

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси  
«Международный университет «МИТСО»

Факультет юридический  
Кафедра международного права

СОГЛАСОВАНО

И.о. заведующего кафедрой  
М.Ю.Макарова

30.06. 2025 г.

СОГЛАСОВАНО

Проректор по учебной работе

М.А.Юрочкин

16.12. 2025 г.

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС  
ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

для специальностей 6-05-0421-02 «Международное право»

Составители:

Макарова Мария Юрьевна, старший преподаватель кафедры международного права учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»;

Сачава Полина Дмитриевна, преподаватель кафедры международного права учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»

Рассмотрено и утверждено к утверждению на заседании кафедры международного права учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»

30.06.2025, протокол № 25

Утверждено на заседании научно-методического совета учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»

16.12. 2025 г., протокол № 2

**РЕЦЕНЗЕНТЫ:**

Кафедра философии и права учреждения образования «Белорусский государственный технологический университет»

Потоцкий А.А., заведующий кафедрой, кандидат философских наук, доцент

Манкевич И.П., доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин учреждения образования «Белорусский государственный экономический университет», кандидат юридических наук, доцент

Регистрационный № УД-006-26/э

Регистрационное свидетельство № 1102645882 от 03.02.2026

**АКТУАЛИЗИРОВАН**

заседание

кафедры

образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет МИТСО»

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_, протокол № \_\_\_\_\_

народный университет МИТСО»

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_, протокол № \_\_\_\_\_

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА .....	4
УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА ПО ДИСЦИПЛИНЕ .....	6
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ .....	36
КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ .....	36
ЛЕКЦИЯ 1. ПОНЯТИЕ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ. ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА .....	36
ЛЕКЦИЯ 2. ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ 2020 ГОДА .....	44
ЛЕКЦИЯ 3. ДОГОВОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ.....	55
ЛЕКЦИЯ 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	67
ЛЕКЦИЯ 5. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	88
ЛЕКЦИЯ 6. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	108
ЛЕКЦИЯ 7. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК .....	130
ЛЕКЦИЯ 8. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ.....	152
ЛЕКЦИЯ 9. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	168
ЛЕКЦИЯ 10. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ .....	190
ЛЕКЦИЯ 11. УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ИНКОТЕРМС–2020 .....	207
2. ПРАКТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ .....	215
СЕМИНАРСКИЕ ЗАНЯТИЯ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК».....	215
3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ .....	246
ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ К ЭКЗАМЕНУ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК» .....	246
4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ .....	251
СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	251

## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Электронный учебно-методический комплекс (далее – ЭУМК) по учебной дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок» составлен для обучающихся очной (дневной), заочной формы получения высшего образования формы по специальностям 6-05-0421-02 «Международное право».

В рамках учебной дисциплины «Правовое регулирование международных перевозок» на основе изучения международных договоров, актов международных организаций, практики национальных и международных судебных органов углубляются знания теоретических, институционных и правовых основ международного сотрудничества по осуществлению международных перевозок различных видов.

Учебная дисциплина «Правовое регулирование международных перевозок» включает систематизированное изложение теоретических вопросов, раскрывающих особенности принципов, форм и направлений международного сотрудничества в данной сфере и, прежде всего, вопросы международно-правового регулирования трансграничного товарооборота в части совершения транспортных операций различных видов. Позволяет наиболее полно ознакомиться с порядком правового регулирования целого комплекса правоотношений в области перемещения пассажиров и грузов через границы государств с использованием транспортных средств различного назначения и сделать соответствующий сравнительный анализ между законодательством Республики Беларусь и других государств.

ЭУМК по учебной дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок» позволит обучающимся приобрести системное представление о системе международных перевозок с учетом международного и национального регулирования.

ЭУМК по учебной дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок» направлен на повышение качества подготовки обучающихся специальностей 6-05-0421-02 «Международное право» и содержит: учебную программу; краткий курс лекций; задания для проведения семинарских занятий; вопросы для контроля знаний; вспомогательный материал. ЭУМК составлен для обеспечения доступа обучающихся к учебной, научной, иной литературе, учебной программе, учебно-методической документации, учебно-методическим, информационно-аналитическими материалам по учебной дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок».

