

Тема 1.4. Международные перевозки грузов и пассажиров

Международное движение товаров и услуг. Сущность международной интеграции. Формы международной кооперации на транспорте.

Международные соглашения и договора о перевозке грузов на автомобильном транспорте: Европейское соглашение о дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ); Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ); Соглашение о перевозке скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных автотранспортных средствах, предназначенных для перевозки этих продуктов (СПС); Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП); двухсторонние соглашения о международном автомобильном сообщении.

Организация международных автомобильных перевозок грузов. Разрешительная система. Многоразовые разрешения ЕКМТ, их преимущества.

Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг в СНГ. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа. Единые требования к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств - участников СНГ.

Международные требования к транспортным средствам. Подготовка водителей для осуществления международных перевозок грузов, включая перевозки опасных грузов.

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. В зарубежной учебной литературе обращается внимание на то, что вряд ли найдется другая область права, в которой имеется такое количество международных соглашений об унификации правовых норм, как в этой области (К. Сир). Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков. При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с

коллизийными нормами транспортных конвенций или национального законодательства. Россия является участником многих транспортных конвенций, и при получении и отправлении внешнеторговых грузов российские предприятия и граждане руководствуются положениями этих конвенций. Их нормы, в отличие от норм конвенций в области международной купли-продажи товаров, носят императивный характер.

Во многих государствах были приняты специальные правовые акты о международных перевозках, которые обычно основываются на положениях транспортных конвенций и дополняют их. В России действуют КТМ РФ 1999 г. и Воздушный кодекс РФ 1997 г., а также Транспортный устав железных дорог 1998 г., Закон о федеральном железнодорожном транспорте 1995 г., изданы также различные положения и правила.

Особенность договора международной перевозки заключается в том, что в ходе его исполнения соответствующие материально-правовые нормы применяются на основании различных коллизийных принципов. Так, при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте - законом страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или же закон страны суда.

В России такие нормы в отношении договора перевозки вообще установлены в третьей части ГК РФ (п. 3 ст. 1211), а в отношении отдельных видов перевозки - в соответствующих кодексах и законах. Согласно п. 3 ст. 1211 к отношениям по перевозке при отсутствии соглашения сторон подлежит применению право страны перевозчика, а к отношениям по договору транспортной экспедиции - право страны экспедитора, поскольку перевозчик, а также экспедитор рассматриваются Кодексом как стороны, которые осуществляют "исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора" (см. подробнее гл. 9). Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

В зависимости от того, какой вид транспорта используется, различаются международные железнодорожные, международные автомобильные, международные воздушные и международные морские перевозки.

Определенной спецификой отличаются перевозки грузов в смешанном (например, железнодорожно-водном) сообщении, перевозки транзитных грузов через территорию РФ, а также контейнерные перевозки.

Для России сохранилось действие Соглашения о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении 1959 г., Соглашения об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами 1970 г.

24 мая 1980 г. была заключена Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, а 1 февраля 1990 г. - Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ), 15 апреля 1991 г. - Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Россия в этих конвенциях не участвует).

Россия - участник Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (САКПП) от 1 февраля 1991 г.

В Законе о международном частном праве Эстонии 2001 г. предусмотрено, что в отношении договоров перевозки предполагается, что договор наиболее тесно связан с государством, в котором на момент заключения договора находится место основной деятельности перевозчика, если в этом государстве находятся также как место отправления, так и место назначения, а в отношении договоров перевозки грузов - место основной деятельности отправителя, место погрузки или выгрузки. Положения, касающиеся договоров перевозки грузов, применяются ко всем договорам, основная цель которых заключается в перевозке грузов.

Эти положения не применяются, если из совокупности обстоятельств явствует, что договор связан теснее с каким-либо другим государством.

В течение длительного времени наиболее важными соглашениями в области железнодорожного транспорта были Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров (сокращенно - МГК (или СИМ) и МПК (или СИВ). В 1966 г. было заключено Дополнительное соглашение к МПК об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров. В 1980 г. на конференции по пересмотру Бернских конвенций было принято новое Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). В нем участвуют большинство стран Европы, в том числе Украина, а также ряд стран Азии и Северной Африки.

КОТИФ объединяет международно-правовые нормы Бернских конвенций и Дополнительного соглашения 1966 г. в едином основном соглашении, к которому имеются два приложения (А и В), содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А, определяющее условия перевозок пассажиров, получило наименование Единые правила МПК. Приложение В содержит условия перевозок грузов, оно названо Единые правила МГК.

