения договоров в области международных железнодорожных перевозок заключается в урегулировании взаимоотношений между сторонами. Поскольку объемы перевозок грузов на железнодорожном транспорте значительны, регулирование взаимоотношений между сторонами становится особенно важным. Для этого заключаются соответствующие договоры.

Сегодня договоры играют все более значимую роль в организации перевозок грузов в связи с изменениями экономической системы. По мнению М.И. Брагинского, «они позволяют эффективно решать вопросы, связанные с международными перевозками грузов, и обеспечивают юридическую защиту всех сторон» [9, с. 10].

Согласно статье 1 КДПГ, договор дорожной перевозки грузов представляет собой соглашение, согласно которому перевозка грузов осуществляется за определенное вознаграждение с помощью автомобилей. Одним из условий этого договора является то, что место загрузки и разгрузки груза находятся на территории двух разных стран, хотя бы одна из которых является участником КДПГ [30].

Перевозка грузов через границы государств – однозначно уникальный вид транспортировки грузов. В рамках железнодорожного транспорта грузы доставляются из одной страны в другую, в соответствии с заключенным контрактом. Кроме того, такие перевозки могут осуществляться в транзитном режиме.

Каждый исследователь может описать собственное определение договора, которое может быть сверхузким или сверхшироким, содержащим различное количество условий, регулирующих перевозочный процесс. Тем не менее, мы уверены, что любое определение должно содержать основные условия, такие как места отправления и прибытия, а также стоимость и объект

перевозки.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что международный договор на железнодорожную перевозку грузов представляет собой документ, согласно которому один из участников – перевозчик, обязуется перевести груз в назначенное место назначения в целости и сохранности, а грузоотправитель, в свою очередь, передает груз перевозчику и обязуется уплатить стоимость перевозки.

Необходимо ясно разграничивать договоры организации перевозок и договоры перевозки. В случае договора организации перевозок, КДПГ не применяется к нему напрямую, но в договоре может быть указано на применение КДПГ (договорное применение КДПГ).

Получается, что типичный контракт для транспортной организации и их клиентов всегда двусторонний. Однако, он также может быть трехсторонним. В этом документе перечислены права и обязанности каждой из сторон, а также указывается ответственность. Также он содержит информацию о деталях перевозки, включая перевозочные расценки. «Договор может быть подписан между перевозчиком и грузоотправителем или пассажиром в соответствии с уже существующим двусторонним или многосторонним международным соглашением о перевозке определенного вида транспорт», – указывает О.Н. Толочко [59, с. 66].

Под термином «договор международной перевозки грузов» следует понимать соглашение, заключенное между двумя или тремя сторонами. Одна сторона – перевозчик – обязуется перевезти груз от места отправления до места назначения в соответствии с условиями, прописанными в договоре. В свою очередь, вторая сторона – грузоотправитель – обязана возместить перевозчику затраты на транспортировку груза, а также выплатить оговоренную в договоре провозную плату [11, с. 23].

В соответствии с заключенным трехсторонним соглашением, одна из сторон – перевозчик, на себя берет обязательства по перевозке груза от отправителя до получателя в соответствии с условиями договора. Грузоотправитель, в свою очередь, обязуется передать груз перевозчику для его перевозки, а грузополучатель обязуется возместить транспортные расходы и оплатить условленную сторонами соглашения провозную плату [33, с. 14–15].

Согласно указанному в тексте договору международной перевозки грузов, предметом сделки являются услуги по доставке, то есть перемещению товаров от пункта отправления до пункта назначения. Данный договор считается заключенным на момент принятия груза к перевозке за исключением случаев чартера, и, поэтому, считается консенсуальным.

Международный грузовой контракт является взаимоважительным и

оплачиваемым соглашением с транспортной компанией, которое допускает использование ее услуг при перевозке груза.

Существенными условиями договора перевозки являются стороны договора, наименование и характеристики груза, место назначения и размер платы за перевозку. Других существенных условий законодательство не устанавливает.

Часто в контрактах стороны соглашаются на перечень условий, которые требуется указать заказчику перевозки при подаче заявки на перевозку. Это может включать особенные требования к перевозке, маршрут движения, точку погрузки и разгрузки, место назначения для таможенной проверки, а также дата и время, когда требуется подать транспортное средство для погрузки. Также могут требоваться определенные виды упаковки и тары, а также специальные средства для крепления груза.

Если клиент отправит запрос перевозчику без полного перечня требований, компания имеет право отказаться от проведения транспортировки.

Заключение договора перевозки обязательно должно осуществляться в письменной форме. В соответствии со статьей 404 ГК, такой договор может быть заключен в виде одного документа, подписанного обеими сторонами, или путем обмена документами через почту, телеграф, телетайп, электронную или иную связь, которая позволяет подтвердить, что документ получен стороной в соответствии с договором [15]. Однако, даже если в договоре указано об использовании факсимильной связи, нельзя однозначно утверждать, что такой договор имеет юридическую силу, поскольку невозможно подтвердить, что документ исходит от соответствующей стороны.

Обычно, когда документы передаются по факсу, информация о контрагенте записывается в специальной разделительной полосе, которая проставляется автоматически на каждой странице. С одной стороны, это удобно, однако возникает серьезная проблема с подделкой разделительной полосы, что сильно снижает надежность получения документов и их дальнейшее использование может быть оспорено стороной, которая получила эти документы.

Судебная практика исходит из того, что, если одна из сторон оспаривает факт заключения договора, суд, как правило, признает такой договор незаключенным [23, с. 42].