### **Основные цели ЭУМК:**

разработка и внедрение в образовательный процесс инновационных образовательных технологий, адекватных компетентностному подходу;

планирование, организация и методическое обеспечение самостоятельной управляемой работы обучающихся;

совершенствование методики преподавания учебной дисциплины «Правовое регулирование международных перевозок» и повышение качества образовательного процесса;

усиление взаимосвязи образовательного процесса с научно-исследовательской работой обучающихся;

выработка умений использовать обучающимися полученные теоретические знания в профессиональной деятельности и повседневной жизни, повышение правовой культуры и воспитание уважения к закону;

обеспечение профессиональной направленности преподавания учебной дисциплины «Правовое регулирование международных перевозок».

Вышеуказанные цели реализуются посредством решения ряда следующих задач:

формирование знаний о системе норм и принципов международного транспортного права;

приобретение знаний в области правовых форм организации и осуществления международных перевозок;

формирование умений правильно применять теоретические положения международного транспортного права к конкретным ситуациям;

формирование навыков работы с международными договорами, актами органов международных организаций, решениями судов, нормативными правовыми актами.

Структура ЭУМК. В соответствии с учебной программой учреждения высшего образования по дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок» весь материал сгруппирован в 11 темах. Каждая тема содержит лекционный материал («Теоретический раздел»); практические задания для проработки теоретического материала («Практический раздел»); задания для управляемой самостоятельной работы, тестовые задания и вопросы для осуществления контроля знаний («Раздел контроля знаний»), а также список рекомендуемой литературы («Вспомогательный раздел»).

Рекомендации по организации работы с ЭУМК. Для эффективного усвоения получаемых знаний обучающимся рекомендуется первоначальное ознакомление с учебной программой по дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок». В учебной программе приводятся требования к освоению учебной дисциплины, общее количество часов и количество аудиторных часов, отводимое на изучение учебной дисциплины, распределение аудиторного времени по видам занятий; формы текущей аттестации по учебной дисциплине; содержание учебного материала и другая значимая информация.

Усвоение материала по каждой теме учебной дисциплины рекомендуется начинать с изучения материалов соответствующей лекции, которые позволят актуализировать знания, полученные на лекциях («Теоретический раздел») и рекомендуемой литературы («Вспомогательный раздел»), после чего следует проработать практические задания («Практический раздел»). Итоговая проверка знаний проводится по результатам выполнения тестовых заданий, а также на основе примерных вопросов к экзамену по дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок» («Раздел контроля знаний»).

## УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА ПО ДИСЦИПЛИНЕ

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси  
«Международный университет «МИТСО»

**УТВЕРЖДАЮ**

Ректор учреждения образования  
Федерации профсоюзов Беларуси  
«Международный университет МИТСО»

В.М.Поздняков

Для документов 2025 г.

Регистрационный № УД-020/р-25 /уч.

### ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Учебная программа учреждения высшего образования  
по учебной дисциплине для специальности

6-05-0421-02 Международное право

2025 г.

Контрольный экземпляр

Учебная программа составлена на основе Образовательного стандарта высшего образования ОСВО 1-24 01 01-2021 специальности «Международное право», утвержденного постановлением Министерства образования Республики Беларусь от 07.07.2022 № 180 и учебных планов специальности 1-24 01 01 «Международное право» учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО», утвержденных ректором Международного университета «МИТСО» 24.05.2022 рег. № Ю.63-22 (для очной формы получения высшего образования I ступени) и 09.07.2024 рег. № 1-24 01 01/уч/з2022 (для заочной формы)

### СОСТАВИТЕЛИ

П. Д. Сачава, преподаватель кафедры международного права Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»;

Н. А. Кодак, старший преподаватель кафедры международного права Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО», магистр

### РЕКОМЕНДОВАНА К УТВЕРЖДЕНИЮ:

Кафедрой международного права учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО» (протокол №25 от 30.06.2025);

Научно-методическим советом учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО» (протокол № 8 от 07.07.2025)

СОГЛАСОВАНО

Декан юридического факультета  
\_\_\_\_\_ М.А.Юрочкин

Заведующий библиотекой  
\_\_\_\_\_ О.О.Бабаркина

Нормоконтроль  
ведущий специалист УМУ  
\_\_\_\_\_ Г.Д.Лагунович

## I. ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Учебная дисциплина «Правовое регулирование международных перевозок» входит составной частью в систему дисциплин, обеспечивающих подготовку специалистов с высшим образованием по специальности 6-05-0421-02 «Международное право», относится к циклу дисциплин специализации и изучается в тесной взаимосвязи с учебными дисциплинами «Гражданское право», «Международное частное право (Общая часть)», «Международное частное право (Особенная часть)», «Международное публичное право (Общая часть)», «Международное публичное право (Особенная часть)», «Международное коммерческое право».

