

УДК 656.13

**Международные железнодорожные перевозки**

**Актаева Айжамал Райханкызы**  
*[aishamal\\_aktaeva@mail.ru](mailto:aishamal_aktaeva@mail.ru)*

Железнодорожные перевозки связывают между собой различные пути хозяйственной деятельности многих государств. Это имеет большое значение для европейских стран ввиду их географического расположения, а также наличия тесных внешнеэкономических связей. Железнодорожные перевозки в качестве транспорта выделяются большой скоростью, наличием небольшой по цене стоимости в наличии перевозок.<sup>[1,38]</sup> В ходе осуществления железнодорожных перевозок выделяют следующие виды:

- 1) перевозки в прямом международном сообщении происходит перевозка пассажиров, грузов, багажа между железнодорожными станциями разных государств в международном направлении. Провоз разными видами транспорта происходит по единому документу;
- 2) перевозки в непрямом международном сообщении — перевозка пассажиров, грузов, багажа проводится через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и перевозочным документам. При смешанных перевозках на каждый транспорт прилагается отдельный документ.

В силу экономического развития Европа становится отправным пунктом в проведении унификации между законами государств с целью сближения норм в контроле железнодорожных перевозок через правовые нормы. В 1890 году в Берне принимается Международная конвенция о железнодорожных перевозках грузов (МГК, начавшая действовать с 1893 года), а в 1923 году в этом же городе одобряют принятие Международной Конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа (МПК). Оба документа подвергались многочисленным изменениям и дополнениям. 1980 год характеризуется принятием единого документа о перевозках по железным дорогам, включавший пункты правового и организационного направления. Данный документ стал известен как «Соглашение о международных железнодорожных перевозках» (КОТИФ, начавшая своё действие с 1985 года). Принятые к КОТИФу Приложение А затрагивает условия перевозки пассажиров (единые правила МПК), а Приложение В - условия перевозок грузов (единые правила МГК), которые касаются в направлении определенных железнодорожных дорог, определяемые по согласованию между сторонами Конвенции. <sup>[2, 85]</sup>

Принятие КОТИФа привело к появлению новых правил, тенденций; показывающие особенности нынешнего развития отрасли международного транспортного права, наличие позиции европейских стран по указанным вопросам. В качестве нововведений принято дальнейшее расширение самостоятельности железных дорог в хозяйстве с намерением повышения конкуренции их услуг, осуществлении более рационального проведения перевозок. Страны через железные дороги могут решить вопросы о проведении перевозок грузов, а ещё составлять соглашения с целью

проведения снижении тарифов и наличии дополнительных льгот, привилегий участникам перевозок.

Было принято решение убрать правило об обязанности в железнодорожных перевозках принимать товары через отправки небольшими партиями, что позволит соблюсти баланс в ходе проведения перевозок и это позволит уменьшить количество перевозок малых партий грузов с постепенным усилением позиций транспортно-экспедиторских организаций. Также удалось добиться уменьшения по времени сроков доставки грузов отправками с помощью вагонов, при наличии просрочки в доставке товаров ответственность выражается в наличии взыскании с виновной стороны неустойки, а при причинении убытков сумм неустойки не превышает размеров трехкратных провозных платежей. Касательно перевозок багажа налагается ответственность сторон за груза, а ещё за провозимое место для перевозимого багажа. Проведённая работа по изменении документов привело к формированию для законов государства коллизионной нормы, отсылающая к национальному праву страны, где лицо осуществляет свое требование касательно перевозок через положения коллизионного права определённой страны. КОТИФ прямо указывает коллизионный принцип - закон страны суда в случае наличия споров между сторонами, где полагается обратная отсылка, использование права третьего государства.

Указанные правила наделяют максимальные сроки для проведения доставки груза, порядок и размер ответственности сторон, условия покрытия убытков владельцам товаров. Перевозчик отвечает за наличие сохранности и опоздании в доставке грузов по времени, затрагиваемые едиными правилами, но допускается освобождение лица от ответственности, если утрата, повреждение или просрочка в доставке груза связаны с обстоятельствами, в котором перевозчик не сумел их предвидеть, избежать; а устранить последствия не удалось. [3,294] Перевозчик также не привлекается к ответу за хранение груза при наличии причин, которые связаны с наличием опасностей для грузов (недостатки тары, естественные свойства груза и др.).