Судебные органы применяют факс-копии договоров, если ни одна из сторон не заявила о том, что она его не подписывала. Только после таких заявлений суд рассматривает дело по оставшимся доказательствам. Однако мы полагаем, что использование факсовой связи при обмене документами не

может считаться надлежащей письменной формой сделки, поскольку факс не предоставляет возможность точно определить, от кого поступил документ. Реквизиты факса не дают достоверности в том, что он подписан полномочным лицом. Из-за прохождения через факсимильный аппарат не передаются все нюансы подписи конкретного физического лица, что не позволяет идентифицировать её правильно. Следовательно, не существует экспертизы, которая могла бы подтвердить или опровергнуть подпись должностного лица, указанного в договоре.

С учетом вышеизложенного если все же требуется срочно подписать договор и единственный быстрый способ – это использование факса, то работать с таким договором желательно только по одной сделке. В процессе перевозки необходимо обменяться оригинальными экземплярами договора, где на каждой странице обязательно должны быть поставлены подписи уполномоченных сторон, выполненные ручкой.

Не следует забывать и об уполномоченности лиц, подписывающих договор. Если это лицо, действующее на основании доверенности, требуйте предъявления ее заверенной копии.

В тех случаях, когда вторая сторона не опровергает подлинности факсовых копий документов, договор считается заключенным в надлежащей форме.

Таким образом, всегда важно получить оригиналы договора и связанных с ним документов. Однако наличие договорных отношений может подтверждаться любыми доступными сторонам доказательствами.

Существует определенное мнение в зарубежной литературе, которое утверждает, что договор перевозки может быть определен только после достижения полного согласия между сторонами относительно всех его важных характеристик. Следовательно, по мнению К.Б. Каптельниковой и Е.В. Черпаковой, можно заключить, что «договор перевозки считается консенсуальным» [25, с. 324].

В соответствии с позицией Т.А. Ивановой, «любые противоречия в правовой литературе относительно классификации данного договора как консенсуального или реального не могут возникнуть» [24, с. 180]. Важно, чтобы заключение договора на перевозку грузов было выполнено надлежащим образом, а именно – в момент достижения соглашения или передачи груза перевозчику. После передачи груза на перевозчика все главные обязательства ложатся на него, поэтому наличие заключенного договора уже не играет большой роли. Поскольку в случае международной автомобильной перевозки грузов перевозчик несет полную ответственность только после получения груза, наиболее правильным будет отнести данный договор к реальным соглашениям. Только после получения груза перевозчик начинает

выполнять свои обязанности.

Таким образом, договор международной железнодорожной перевозки грузов является юридическим соглашением между двумя сторонами, где один из них является перевозчиком, который берет на себя ответственность за перевозку груза в указанное место назначения и передачу его грузополучателю в целости и сохранности в оговоренный срок. В свою очередь, вторая сторона – грузоотправитель – передает груз перевозчику и обязуется уплатить ему провозную плату.

Стороны договора международной железнодорожной перевозки груза – отправитель и перевозчик. Указанный договор относится к категории заключаемых в интересах третьих лиц, поскольку основное заинтересованное лицо – получатель, который стороной договора перевозки не является, а отправитель лишь косвенно заинтересован в выполнении перевозки.

Согласно определенным условиям, международный перевозчик соглашается выполнить перевозку грузов, где под грузами понимаются различные виды товаров, такие как сырье, техника, топливо, продукты питания и другие предметы, надлежащим образом переданные и зарегистрированные у транспортной организации, которые будут доставлены в пункт назначения на условиях, предусмотренных договором.

Значение термина «перевозчик» заключается в том, что таким образом называются все компании и организации, занимающиеся международными транспортными услугами, за исключением железнодорожных компаний. В отличие от других видов транспорта, где заключаются договоры с конкретной транспортной организацией, в случае с железными дорогами договор заключается с железными дорогами в целом [12, с. 24].

Грузовые перевозки международного уровня имеют строго определенные правила. Один из главных принципов заключается в том, что перевозчик должен доставить груз в пункт назначения, указанный в договоре и перевозочных документах.

Отправитель, выступающий в качестве второй стороны в договоре, несет ответственность за правильность указания получателя и других важных деталей. Кроме того, отправитель обязан оплатить все необходимые провозные платежи, если это предусмотрено договором.

Экспедиторы, осуществляющие фактическую отправку груза отличаются от отправителей груза, поскольку они действуют от их имени и за их счет, что делает их сторонами в договоре перевозки.

Лицо, которому должен быть предоставлен груз в пункте прибытия по указанию отправителя, называется получателем. Получатель имеет право на требование выдачи доставленного груза и в случае его повреждения или утраты на право на возмещение его стоимости. Если грузополучатель

намеревается воспользоваться своим правом на получение груза, обязан оплатить провозные платежи и возместить расходы, понесенные перевозчиком при его доставке, если отправитель их не оплатил [12, с. 24].

Таким образом, договор перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении представляет собой сложный правовой институт, регулируемый как международными соглашениями, так и национальным законодательством стран-участниц. Основными нормативными актами, определяющими его содержание, являются Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которые устанавливают единообразные правила оформления и исполнения таких договоров. Сторонами договора выступают, с одной стороны, железная дорога (перевозчик), представляющая собой объединение национальных железнодорожных администраций стран следования груза, а с другой стороны - грузоотправитель, который может быть как собственником груза, так и экспедиторской компанией, действующей от его имени. Особенностью данного договора является его многосторонний характер, поскольку в процессе перевозки могут участвовать несколько железных дорог разных государств, каждая из которых несет ответственность за перевозку на своем участке маршрута.