В рамках учебной дисциплины «Правовое регулирование международных перевозок» на основе изучения международных договоров, актов международных организаций, практики национальных и международных судебных органов углубляются знания теоретических, институционных и правовых основ международного сотрудничества по осуществлению международных перевозок различных видов.

Учебная дисциплина «Правовое регулирование международных перевозок» включает систематизированное изложение теоретических вопросов, раскрывающих особенности принципов, форм и направлений международного сотрудничества в данной сфере и, прежде всего, вопросы международно-правового регулирования трансграничного товарооборота в части совершения транспортных операций различных видов. Позволяет наиболее полно ознакомиться с порядком правового регулирования целого комплекса правоотношений в области перемещения пассажиров и грузов через границы государств с использованием транспортных средств различного назначения и сделать соответствующий сравнительный анализ между законодательством Республики Беларусь и других государств.

**Целью изучения учебной дисциплины** является получение знаний по теоретико-правовым, институционным и договорным основам международного сотрудничества при осуществлении международных перевозок, а также выработка у обучающихся умений по применению в практической деятельности полученных знаний, квалифицированному решению конкретных задач, поставленных перед органами государственного управления и субъектами хозяйствования.

**Основными задачами учебной дисциплины являются:**

формирование знаний о системе норм и принципов международного транспортного права;

приобретение знаний в области правовых форм организации и осуществления международных перевозок;

формирование умений правильно применять теоретические положения международного транспортного права к конкретным ситуациям;

формирование навыков работы с международными договорами, актами органов международных организаций, решениями судов, нормативными правовыми актами.

Изучение учебной дисциплины будет способствовать формированию и развитию следующей **специализированной компетенции**: анализировать международные акты и национальные правовые акты в сфере международных перевозок, знать понятия и виды международных перевозок, правильно составлять и оформлять юридические документы.

В результате изучения учебной дисциплины обучающиеся должны

**знать:**

основные теоретико-методологические основы правового регулирования международных перевозок различных видов;

формы и направления сотрудничества государств при осуществлении перевозок различных видов;

систему международных организаций, координирующих осуществление международных перевозок;

понятие, виды, форму и содержание договора международной перевозки;

понятие и особенности ответственности в международном транспортном праве;

страхование грузов при осуществлении международных перевозок;

формы и проблемы международного сотрудничества в сфере транспортных отношений

**уметь:**

характеризовать систему и содержание правовых отношений в сфере международного транспортного сотрудничества;

составлять и анализировать договоры и иные документы, регулирующие международные перевозки;

работать с международными договорами, актами органов международных организаций, решениями судов, нормативными правовыми актами в области осуществления международных перевозок;

разрабатывать предложения по совершенствованию законодательства Республики Беларусь в сфере международных транспортных отношений.

**иметь навыки:**

основных способов применения норм национального законодательства иностранных государств и международных документов при осуществлении международных перевозок;

умения составлять основные виды договоров и иных документов в сфере международных перевозок;

умения разрешения коллизий норм национальных законодательств различных государств при осуществлении международных перевозок;

правовой терминологии, используемой в изучаемой области.

**Методика изучения учебной дисциплины** «Правовое регулирование международных перевозок» основана на оптимальном сочетании теоретического обучения, самостоятельной работы и практического применения полученных знаний, что позволит надлежащим образом организовать изучение международных перевозок. На семинарских занятиях обучающиеся научатся применять полученные на лекциях теоретические знания как на уровне принципиальных подходов, так и к конкретным ситуациям на основе

предлагаемых преподавателем казусов, а также составлять необходимые документы.