Единые правила МГК действуют только в отношении перевозок по определенным железнодорожным линиям, перечень которых устанавливают участники соглашения. Ставки

провозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Так, по правилам КОТИФ общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скорости 400 км, а для грузов малой скорости - 300 км в сутки. Вместе с тем за железными дорогами сохранено право устанавливать для отдельных сообщений специальные сроки доставки и также дополнительные сроки при возникновении существенных затруднений в перевозках и других особых обстоятельств.

Предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов в КОТИФ определен в расчетных единицах Международного валютного фонда - СПЗ (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк на 1 кг веса брутто).

Правила КОТИФ предусматривают, что причиненные просрочкой в доставке убытки возмещаются грузовладельцу в пределах трехкратных провозных платежей.

Хотя СССР не был участником Бернских конвенций и КОТИФ, их положения, служебные инструкции и другие нормативные документы применялись и продолжают применяться при перевозках наших внешнеторговых грузов в страны Западной Европы и из этих стран в Россию.

В области железнодорожных перевозок для предприятий особое значение имеет Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС), участниками которого являются Россия, страны Восточной Европы, Монголия, Китай, КНДР и Вьетнам. Это Соглашение действует в редакции 1992 г. и определяет порядок приема грузов к перевозке и условия его доставки и выдачи грузополучателям.

С 1 июля 1998 г. вступило в силу подписанное 1 октября 1997 г. в г. Баку Соглашение между железнодорожными администрациями государств - участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

В 1998 г. был опубликован в качестве официального издания Организации сотрудничества железных дорог новый текст СМГС, участниками которого являются 22 государства, включая страны СНГ (за исключением Армении), Латвию, Литву, Эстонию.

28 мая 1997 г. в Таллине подписано Соглашение между железнодорожными администрациями стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии об особенностях применения СМГС.

Внешнеторговые грузы в страны - участницы СМГС отправляются на основании международной накладной, составленной по правилам, действующим в стране отправления. Но СМГС вводит к ним ряд дополнений, касающихся маркировки груза и оформления транспортных документов. В стране назначения груз выдается в соответствии с национальными

правилами этой страны, однако и в этом случае СМГС содержит ряд дополнительных предписаний, в частности специальные правила о порядке составления коммерческих актов при выявлении несохранности груза.

Грузы в зависимости от желания отправителя перевозятся малой или большой скоростью, причем сроки доставки определяются СМГС с добавлением времени на перегрузку грузов на пограничных железнодорожных станциях. Провозные платежи выплачиваются по национальным тарифам и в национальной валюте: за следование груза по дорогам отправления - отправителем, а по дорогам назначения - получателем груза.

Что касается провозных платежей за перевозку грузов по железным дорогам страны транзита, то в зависимости от условий поставки (базиса договора внешнеторговой купли-продажи) они вносятся отправителем или получателем груза по ставкам Международного транзитного тарифа (МТТ), валютой которого является швейцарский франк. Базис поставки должен определяться российскими предпринимателями с учетом этого обстоятельства.

Ответственность железных дорог за несохранность принятого к перевозке груза наступает при наличии вины, которая предполагается. Однако при особых обстоятельствах (исправность перевозочных средств, сопровождение груза проводником грузовладельца и др.) вина железных дорог должна быть доказана грузовладельцем. Возмещение за несохранный внешнеторговый груз выплачивается в пределах его действительной стоимости, которая определяется на основании внешнеторговой цены (при ответственности иностранных дорог) или же внутренней цены (при ответственности отечественных дорог).

На основании СМГС и дополняющего его МТТ возможны железнодорожные перевозки внешнеторговых грузов в страны Западной Европы и из них, хотя участниками СМГС они и не являются. Для этого при экспортных отправлениях в накладной СМГС в качестве получателя называется выходная железнодорожная станция страны СМГС, а в графе об особых заявлениях - конечный получатель в одной из стран Западной Европы. На основании такого указания пограничная станция выписывает новую железнодорожную накладную по форме КОТИФ, в котором участвуют железные дороги западноевропейских стран, и груз направляется конечному получателю. При отправлениях грузов в Россию из стран Западной Европы соответственно составляются сначала накладная КОТИФ, а затем на соответствующей пограничной станции - накладная СМГС.

СССР заключил двусторонние соглашения о международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщении с пограничными странами - Финляндией, Ираном и Турцией, а по грузам - также с Австрией. Для России сохранило силу соглашение с Финляндией. Эти

соглашения отражают общепринятую практику международных перевозок и в ряде вопросов учитывают правила перевозок, выработанные в рамках Бернских конвенций (МГК и МПК).