Существенными условиями договора международной железнодорожной перевозки являются: предмет договора (конкретный груз с указанием его характеристик), маршрут следования с перечислением всех пограничных станций, сроки доставки, размер провозной платы и порядок ее уплаты, а также условия ответственности сторон. Заключение договора подтверждается составлением международной железнодорожной накладной (по форме СИМ в странах КОТИФ или SMGS в странах СМГС), которая выполняет одновременно несколько функций: служит доказательством заключения договора перевозки, товарораспорядительным документом и основанием для расчетов между железными дорогами-участницами перевозки.

2.2 Правовой статус перевозчика и грузоотправителя в международных перевозках

Правовой статус перевозчика в международных железнодорожных перевозках формируется под влиянием международных транспортных конвенций, национального законодательства и сложившейся транспортной

практики. В системе международных железнодорожных сообщений перевозчик выступает как ключевой субъект транспортных правоотношений, обладающий особым набором прав и обязанностей. Основными нормативными актами, определяющими правовое положение перевозчика, являются Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которые устанавливают единообразные подходы к определению статуса перевозчика в различных государствах.

С юридической точки зрения, перевозчик в международных железнодорожных перевозках представляет собой не единое лицо, а последовательность национальных железнодорожных администраций стран, по территории которых следует груз, при этом каждая из них несет солидарную ответственность за всю перевозку перед грузовладельцем, что является важной особенностью правового статуса международного железнодорожного перевозчика.

Обязанности перевозчика в международном сообщении носят комплексный характер и включают: принятие груза к перевозке в установленный срок, обеспечение его сохранности в пути следования, своевременную доставку в пункт назначения, соблюдение таможенных и пограничных формальностей. При этом права перевозчика позволяют ему: проверять правильность оформления перевозочных документов, контролировать соответствие груза заявленным характеристикам, взимать установленные провозные платежи, а в определенных случаях - задерживать груз в обеспечение причитающихся платежей или изменять условия перевозки при возникновении обстоятельств, угрожающих безопасности движения [58, с. 92].

Особенностью правового статуса железнодорожного перевозчика в международном сообщении является ограничение его ответственности, установленное международными конвенциями: за утрату, недостачу или повреждение груза перевозчик отвечает в пределах специально установленных сумм, исчисляемых в специальных правах заимствования (СДР), что отличает его положение от перевозчиков во внутренних перевозках.

Важным аспектом правового статуса международного железнодорожного перевозчика является его взаимодействие с таможенными и пограничными органами стран транзита и назначения, где он выступает в качестве уполномоченного экономического оператора, ответственного за соблюдение всех необходимых формальностей.

Современные тенденции развития правового регулирования статуса перевозчика проявляются в постепенной гармонизации национальных

законодательств, внедрении электронного документооборота и расширении зоны ответственности перевозчиков за экологическую безопасность перевозок. При этом сохраняется дифференциация правового положения перевозчиков в зависимости от их участия в различных международных транспортных системах (КОТИФ или СМГС), что требует от них особого внимания к деталям правового регулирования в конкретных международных сообщениях [51].

Грузоотправитель в системе международных железнодорожных перевозок представляет собой ключевого участника транспортных правоотношений, правовой статус которого определяется комплексом международных соглашений и национальных законодательных актов. Основными документами, регламентирующими положение грузоотправителя, выступают Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которые устанавливают единообразные требования к правам и обязанностям данной стороны договора перевозки.

Грузоотправителем может являться как собственник груза, так и уполномоченное им лицо (экспедитор, агент), что подчеркивает функциональный характер данного статуса. Особенностью правового положения грузоотправителя в международных железнодорожных перевозках является его двойственная роль: с одной стороны, он выступает как равноправный участник договорных отношений с перевозчиком, с другой – как субъект, несущий ответственность перед таможенными и контрольными органами государств, через территорию которых следует груз.

Обязанности грузоотправителя носят комплексный характер и включают: правильное оформление транспортных и товаросопроводительных документов, достоверное декларирование характеристик груза, соблюдение требований к упаковке и маркировке, обеспечение соответствия груза техническим требованиям подвижного состава и условиям международных перевозок [22, с. 76].

Так, отправитель имеет право выбрать любой вид отправки и обязан это отразить в накладной.

Не допускаются предъявление и прием к перевозке в одном вагоне:
нескольких повагонных отправок вместе;
повагонной отправки вместе с мелкой или мелкими отправками;
повагонной отправки вместе с отправкой крупнотоннажного контейнера;
отправки крупнотоннажного контейнера вместе с мелкой или мелкими отправками.

По одной накладной принимаются к перевозке в качестве повагонной

отправки:

грузы, масса или объем которых не превышают максимальной грузоподъемности или вместимости вагона;

грузы, для перевозки которых требуется соединить два или более вагонов [29].

В то же время Конвенция КОТИФ (Единые правила СИМ) и СМГС имеют существенные различия.

Так, в соответствии с СМГС одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель для каждой отправки обязан представить станции отправления правильно заполненную и подписанную им накладную. Он несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной, и за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от того, что они внесены в несоответствующую графу накладной.