При преподавании используются следующие методы обучения: теоретико-информационные (проблемная лекция, лекция-диспут) и практико-ориентированные (дискуссия, учебные дебаты, мозговой штурм, круглые столы, деловые игры), реализуемые на семинарских занятиях. Используются методы контроля, самоконтроля и самооценки. Применяются современные мультимедийные технологии преподавания, обеспечивающие наглядность обучения, тестовая система проверки знаний.

Распределение аудиторных часов по видам занятий и семестрам.

Виды и формы аттестации

Семестр	Количество академических часов							Самост. работа	Форма промежуточной аттестации
	Всего	Аудит.	из них						
			Лекции	Лабор. занятия	Практ. занятия	Семинары	УСР <sup>1</sup>		
Дневная (очная) форма получения общего высшего образования									
5	90	44	26				18	56	экз.
<b>Всего</b>	90	44	26				18	56	
Заочная форма получения общего высшего образования									
7	90	4	4					40	
8		6	4				2	40	экз.
<b>Всего</b>	90	10	8				2	80	

<sup>1</sup> Управляемая самостоятельная работа.

## II. СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА

### **Тема 1. Понятие и значение транспорта в международных экономических связях. Источники международного транспортного права**

Характеристика транспорта как сферы материального производства, виды транспортных средств. Понятие транспортной инфраструктуры, особенности правового регулирования.

Международное транспортное право как межотраслевой комплексный институт. Соотношение международного транспортного и частного права.

Понятие и особенности транспортных правоотношений. Сравнительный анализ правоотношений, складывающихся из договора международной перевозки, и транспортных правоотношений.

Транспортное обслуживание как неотъемлемая часть международной торговли. Единая всемирная транспортная система и рынки транспортных услуг.

Внутригосударственная и международная регламентация деятельности транспорта. Соотношение международно-правовых договоров и актов внутреннего законодательства. Международные договоры как источники международного транспортного права. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта.

### **Тема 2. Понятие международной перевозки. Основные тенденции развития международных перевозок после 2020 года**

Понятие международной перевозки. Виды международных перевозок. Перевозки отдельными видами транспорта. Перевозки грузов, пассажиров и багажа. Регулярные (линейные) и нерегулярные перевозки. Бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные) перевозки. Соседские перевозки. Транзитные и сквозные перевозки. Перевозки прямого и ломаного сообщения, последовательными перевозчиками и с переотправкой. Пограничные перевозки.

Роль и влияние пандемии COVID-19 и санкций на международные перевозки и логистические цепочки поставок.

Вопросы устойчивого развития и зеленой логистики: экологические стандарты и принципы. Влияние блокчейн и технологий на транспортные цепочки и управление грузами.

Транспортные системы Республики Беларусь, государств-членов ЕАЭС и СНГ. Иные транспортные системы мира.

Транспортные коридоры Республики Беларусь. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.

### **Тема 3. Договор международной перевозки**

Понятие, предмет договора международной перевозки. Виды договоров международной перевозки. Стороны договора международной перевозки.

Договор международной перевозки грузов.

Договор международной перевозки пассажиров. Договор международной перевозки багажа (грузобагажа).

Договор перевозки грузов в смешанном сообщении.

Договор об организации перевозок грузов.

Договор фрахтования (чартер). Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Договор, фрахтования судна (чартер) на морском транспорте.

Международная транспортная документация. Понятие и виды накладной. Коносамент (именной, ордерный, предъявительский, морской сквозной, обычный сквозной, СТ). Пассажирский билет. Багажная квитанция. Таможенные документы. Декларант. Электронное декларирование. Таможенный транзит. Перевозчик. Статус таможенного перевозчика.

Меры ответственности за неисполнение и (или) ненадлежащее исполнение договора международной перевозки. Пределы ответственности перевозчика во времени. Случаи наступления ответственности перевозчика. Валюта, определяющая размеры ответственности.

#### **Тема 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок**

Понятие международной автомобильной перевозки. Виды международных автомобильных перевозок.

Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (СМР) 1956 года. Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года. Транспортная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП 1975 года. . Порядок выполнения и таможенного оформления международных перевозок грузов с применением книжки МДП. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов.

Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.

Международная автомобильная перевозка грузов. Организация и условия. Договор международной автомобильной перевозки грузов. Содержание международной автомобильной накладной. Ответственность международного перевозчика за вред, причиненный здоровью пассажира и за утрату (повреждение) багажа.