В ходе сотрудничества в области железнодорожного транспорта государств, входивших ранее в СССР, был заключен ряд соглашений. Отметим, в частности, Соглашение о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР и их дальнейшем совместном использовании от 22 января 1993 г. и Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров от 12 марта 1993 г. Эти соглашения действуют для стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Регулирование международных автомобильных перевозок, так же как и железнодорожных, осуществляется в соответствии с правилами международных соглашений. К их числу относятся такие соглашения, в которых участвует Россия, как Конвенция о дорожном движении 1968 г. (вступила в силу в 1977 г.), Европейское соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожном движении, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1959 г. (новая редакция 1975 г., вступила в силу в 1977 г.), Соглашение о международных перевозках скоропортящихся продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, 1970 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДПОГ) 1957 г.

Условия договора международной автомобильной перевозке грузов между европейскими странами определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. В Конвенции участвует большинство европейских государств. СССР присоединился к ней в 1983 г., и с 1 августа 1986 г. перевозки грузов советским автомобильным транспортом стали регулироваться этой Конвенцией. В настоящее время в ней участвуют Россия, Казахстан, Таджикистан, Туркмения, а также наряду с европейскими государствами Марокко и Тунис. Конвенция определяет основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения. Установлен также предел ответственности перевозчика при несохранности груза - 25 золотых франков за 1 кг веса брутто. Конвенция действует для России.

При автомобильных перевозках существенное значение имеет создание гарантий при причинении вреда третьим лицам автотранспортными средствами - источником повышенной опасности. Это достигается посредством введения обязательного страхования гражданской ответственности, что предусматривается как внутренним законодательством, так и рядом международных соглашений. Так, в заключенных с рядом стран двусторонних соглашениях об

организации автомобильного сообщения предусматривается обязательное страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках.

Конвенция призвана унифицировать условия международной дорожной перевозки грузов, включая документы, применяемые для такой перевозки, и ответственность перевозчика. В Конвенцию включена коллизионная норма, отсылающая по вопросу о продлении или о перерыве течения срока исковой давности к закону суда, рассматривающего дело.

Конвенция МДП 1975 г., определяя процедуру международной дорожной перевозки грузов, предусматривает в качестве ее основного атрибута книжку МДП - единый таможенный документ при следовании груза от таможи места отправления до таможи места назначения в регионе МДП. Конвенцией введен институт гарантийного объединения, под которым понимается объединение, признанное таможенными органами государства- участника Конвенции в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру международной дорожной перевозки грузов. В России функции гарантийного объединения выполняет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков РФ (АСМАП), которая обеспечивает российских перевозчиков книжками МДП, ведет работу по урегулированию претензий в связи с использованием процедуры МДП. Грузы, перевозимые с соблюдением этой процедуры, освобождаются от уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях. На дорожном транспортном средстве или составе транспортных средств, осуществляющих операцию МДП, должны быть прикреплены таблички с надписью "TIR". Знак "TIR" дает преимущество первоочередного таможенного оформления.

На Государственный таможенный комитет РФ возложено принятие решений о временном или окончательном лишении лиц, виновных в серьезных нарушениях таможенного законодательства, применяемого при международной перевозке грузов, права использовать процедуру МДП. Правительством РФ приняты поправки к указанной Конвенции, одобренные Административным комитетом Конвенции МДП 27 июля 1997 г.

В области международных автомобильных перевозок действует разрешительная система.

Иностранные перевозчики осуществляют международные автомобильные перевозки по территории России в соответствии с российскими и многосторонними разрешениями. Российские - в соответствии с иностранными и многосторонними разрешениями. Международные договоры РФ на условиях взаимности могут допускать международные автомобильные перевозки без таких разрешений.

Российские перевозчики должны иметь лицензии на международные автомобильные перевозки. Законом запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами,

принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию России, между пунктами, расположенными на этой территории.

Установление разрешительной системы международных автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов является общим для двусторонних международных (межправительственных и межведомственных) договоров Российской Федерации в этой области. Разрешения выдаются компетентными органами сотрудничающих стран, по территории которых или через территории которых следуют автотранспортные средства.

Двусторонние договоры России о международном автомобильном сообщении регулируют также перевозки в третьи страны и из третьих стран. В договорах перевозчикам одной страны запрещается осуществлять внутренние перевозки (каботаж) на территории другой страны. Страны - участницы договоров обеспечивают страхование гражданской ответственности перевозчиков перед третьими лицами в связи с использованием автотранспортных средств. Условия договоров включают освобождение от налогов и сборов с автотранспортных средств, пограничные, таможенные и иные правила.