Железная дорога обязана вернуть отправителю не полностью заполненную или не подписанную отправителем накладную для требуемого заполнения. Неправильно, неточно или нечетко заполненная накладная с расхождениями в сведениях, внесенных в нее с исправлениями, в виде зачеркивания, заклеивания текста и тому подобное, с подчистками и помарками, должна быть также возвращена отправителю с требованием заполнить новую накладную. Порядок заполнения накладной определяется приложением 12.5 к СМГС «Пояснения по заполнению накладной СМГС» [24, с. 91].

На перевозку грузов заполняется накладная, состоящая обязательно из 5 листов, а именно: оригинал накладной; дорожная ведомость; дубликат накладной; лист выдачи груза; лист уведомления о прибытии груза, а также необходимого количества дополнительных экземпляров дорожной ведомости: двух экземпляров для дороги отправления и одного экземпляра для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.

Оригинал накладной, дорожная ведомость, лист выдачи груза и лист уведомления о прибытии груза сопровождают груз до станции назначения. Дубликат накладной возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Этот лист не имеет силы оригинала накладной.

Из дополнительных экземпляров дорожной ведомости первый экземпляр (корешок) остается на станции отправления, один экземпляр остается на выходной пограничной станции дороги отправления и по одному экземпляру остается на выходной пограничной станции каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги [29].

Если отправитель заполняет дополнительные экземпляры дорожной ведомости, то станция отправления должна проверить, приложил ли

отправитель к накладной необходимое количество этих экземпляров и соответствуют ли все данные в этих экземплярах данным, содержащимся на всех листах накладной. При недостаточном количестве дополнительных экземпляров дорожной ведомости станция отправления должна потребовать у отправителя представить недостающие экземпляры.

Заполнение накладной производится на языке страны отправления с переводом на один из рабочих языков ОСЖД - китайский или русский. В то же время допускается перевод сведений в накладной на язык соответствующей страны. Он производится входными пограничными станциями транзитных дорог или дороги назначения [29].

При этом железная дорога не имеет права изменять или дополнять текст сведений, которые вносит отправитель в накладную, за исключением проставления наименования груза, а также внесения в накладную изменений при выполнении заявлений или указаний отправителя или получателя относительно изменения договора перевозки или в случае возникновения препятствий к перевозке или выдаче груза. Первоначальные данные должны быть зачеркнуты так, чтобы их можно было прочесть.

Если отправитель не указал или неправильно указал в накладной наименование груза, то станция отправления также должна сама внести эти данные в накладную или исправить их в ней, заверив эти исправления подписью своего работника и станционным штемпелем.

Если отправитель должен прикрепить к накладной дополнительные листы, то станция отправления должна проверить, прикрепил ли отправитель по одному экземпляру дополнительных листов к каждому из пяти листов, составляющих накладную и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости, а также внес ли он в накладную требуемую отметку.

Если отправитель не прикрепил к накладной дополнительные листы, так как все данные он смог полностью внести в соответствующие графы накладной, а при заполнении дополнительных экземпляров дорожной ведомости необходимы дополнительные листы, то они составляются станцией отправления, о чем ею делается отметка в накладной, если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, она должна заполнять дополнительные экземпляры дорожной ведомости [29].

Отправитель обязан приложить к накладной сопроводительные документы, необходимые для выполнения таможенных и других правил на всем пути следования груза, а также в случае необходимости сертификат и спецификацию. Эти документы должны относиться только к тем грузам, которые значатся в данной накладной.

Перевозчик имеет право за счет отправителя проверить соответствие отправки сведениям, указанным в накладной. Проверка содержимого

отправки должна производиться в присутствии отправителя. Если присутствие отправителя невозможно, перевозчик приглашает двух независимых свидетелей и в присутствии их производит проверку. Результаты проверки заносятся в накладную [24, с. 95].

Накладная заполняется на французском, немецком или английском языках.

Накладная, включая дубликат, может составляться в форме электронной регистрации данных. Международные ассоциации перевозчиков устанавливают единые образцы накладной.

Согласно ст. 7 приложения В «Единые правила СИМ» Конвенции КОТИФ накладная должна содержать следующие сведения: место и дату ее составления; фамилию и адрес отправителя; фамилию и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки; фамилию и адрес лица, которому был фактически вручен груз, если этим лицом не является перевозчик, указанный в накладной; место и дату приема к перевозке груза; место выдачи; наименование характера груза и способа упаковки; количество грузовых мест и особые обозначения и номера, необходимые для мелких отправок; номер вагона в случае повагонных отправок; номер железнодорожного средства передвижения,двигающегося на своих собственных колесах, если оно было передано для перевозки в качестве груза; кроме того, в случае интермодальных транспортных единиц - категория, номер или характеристики, необходимые для их опознания; масса брутто груза или количество груза, выраженное в другой форме; подробный перечень таможенных и прочих административных документов, которые приложены к накладной; расходы, связанные с перевозкой (стоимость перевозки, дополнительные расходы, сборы и прочие расходы), которые должны быть оплачены получателем; указание о том, что перевозка подпадает под действие Конвенции КОТИФ [29].

Кроме того, отправитель и перевозчик имеют право вносить в накладную любые другие данные, которые они считают необходимыми.

Для выполнения таможенных и административных формальностей отправитель должен приложить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы, а также всю необходимую ему информацию. При этом перевозчик не обязан проверять правильность или достаточность этих документов. Отправитель несет перед перевозчиком ответственность за любой ущерб, возникающий из-за отсутствия, недостаточности или неправильности этих документов. В то же время перевозчик несет ответственность за утерю или неправильное использование документов, указанных в накладной и приложенных к ней или переданных ему на хранение, если только утеря или ущерб, связанный с

неправильным использованием этих документов, не произошли в связи с форс-мажорными обстоятельствами.