Международная автомобильная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия. Договор международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

#### **Тема 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок**

Понятие международной железнодорожной перевозки. Виды международных железнодорожных перевозок.

Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) 1950 года. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года с приложением «А» – Единые правила перевозки пассажиров (МПК) и

приложение «Б» – Единые правила перевозки грузов (МГК). Использование КОТИФ при перевозке грузов в страны (из стран) Западной Европы. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.

Международная железнодорожная перевозка грузов. Виды такой перевозки. Организация и условия международных перевозок железнодорожных перевозок грузов. Договор международной железнодорожной перевозке грузов. Содержание международной железнодорожной накладной.

Международная железнодорожная перевозка пассажиров и багажа (грузобагажа). Виды международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Организация и условия международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Договор международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Пассажирский билет. Багажная квитанция.

## **Тема 6. Правовое регулирование международных воздушных перевозок**

Понятие международной воздушной перевозки. Виды международных воздушных перевозок.

Международное воздушное право и национальное законодательство.

Чикагская конвенция 1944 г. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся некоторых правил международных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция). Гватемальский протокол 1971 г.

Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1966 года (Гвадалахарская конвенция). Монреальская конвенция ИКАО 1999 года.

Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.

Международные воздушные перевозки грузов. Организация международных воздушных перевозок. Договор международной воздушной перевозке грузов. Содержание международной авианакладной.

Международная воздушная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия международных перевозок воздушных перевозок пассажиров и багажа. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

Чартерные авиаперевозки. Организация, виды, договор.

## **Тема 7. Правовое регулирование международных морских перевозок**

Понятие международной морской перевозки. Виды международных морских перевозок.

Линейное и трамповое судоходство.

Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила). Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Правила Висби). Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила). Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года (Роттердамские правила). Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь в сфере морских перевозок.

Международная морская перевозка грузов. Договор международной морской перевозке грузов. Содержание и виды морского коносамента.

Международная морская перевозка пассажиров и багажа. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

Международная перевозка грузов по чартеру. Понятие, организация. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер.

Правовое регулирование общей аварии. Возмещение убытков от столкновения судов. Арест судна. Морские протесты.

### **Тема 8. Международные перевозки в смешанном сообщении**

Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.

Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция). Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.

Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.

### **Тема 9. Правовое регулирование контейнерных перевозок**

Общая характеристика контейнерных перевозок.

Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.

Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.

Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

### **Тема 10. Страхование грузов в международных перевозках**

Правовые основы страхования международных перевозок грузов. Особенности страхования международных перевозок грузов.

Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов. Условия страхования грузов. Особые условия договора страхования. Общие ограничения. Договор транспортного страхования при транспортно-экспедиторской деятельности. Транспортное страхование.

Особенности страхования на отдельных видах транспорта. Морское страхование. Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Страхование «с ответственностью за все риски». Сострахование. Перестрахование.

Йорк-Антверпенские правила об общей аварии 1994 года. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.

Страхование при международных автомобильных перевозках грузов. Страхование контейнеров. Ассоциация взаимного страхования.

### **Тема 11. Условия поставки ИНКОТЕРМС-2020**

Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС». Цели разработки и сфера применения ИНКОТЕРМС.

Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре.

Правила использования ИНКОТЕРМС-2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.

Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории Е (отгрузка). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории С (основная перевозка оплачена продавцом). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории D (доставка).