В случае наличия просрочки в доставке товара от перевозчика владелец груза должен предоставить претензии в течении 60 дней со времени получения груза. Срок исковой давности для подачи заявления в суд не превышает одного года при наличии умысла со стороны перевозчика, а по спорам о возмещении убытков за товар- два года. Правовые вопросы в регулировании перевозок, происходящие из международных железнодорожных перевозок, решаются с помощью составления определённых двусторонних договоров между странами о грузовых и пассажирских сообщениях. Участниками КОТИФа в основном являются страны Европы, которые в своё время были на стороне капитализма, и на сегодня к участникам в первую очередь относят государства севера, запада и юга европейского континента.

В противоположном направлении от КОТИФа выделяется два соглашения, принятые в 1950 году:

1. Соглашение о международных грузовых сообщениях (СМГС), вступившее в силу с 1 ноября 1951 г.;
2. Соглашение о международных пассажирских сообщениях (СМПС), принятое и начавшее действовать с 1951 г.

В СМПС и СМГС на сегодня в состав входят страны СНГ, Прибалтики, Восточной Европы, а также страны Азии, где ведущую роль играет коммунизм. В отличие от КОТИФ участники в Соглашениях в своё время находились под влиянием социализма и их отношения регулировались между ними в рамках указанного региона. Выделим, что СМГС и СМПС содержат материально-правовые нормы, состоящие из формы, реквизитов и порядка составления транспортной документации, правил перевозок в международном направлении (определение времени доставки, установление ценности грузов), порядок изменения условий договора перевозки, наличие у сторон ответственности в случае нарушений. Вдобавок в 1997 г. между странами СНГ и Прибалтики заключено Соглашение об особенностях применения отдельных норм СМГС и СМПС.

Согласно СМГС перевозки грузов между государствами происходят на условиях, определяемых этим Соглашением.[\[4,156\]](#) Оно затрагивает любой вид перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между станциями, по документам накладной СМГС и только по линиям железных дорог участниц Соглашения. СМГС не затрагивает перевозки при следующих условиях:

- а) если пункты отправления и назначения расположены в одной и той же стране и перевозки затрагивают земли другой страны только через транзит с помощью транспорта из страны-назначения;
- б) между станциями двух стран транзитом через участки территории третьей страны через транспорт, отправляемый от страны отправления или назначения;
- в) между станциями, находящиеся в двух соседних странах, происходящие одним транспортом на всём пути следования груза по внутренним правилам, действующими на данной железной дороге.

СМГС – межправительственное соглашение, где участники соглашения представляются через представителей в лице определенных государственных органов управления, управляющих железными дорогами. Контроль за выполнением работ по Соглашению выполняет Комитет по железнодорожному транспорту, представленный в качестве исполнительного органа Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Составление соглашения перевозки товаров в международном направлении происходит оформлением накладной по образцу, установленное СМГС, а грузоотправитель в своё распоряжение получает копию накладной. Период доставки по времени согласовываются по правилам в СМГС. Провозные платежи в странах отправления и прибытия груза оплачивается по их

установленными тарифами, а при проезде внутри территории страны посредством транзитным тарифов, определяемые через СМГС.

СМГС состоит из положений перевозок грузов, пункты об определении и взыскании провозных платежей; требования, соблюдаемые по требованиям Соглашения к форме накладной и процессу заполнения документа, специальные правила о провозе товаров в качестве опасных грузов, ответственность сторон и участников по перевозке, процедура предоставления претензий и исков и иное. Соглашение позволяет разрешать проблемы к перевозкам национального международного значения через нормы национальных законов. Это происходит при отсутствии необходимых пунктов по статье 36 СМГС, где позволено использовать акты внутри государства, представленные в законах каждой страны, входящей в состав участников данного Соглашения.

Ответственность по железнодорожной перевозке наступает при отсутствии должного хранения груза от перевозчика, где в определенных случаях доказательства должен предоставить владелец груза. В отличие от КОТИФа в СМГС не определен предельный размер ответственности за нарушения и ущерб возмещается перевозчиком в пределах настоящей стоимости груза, прописанной в данных поставщика, или объявленной его ценности, если было проведено. Несохранный груз подтверждается составлением акта о наличии нарушений по обязательствам от перевозчика. В случае просрочки груза в установленные сроки выплачивается от стоимости провоза.