Отправитель отметкой в накладной, а получатель своим распоряжением может потребовать, чтобы:

он сам или уполномоченное им лицо присутствовали при выполнении таможенных и административных формальностей;

он сам или уполномоченное им лицо выполнили такие формальности, если это допустимо национальным законодательством государства, в котором они выполняются;

он сам или уполномоченное им лицо оплатили таможенные сборы и другие расходы, если национальное законодательство государства, в котором они выполняются, допускает такую оплату.

В Конвенции КОТИФ отсутствует указание о скорости, с которой железная дорога доставляет груз.

В то же время согласно ст. 16 приложения В "Единые правила СИМ" Конвенции КОТИФ срок доставки устанавливается путем договоренности между отправителем и перевозчиком. Если такая договоренность не достигнута, этот срок не может превышать сроков, указанных в § 2 ст. 16 приложения В «Единые правила СИМ» Конвенции КОТИФ.

В соответствии со ст. 13 приложения В «Единые правила СИМ» Конвенции КОТИФ отправитель и перевозчик договариваются о том, на кого возлагается погрузка и разгрузка груза. При отсутствии такой договоренности погрузка и разгрузка возлагаются на перевозчика в отношении отдельных мест, в то время как погрузка повагонных отправок возлагается на отправителя, а разгрузка после доставки - на получателя. При этом отправитель несет ответственность за все последствия неправильной погрузки, произведенной им, и обязан возместить перевозчику связанный с этим ущерб.

Транспортные расходы могут возмещаться как отправителем, так и получателем в зависимости от условий договора перевозки. Если получатель отказывается оплатить эти расходы, их обязан оплатить отправитель [29].

Особое значение имеет обязанность грузоотправителя по уплате провозных платежей, которая может быть переложена на грузополучателя, но первоначально всегда лежит на отправителе. В международной практике грузоотправитель несет ответственность за последствия недостоверных или неполных сведений о грузе, что может повлечь задержки на границах или отказ в приемке груза. При этом права грузоотправителя позволяют ему: изменять условия перевозки в пути следования (смена получателя, пункта назначения), получать информацию о местонахождении груза, предъявлять претензии и иски в случае ненадлежащего исполнения договора перевозки.

Важной особенностью правового статуса грузоотправителя является его

взаимодействие с таможенными органами стран отправления, транзита и назначения, где он выступает в качестве декларанта, ответственного за достоверность сведений о товаре и соблюдение всех необходимых таможенных процедур [13, с. 211].

Современные тенденции развития правового регулирования подчеркивают возрастающую роль грузоотправителя в обеспечении безопасности перевозок, что проявляется в расширении его обязанностей по предоставлению информации о потенциально опасных свойствах груза и соблюдению экологических стандартов. При этом сохраняется дифференциация правового положения грузоотправителей в зависимости от применяемой системы перевозок (КОТИФ или СМГС), что требует от них тщательного изучения особенностей правового регулирования конкретных международных сообщений и четкого соблюдения установленных процедур.

Таким образом, права и обязанности сторон строго регламентированы международными конвенциями: перевозчик обязан принять груз в установленный срок, обеспечить его сохранность и своевременную доставку, в то время как грузоотправитель должен подготовить груз к перевозке в соответствии с техническими требованиями, правильно его задекларировать и своевременно оплатить провозные платежи.

2.3 Ответственность сторон за нарушение договорных обязательств

Ответственность сторон за нарушение обязательств по международному договору железнодорожной перевозки формируется на основе специальных норм международных транспортных конвенций, прежде всего Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС). Эти документы устанавливают особый правовой режим ответственности, существенно отличающийся от общего гражданско-правового регулирования.

В системе международных железнодорожных перевозок перевозчик несет ответственность за утрату (полную или частичную), повреждение груза, а также за просрочку в доставке. Особенностью такой ответственности является принцип солидарной ответственности всех железных дорог, участвующих в перевозке, перед грузовладельцем, при этом каждая железная дорога отвечает за перевозку на всем пути следования груза, а не только на своем участке. Размер ответственности перевозчика строго лимитирован международными конвенциями и исчисляется в специальных правах

заимствования (СДР): за утрату или повреждение груза ответственность ограничивается 17 СДР за 1 кг веса брутто, а за просрочку в доставке – четырьмя размерами провозной платы. Важной особенностью является презумпция вины перевозчика – бремя доказывания отсутствия вины возлагается именно на перевозчика, а не на потерпевшую сторону [26].

Грузоотправитель и грузополучатель также несут специфическую ответственность за нарушение своих обязательств по договору международной железнодорожной перевозки.

Грузоотправитель отвечает за предоставление недостоверных сведений о грузе, неправильное оформление транспортных документов, нарушение требований к упаковке и маркировке, а также за несвоевременную подачу груза к перевозке.

Международные конвенции предусматривают ряд оснований для освобождения сторон от ответственности, к которым относятся: обстоятельства непреодолимой силы (форс-мажор), вина самой потерпевшей стороны, особые свойства груза, которые не могли быть известны перевозчику при приемке, а также дефекты тары или упаковки, которые не могли быть обнаружены при наружном осмотре.

Особый порядок установлен для предъявления претензий и исков – международные конвенции предусматривают обязательный досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров, сокращенные сроки исковой давности (1 год вместо общегражданских сроков), а также специальные правила подсудности (иски предъявляются по месту нахождения перевозчика).

«Золотое правило» международной железнодорожной перевозки грузов подразумевает презумпцию ответственности перевозчика. Перебирая специальный пункт правил перевозки грузов, возможно отметить, что перевозчик несет ответственность за случаи частичной или полной потери груза, а также повреждения продукта в период между его погрузкой и выгрузкой, а также за задержку в доставке товара.

В редких ситуациях возможно освобождение перевозчика от ответственности, при условии, что будет доказано, что недоставка, повреждение или сбой в перевозке были вызваны причинами, не зависящими от перевозчика и связанными с правомочным лицом, дефектом груза или неизбежными обстоятельствами [29].

Перевозчик будет освобожден от любой ответственности, связанной с повреждением или потерей груза, если он сможет доказать, что такое повреждение или потеря произошли по причине неправильных действий отправителя и/или получателя, если груз был погружен, выгружен, уложен и закреплен ими, либо неверных инструкций, переданных перевозчику

грузоотправителем, которые привели к неправильным действиям или бездействию со стороны перевозчика. Перевозчик также освобождается от ответственности, если груз обладает особыми естественными свойствами, например, склонностью к самовозгоранию, коррозией, возникновением насекомых и т.д. И, конечно, перевозчик будет освобожден от ответственности, если произошла непредвиденная форс-мажорная ситуация, которую он не мог предотвратить [26].

Весьма интересный спор, касающийся груза, испорченного из-за неточности в инструкциях правомочного по договору лица и бездействия перевозчика, был рассмотрен в одном из судов Республики Беларусь.

Пример из судебной практики. В соответствии с заявкой и согласно международной товарно-транспортной накладной перевозчик на автомобиле, оборудованном рефрижераторной установкой, доставил 19 тонн мандаринов из г. Батуми в г. Минск. Во время выгрузки было обнаружено, что груз частично заморожен. Разгрузка была приостановлена. В присутствии сюрвейера компании «Lars Krogius Baltic Ltd» выгрузка была продолжена и составлен акт о том, что:

- 1) мандарины имеют признаки повреждения холодом;
- 2) в грузе присутствуют гнилые плоды (7% от общего количества груза).

Акт подписали сюрвейер и заказчик (индивидуальный предприниматель), водитель (представитель перевозчика) акт не подписал.

Заказчик обратился в суд с иском к перевозчику о возмещении ущерба, вызванного частичным повреждением груза, платы за перевозку, таможенных сборов и пошлин.

Ответчик против иска возражал и в своих письменных объяснениях, приобщенных к материалам дела, указал следующее: «В заявке и CMR отсутствовали инструкции относительно температурного режима при транспортировке, поэтому перевозка осуществлялась без контроля температуры – термосом».

Суд первой инстанции отказал в удовлетворении иска, констатировав, что такое условие, как температурный режим, при перевозке не было нарушено, поскольку само условие в заявке и CMR отсутствовало.

Апелляционная инстанция отменила решение суда первой инстанции и постановила удовлетворить требования истца о взыскании с перевозчика стоимости поврежденного груза и частичных затрат по оплате перевозки и таможенных сборов. Апелляционная инстанция сочла несостоятельными доводы ответчика относительно необходимости указания в накладной температурного режима, поскольку данное условие не входит в обязательный перечень в соответствии со статьей 6 КДПГ. Согласно статье 18 пункту 4 КДПГ, если груз перевозится автомобилем, который оснащен специальными

устройствами для защиты груза от воздействия факторов внешней среды, то перевозчик может сослаться на пункт 4d) статьи 17 только в том случае, если он сможет предоставить доказательства того, что он выполнил все необходимые меры по выбору, подготовке и эксплуатации указанных устройств в соответствии с предъявляемыми требованиями и указаниями. Утверждение ответчика о том, что грузоотправитель дал рекомендации по транспортировке груза без включения рефрижератора, являются голословными, так как не подтверждены никакими доказательствами. Кроме того, апелляционная инстанция обратила внимание на то, что в силу п. 1 ст. 18 КДПГ на транспортёре лежит бремя доказывания того, что порча груза произошла не по его вине, однако ответчик не представил электронную распечатку режима работы рефрижераторной установки, как того требовал истец [26].

Суд кассационной инстанции подтвердил законность постановления апелляционной инстанции.

Таким образом, если груз доставляется железнодорожным транспортом, обладающим специальным оборудованием, которое защищает его от изменений в температуре и влажности воздуха, тогда отсутствие инструкций от заказчика по транспортировке груза при определенных температурных условиях не освобождает перевозчика от ответственности за потерю или порчу груза. Он обязан предпринять все необходимые меры, чтобы установить приемлемые условия перевозки для данного типа груза в зависимости от обстоятельств.

Утрата груза нередко происходит в связи с его хищением. На практике в таких случаях перевозчики, апеллируя к пункту 2 статьи 17 КДПГ, отказываются возмещать причиненный ущерб, обосновывая свой отказ обстоятельствами непреодолимой силы [26].

В такой ситуации спор, возникший между перевозчиком и собственником груза, становится предметом разбирательства в суде. Учитывая, что случаи утраты (порчи) груза в связи с хищением являются типичными для такой сферы бизнеса, как грузоперевозки, вопросы судебной практики по освобождению перевозчиков от ответственности в соответствии с п. 2 ст. 17 КДПГ имеют особую актуальность.