Иски к перевозчикам предоставляются в суде при уведомлении перевозчика о наличии к нему претензий. Срок по предоставлению жалобы в пределах 9 месяцев, девятимесячный срок, а по нарушениям срока по времени в 2 месяца. В течении 180 дней происходит рассмотрение претензий по спорам и срок исковой давности приостанавливается. [5,183]

СМГС также включает в себя 20 приложений с конкретизацией правил (Правила перевозок опасных грузов, Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя, Правила перевозок скоропортящихся грузов. Правила перевозок контейнеров и др.). В 1951 г. к СМГС также добавили Инструкцию, затрагиваемое между участниками перевозок по железным дорогам.

СМПС регулирует отношения при прямом и смешанном сообщении по железным дорогам для перевозок пассажиров, багажа и груза. Перевозки между государствами происходят на условиях и по перевозочным документам, установленные участниками СМПС по применяемым ими тарифам. Соглашение имеет обязательную силу для участников железных дорог, пассажиров, отправителей и получателей товара. В СМПС ответственность сторон за нарушение требований к хранению груза и по срокам доставки по времени схоже нормам СМГС, но здесь определяется предел ответственности от перевозчика. За багажом контроль должен осуществлять пассажир. Перед подачей жалобы в суд сначала

предоставляется претензия в адрес перевозчика от пассажира или владельца груза в течении 6 месяцев.

В СМПС присутствует несколько коллизионных норм. Норма по статье 46 сходится с статьёй 35 СМГС. Из данной коллизии выходит, что ответственность перевозчика при наличии вреда здоровью пассажира определяется по закону страны, где произошёл несчастный случай, так как в СМПС унифицированных материальных норм по этой проблеме не предоставлено.

В настоящее время международно-правовое регулирование в направлении международных железнодорожных перевозок грузов имеет сложности в том, что страны разделились на два основных центра - страны - участницы КОТИФ и страны – участники СМГС. Специфика СМГС состоит в содержании императивных унифицированных правил, не признающее действительными наличие всех двусторонних договоров, не схожих с нормами СМГС. Выделяется ряд специальных коллизионных привязок в данном соглашении: закон дороги отправления груза; дороги следования груза; дороги, изменяющей договор перевозки; дороги, где груз был задержан; дороги, изменяющей договор перевозки; дороги, где груз был задержан; дороги назначения груза; дороги, к которой предъявляются претензии. Использование норм национальных закон стран-участниц возможно только к определенным вопросам, не разрешаемые в СМГС. Поэтому появляется большое число проблем касательно международной перевозкой грузов, где происходит пересечение границ государств – участников в СМГС и КОТИФ. Для разрешения всех возможных трудностей при международных грузоперевозках следует заняться созданием и принятием единой универсальной Конвенции о международных перевозках вместо действующих СМГС и КОТИФ. Это позволит странам подвести свои законы под единые требования. Также усилятся торговые связи между государствами с целью укрепления роли железнодорожных перевозок как транспорта, способного принять большое число грузов и ее доставке за кратчайшие сроки по времени. Все это устраним противоречия различных норм, что позволит осуществлять перевозки по железным дорогам по единым правилам, определить пределы ответственности сторон, а также установить сроки доставки по времени с учётом обстоятельств.

Создание единой Конвенции с объединением всех европейских государств позволит участникам повысить роль перевозок по железным дорогам как средство усиления капитализации с повышением экономик стран на благо развития различных отраслей и обеспечить интересы всех сторон по перевозкам.

#### **Список использованных источников:**

1. Танкилевич Г. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов // Закон. 1994. N 5. С. 38.

2. Н. Ю. Ерпылева. Правовое регулирование международных перевозок. М. Изд-во «МГУ», 2007 г. С. 85.
3. Садиков О. Н. «Правовое регулирование международных перевозок», М: Юридическая литература, 2000. С. 294.
4. Миротин Л. Б. «Транспортная логистика», М: Экзамен, 2002. С. 156.
5. Савичев Г. П. «Правовое обеспечение сохранности грузов», М: Юридическая литература, 2005. С. 183.