В настоящее время на основании указанной нормы суды зачастую отказывают в исках к перевозчику о взыскании стоимости груза, если последний был утрачен в результате хищения и вина перевозчика не доказана.

Таким образом, в соглашении по международной автомобильной перевозке грузов вовлечены транспортная компания-перевозчик с одной стороны и грузоотправитель, грузополучатель с другой стороны, которые заинтересованы в выполнении доставки грузов к целевому месту в полной

сохранности. В договоре предусмотрены условия, определяющие обязательства всех участников перевозки, гарантирующих своевременность доставки грузов и сохранность до получения их реципиентом.

Таким образом, особенностью ответственности по данному виду договора является принцип солидарной ответственности всех участвующих железных дорог перед грузовладельцем, при этом внутренние расчеты между железными дорогами производятся на основе специальных соглашений. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза ограничен международными конвенциями и обычно исчисляется в специальных правах заимствования (СДР). Важным аспектом договора международной железнодорожной перевозки является порядок разрешения споров, который, как правило, предусматривает обязательный досудебный порядок урегулирования претензий и возможность обращения в компетентные суды только после соблюдения претензионного порядка. Современная практика заключения таких договоров все чаще предусматривает использование электронного документооборота, что значительно ускоряет процедуру оформления перевозки, но при этом сохраняет все традиционные правовые гарантии для участников перевозочного процесса.

Современное развитие правового регулирования международных железнодорожных перевозок демонстрирует устойчивую тенденцию к гармонизации правил ответственности сторон, что способствует повышению надежности и эффективности международного железнодорожного сообщения, создавая благоприятные условия для развития международной торговли и экономического сотрудничества между государствами.

ГЛАВА 3
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.1 Основные проблемы правового регулирования (различия в
правовых системах, несоответствие национальных норм
международным соглашениям)

3.2 Вопросы унификации и гармонизации международного транспортного законодательства

3.3 Влияние цифровых технологий и инноваций на правовое регулирование международных железнодорожных перевозок

3.4 Перспективы развития международных соглашений и совершенствования правовой базы

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, по результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

1. Проведенное исследование позволило предложить такое определение, которое отражает основные аспекты международной железнодорожной перевозки: «Международная железнодорожная перевозка – это перевозка грузов, пассажиров и багажа через территории нескольких государств с применением железнодорожного транспорта. Такой вид перевозки регулируется условиями, которые определены международными соглашениями, заключенными между соответствующими государствами, и может осуществляться транзитом».

Международные железнодорожные перевозки – это эффективный компромисс между скоростью, стоимостью и надежностью. Они особенно выгодны для грузов, требующих быстрой доставки, но не настолько срочных, чтобы оправдать высокие расходы на авиатранспорт. Однако при их использовании важно учитывать инфраструктурные, правовые и логистические ограничения, чтобы минимизировать риски и оптимизировать затраты.

Международные железнодорожные перевозки представляют собой перспективную логистическую систему, сочетающую в себе скорость, надежность и относительно низкую стоимость. Их ключевые особенности – зависимость от инфраструктурных возможностей, необходимость строгого соблюдения международных и национальных норм, а также гибкость в выборе маршрутов. Для эффективного использования этого вида транспорта крайне важно учитывать весь комплекс технических, правовых и таможенных аспектов, что позволяет минимизировать возможные риски и оптимизировать логистические расходы.

2. Международные организации в сфере железнодорожных перевозок выполняют системообразующую роль, создавая правовые, технические и организационные условия для эффективного функционирования международных железнодорожных сообщений. Их деятельность способствует снижению транспортных издержек, повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта и укреплению экономических связей между странами. В условиях роста глобальной торговли и необходимости перехода к устойчивым видам транспорта значение этих организаций будет только возрастать.

3. Международные железнодорожные перевозки регулируются сложной системой правовых актов различного уровня, которые можно

классифицировать на несколько основных групп. Важнейшими источниками международного права в данной сфере являются многосторонние конвенции, среди которых особое место занимают Бернские конвенции. Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года, разработанная в рамках Организации сотрудничества железных дорог, представляет собой основной универсальный договор, регулирующий вопросы пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении. Этот документ включает два приложения: CIV (Единые правила международных пассажирских перевозок) и CIM (Единые правила международных грузовых перевозок), которые детально регламентируют условия перевозок, ответственность перевозчиков и порядок разрешения споров. Для стран СНГ и некоторых других государств особое значение имеет Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которое устанавливает специальные правила осуществления железнодорожных перевозок на постсоветском пространстве. Эти два основных международных договора дополняются рядом региональных соглашений, таких как Европейское соглашение о важнейших линиях международных железнодорожных сообщений (AGC), которое определяет приоритетные направления развития железнодорожной инфраструктуры в Европе.

Помимо универсальных и региональных конвенций, важными источниками правового регулирования являются двусторонние соглашения между странами о международном железнодорожном сообщении, которые конкретизируют условия перевозок между конкретными государствами, устанавливают тарифы и решают технические вопросы взаимодействия железных дорог. Особую группу источников составляют акты международных организаций, в частности регламенты и директивы Европейского Союза в области железнодорожного транспорта, которые обязательны для стран-членов ЕС. Международный союз железных дорог (МСЖД) разрабатывает технические стандарты и рекомендации, которые хотя и не имеют обязательной силы, но широко применяются в практике международных перевозок. Национальное законодательство также играет значительную роль, поскольку определяет порядок реализации международных обязательств на территории конкретного государства. Взаимодействие всех этих источников права создает комплексную систему регулирования международных железнодорожных перевозок, которая постоянно развивается с учетом изменений в технологии, экономике и международных отношениях, сохраняя при этом свою основную цель - обеспечение эффективного, безопасного и бесперебойного международного железнодорожного сообщения.

4. Договор перевозки грузов в международном железнодорожном

сообщении представляет собой сложный правовой институт, регулируемый как международными соглашениями, так и национальным законодательством стран-участниц. Основными нормативными актами, определяющими его содержание, являются Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), которые устанавливают единообразные правила оформления и исполнения таких договоров. Сторонами договора выступают, с одной стороны, железная дорога (перевозчик), представляющая собой объединение национальных железнодорожных администраций стран следования груза, а с другой стороны – грузоотправитель, который может быть как собственником груза, так и экспедиторской компанией, действующей от его имени. Особенностью данного договора является его многосторонний характер, поскольку в процессе перевозки могут участвовать несколько железных дорог разных государств, каждая из которых несет ответственность за перевозку на своем участке маршрута.

Существенными условиями договора международной железнодорожной перевозки являются: предмет договора (конкретный груз с указанием его характеристик), маршрут следования с перечислением всех пограничных станций, сроки доставки, размер провозной платы и порядок ее уплаты, а также условия ответственности сторон. Заключение договора подтверждается составлением международной железнодорожной накладной (по форме СИМ в странах КОТИФ или SMGS в странах СМГС), которая выполняет одновременно несколько функций: служит доказательством заключения договора перевозки, товарораспорядительным документом и основанием для расчетов между железными дорогами-участницами перевозки.

5. Права и обязанности сторон договора международной железнодорожной перевозки строго регламентированы международными конвенциями: перевозчик обязан принять груз в установленный срок, обеспечить его сохранность и своевременную доставку, в то время как грузоотправитель должен подготовить груз к перевозке в соответствии с техническими требованиями, правильно его задекларировать и своевременно оплатить провозные платежи.

6. Особенностью ответственности по данному виду договора является принцип солидарной ответственности всех участвующих железных дорог перед грузовладельцем, при этом внутренние расчеты между железными дорогами производятся на основе специальных соглашений. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза ограничен международными конвенциями и обычно исчисляется в специальных правах заимствования (СДР). Важным аспектом договора

международной железнодорожной перевозки является порядок разрешения споров, который, как правило, предусматривает обязательный досудебный порядок урегулирования претензий и возможность обращения в компетентные суды только после соблюдения претензионного порядка. Современная практика заключения таких договоров все чаще предусматривает использование электронного документооборота, что значительно ускоряет процедуру оформления перевозки, но при этом сохраняет все традиционные правовые гарантии для участников перевозочного процесса.

Современное развитие правового регулирования международных железнодорожных перевозок демонстрирует устойчивую тенденцию к гармонизации правил ответственности сторон, что способствует повышению надежности и эффективности международного железнодорожного сообщения, создавая благоприятные условия для развития международной торговли и экономического сотрудничества между государствами.

7. Специфика международных перевозок порождает трудности в определении применимого права и установлении юрисдикции. В основном данные вопросы регулируются посредством унификации материальных норм международных конвенций, что, однако, не исключает и ряда коллизионных вопросов. Коллизионное регулирование международных железнодорожных перевозок предусматривает применение общих и специальных коллизионных норм: автономия воли, закон страны отправления, закон страны прибытия, закон страны заключения договора, закон юридического лица (перевозчика), закон флага, закон страны происхождения, закон суда (общие); закон места нахождения главного управления предприятия ответчика, закон места нахождения конторы, заключившей договор (специальные). Национальное законодательство большинства государств не содержит специальных коллизионных привязок в сфере международных железнодорожных перевозок, поэтому применяются общие коллизионные начала.

8. Основными направлениями развития правового регулирования и организации международных железнодорожных перевозок являются повсеместный переход на электронный документооборот, включая внедрение единых стандартов цифровой железнодорожной накладной с возможностью ее интеграции в национальные и трансграничные системы электронного декларирования; создание единого информационного пространства международных железнодорожных перевозок на основе технологий распределенных реестров (блокчейн); внедрение интеллектуальных систем мониторинга грузов на основе IoT-технологий, которые обеспечивают постоянный контроль за местоположением, температурным режимом, влажностью и другими параметрами груза в режиме реального времени;

развитие предиктивной аналитики на основе больших данных и искусственного интеллекта; внедрение элементов автономного управления поездами на международных маршрутах; цифровизация пограничных и таможенных процедур, включая создание «единых окон» для оформления транзитных грузов и автоматизированных систем предварительного информирования; разработка цифровых платформ для мультимодальных перевозок.

Реализация этих перспективных направлений цифровизации потребует тесной координации между странами, гармонизации технических стандартов и создания единых правовых подходов к регулированию цифровых аспектов международных железнодорожных перевозок. Успешное внедрение цифровых технологий позволит значительно повысить эффективность, прозрачность и конкурентоспособность международных железнодорожных перевозок в сравнении с другими видами транспорта.

9. Перспективы развития международных соглашений в сфере международной железнодорожной перевозки связаны с усилением международного сотрудничества, внедрением цифровых технологий, унификацией правовых норм и учетом экологических требований. Только комплексный подход, учитывающий все эти аспекты, позволит создать эффективную и устойчивую систему международных железнодорожных перевозок, отвечающую потребностям современной экономики.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.