### III. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КАРТА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

#### Очная (дневная) форма получения высшего образования

Номер раздела, темы	Название раздела, темы	Всего часов	Количество аудиторных часов				Количество часов УСР	Самостоятельная работа	Литература	Форма контроля
			Лекции	Практические занятия	Семинарские занятия	Лабораторные занятия				
5 семестр										
1.	<b>Понятие и значение транспорта в международных экономических связях. Источники международного транспортного права</b>	10	4		2			4	[1], [2], [3], [4], [28], [37], [9]	УО, РПЗ
2.	Понятие международной перевозки. Основные тенденции развития международных перевозок после 2020 года	8	2		2			4	[37], [12]	УО, ЗТТ, Р
3.	Договор международной перевозки	12	4		2			6	[1], [2], [3], [4], [28], [37], [9], [16]	К, РПЗ, ЗТТ
4.	Правовое регулирование международных автомобильных перевозок	8	2		2			4	[37], [26]	УО, ЗТТ(ТА) <sup>2</sup>
5.	Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок	8	2		2			4	[37], [18], [47]	К, ЗТТ
6.	Правовое регулирование международных воздушных перевозок	9	2		2			6	[28], [23], [34]	УО, КР
7.	Правовое регулирование международных морских перевозок	9	2					6	[28], [10], [14], [34]	УО, Р, ЗТТ(ТА)
8.	Международные перевозки в смешанном сообщении	9	2		2			6	[28], [38], [45]	УО, Р
9.	Правовое регулирование контейнерных перевозок	7	2					4	[28], [38], [45]	КР, ЗТТ
10.	Страхование грузов в международных перевозках	10	2		2			6	[28], [38], [45]	УО
11.	Условия поставки ИНКОТЕРМС-2020	10	2		2			6	[1], [2], [3], [4], [28], [37]	УО
	<b>Всего по дисциплине</b>	<b>90</b>	<b>26</b>		<b>18</b>			<b>56</b>		<b>экз.</b>

<sup>2</sup> Текущая аттестация

### Заочная форма получения общего высшего образования

Номер раздела, темы	Название раздела, темы	Всего часов	Количество аудиторных часов				Самостоятельная работа	Литература	Форма контроля
			Лекции	Практические занятия	Семинарские занятия	Лабораторные занятия			
7-8 семестр									
1.	<b>Понятие и значение транспорта в международных экономических связях. Источники международного транспортного права</b>	6					6	[1], [2], [3], [4], [28], [37], [9]	
2.	Понятие международной перевозки. Основные тенденции развития международных перевозок после 2020 года	5	2				4	[37], [12]	
3.	Договор международной перевозки	7					6	[1], [2], [3], [4], [28], [37], [9], [16]	
4.	Правовое регулирование международных автомобильных перевозок	9	2				8	[37], [26]	
5.	Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок	9					8	[37], [18], [47]	
6.	Правовое регулирование международных воздушных перевозок	11	2				10	[28], [23], [34]	
7.	Правовое регулирование международных морских перевозок	11					10	[28], [10], [14], [34]	
8.	Международные перевозки в смешанном сообщении	7			2		6	[28], [38], [45]	УО, РПЗ
9.	Правовое регулирование контейнерных перевозок	7					6	[28], [38], [45]	УО, РПЗ, К
10.	Страхование грузов в международных перевозках	8					8	[28], [38], [45]	
11.	Условия поставки ИНКОТЕРМС-2020	10	2				8	[1], [2], [3], [4], [28], [37]	
	<b>Всего по дисциплине</b>	<b>90</b>	<b>8</b>		<b>2</b>		<b>80</b>		<b>ЭКЗ.</b>

## IV. ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

### ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Тихиня, В. Г. Международное частное право : учебник для студентов учреждений высшего образования / В. Г. Тихиня, Н. И. Рудович. – 2-е изд., пересмотренное и дополненное. – Минск : Академия МВД, 2019. – 346 с.
2. Толочко, О. Н. Международное частное право : учеб. пособие для студентов учреждений высшего образования / О. Н. Толочко. – Минск : Выш. шк., 2022. – 360 с.
3. Барышев, В. А. Международное частное право : учеб. пособие / В. А. Барышев. – Минск : Выш. шк., 2019. – 485 с.

### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА

4. Авчинкин, Д. В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров : учеб.-практ. пособие / Д. В. Авчинкин. – Минск : Амалфея, 1999. – 304 с.
5. Акимов, Н. А. Электронный коносамент в морской перевозке грузов / Н. А. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2015. – № 8. – С. 43–45.
6. Акимов, Н. Н. Конвенционное регулирование международной морской перевозки грузов / Н. Н. Акимов // Проблемы управления. – 2016. – № 4. – С. 128–134.
7. Акимов, Н. Н. Международная морская перевозка грузов как институт международного частного права / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2019. – № 11. – С. 59–63.
8. Акимов, Н. Н. Навигационная ошибка – правило, освобождающее перевозчика от ответственности за потери или убытки при доставке груза / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2020. – № 12. – С. 21–24.
9. Акимов, Н. Н. Обычай – источник правового регулирования международной морской перевозки грузов / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2014. – № 7. – С. 33–35.
10. Акимов, Н. Н. Ответственность морского перевозчика за исполнение договора перевозки груза / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2021. – № 3. – С. 44–49.
11. Акимов, Н. Н. Слот-чартер в морской перевозке грузов по законодательству Республики Беларусь / Н. Н. Акимов // Проблемы управления. – 2014. – № 1. – С. 141–144.
12. Анализ современного состояния и проблемы развития транспортных систем государств-членов ЕАЭС / Ю. И. Септилко [и др.] // Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь. – 2017. – № 9. – С. 53–70.
13. Артюшенко, Н. Н. О некоторых особенностях доказывания ответственности за ненадлежащее исполнение перевозок железнодорожных грузов / Н. Н. Артюшенко // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 7. – С. 13–17.

14. Артюшенко, Н. Н. О реновации оснований возникновения транспортных обязательств / Н. Н. Артюшенко // Юстиция Беларуси. – 2016. – № 1. – С. 43–47.
15. Артюшенко, Н. Н. О теоретическом содержании договора перевозки грузов железнодорожным транспортом / Н. Н. Артюшенко // Право.by. – 2017. – № 4. – С. 31–36.
16. Артюшенко, Н. Н. Перспективы развития корпоративного сотрудничества в сфере перевозки груза железнодорожным транспортом единого коммуникационного и экономического пространства ЕАЭС / Н. Н. Артюшенко. // Юстиция Беларуси. – 2020. – № 12. – С. 30–32.
17. Артюшенко, Н. Н. Рассмотрение имущественных споров, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки железнодорожного груза / Н. Н. Артюшенко // Право.by. – 2016. – № 4. – С. 29–33.
18. Барышев, В. А. Международное частное право : учеб. пособие / В. А. Барышев. – Минск : Выш. шк., 2019. – 485 с.
19. Баталов, А. А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А. А. Баталов // Моск. журн. междунар. права – 2020. – № 4. – С. 64–80.
20. Баталов, А. А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А. А. Баталов // Моск. журн. междунар. права. – 2020. – № 3. – С. 64–90.
21. Белявский, С. Ч. Ответственность международного перевозчика за подачу транспортного средства на загрузку с опозданием / С. Ч. Белявский // Вестник Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь. – 2009. – № 22 (ноябрь). – С. 54–61.
22. Белявский, С. Не обеспечил правильно размещение груза – придется заплатить за убытки / С. Белявский, Ю. Кривопляс // Журнал «Я-юристоконсульт организации». – Минск, 2024. – № 3. – URL: <https://www.jurk.by/izdaniya/ya-jurk/ne-obespechil-pravilno-razmeshchenie-gru>.
23. Божанов, П. В. Правовое регулирование международных автоперевозок грузов / П. В. Божанов // Промышленно-торговое право. – 2015. – № 9. – С. 12–18.
24. Букато, В. Несохранный груз: подлежит ли оплате фрахт? / В. Букато // Юрист. – 2017. – № 12. – С. 80–83.
25. Бутакова, Н. А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил / Н. А. Бутакова // Юрист (РФ). – 2014. – № 10. – С. 30–34.
26. Бутенко, А. Деятельность МАГАТЭ в области регулирования перевозки ядерных материалов / А. Бутенко // Международное право. – 2001. – № 5. – С. 330–343.
27. Бушик, А. Чартерные авиаперевозки: как избежать правовых пробелов и коллизий? / А. Бушик // Юрист. – 2019. – № 2. – С. 64–68.
28. Вологдин, А. А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры /

- А. А. Вологдин. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2017. – 347 с.
29. Гаврушко, Д. Повышенная ответственность международных грузоперевозчиков / Д. Гаврушко // Юрист. – 2018. – № 10. – С. 25–29.
30. Го Шухун Международные грузоперевозки в Республике Беларусь: транзит и логистика / Го Шухун, Дин Ионьцзянь, Г. В. Турбан // Вестник Белорус. гос. экономич. ун-та. – 2016. – № 1. – С. 18–23.
31. Гребенева, Ю. Перевозки по территории ТС и ЕЭП транспортными средствами международной перевозки / Ю. Гребенева // Юрист. – 2013. – № 10. – С. 31–34.
32. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник / В. Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2011. – 474 с.
33. Гречуха, В. Н. Морское право : учебник для магистратуры : [16+] / В. Н. Гречуха. – М. : Прометей, 2019. – 227 с. : ил., табл., схем. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=576046>.
34. Гонгало, Б. М. Международное частное право: учебник / Б. М. Гонгало, А. В. Майфат, Д. В. Мурзин ; отв. ред. Б. М. Гонгало. – М. : Статут, 2020. – 398 с.
35. Гущин, В. В. Особенности ответственности перевозчика по договору перевозки груза и пассажира в нормах международных транспортных конвенций / В. В. Гущин, А. В. Добровинская // Гражданское право. – 2017. – № 6. – С. 11–14.
36. Звеков, В. П. Международное частное право. Курс лекций / В. П. Звеков. – М. : НОРМА, 2001. – 686 с.
37. Иванов, Е. А. Организация международных перевозок грузов : практ. пособие / Е. А. Иванов, В. В. Козлов. – Минск : МИТСО, 2016. – 253 с.
38. Иванова, Т. А. Международные морские перевозки грузов: правовое регулирование / Т. А. Иванова // Международное публичное и частное право. – 2018. – № 5. – С. 14–16.
39. Иншакова, А. О. Международное частное право : учебник и практикум для академического бакалавриата / А. О. Иншакова. – М. : Юрайт, 2019. – 398 с.
40. Касаткина, А. С. Современное правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа / А. С. Касаткина // Междунар. публич. и частное право. – 2013. – № 6. – С. 27–31.
41. Королева, Н. В. Ответственность по договорам международной автомобильной перевозки грузов / Н. В. Королёва // Промышленно-торговое право. – 2015. – № 9. – С. 19–24.
42. Крупа, А. Регламентация ответственности экспедитора и перевозчика при международных перевозках грузов: правовое регулирование и условия договора / А. Крупа // Журнал «Юрист». – Минск, 2025. – № 3. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/reglamentaciya-otvetstvennosti-ekspeditora-i-perevozchika-pri-mezhdunarodnyh-perevozkah-gruzov-pravovoe-regulirovanie-i-usloviya-dogovora>.
43. Кузьмин, А. С. Международные перевозки: ответы на экзаменационные вопросы : / А. С. Кузьмин. – Минск : ТетраСистемс, 2008. – 127 с.
44. Купревич, Т. С. Направления развития цифровой трансформации

международных грузоперевозок / Т. С. Купревич // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2019. – № 3. – С. 34–42.

45. Курочкин, Д. В. Ограниченная ответственность перевозчика в практике международных перевозок / Дмитрий Курочкин // Валютное регулирование и ВЭД. – 2017. – № 2. – С. 67–70.

46. Курочкин, Д. В. Практика страхования гражданской ответственности перевозчика в международных перевозках / Д. В. Курочкин // Валютное регулирование и ВЭД. – 2017. – № 6. – С. 59–62.

47. Леонович, Я. Судебная практика по договорам транспортной экспедиции и перевозки грузов: какие ошибки на стадии заключения договора приводят к судебным разбирательствам / Я. Леонович // Журнал «Юрист». – Минск, 2021. – № 1. – URL-i-perevozki-gruzov-kakie-oshibki-na-stadii-zaklyucheniya-dogovora-privodyat-k-sudebnym-razbiratelstvam.

48. Лещинская, Н. Основания и условия освобождения от ответственности по договору перевозки груза / Н. Лещинская // Журнал «Юрист». – Минск, 2020. – № 1. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/osnovaniya-i-usloviya-osvobozhdeniya-ot-otvetstvennosti-po-dogovoru-perevozki-gruza>.

49. Лукашук, Т. «Подводные камни» при использовании транспортного средства международной перевозки на территории ЕАЭС / Т. Лукашук, М. Туровец // Журнал «Юрист». – Минск, 2019. – № 8. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/podvodnye-kamni-pri-ispolzovanii-transportnogo-sredstva-mezhdunarodnoj-perevozki-na-territorii-eaes>.

50. Малиновский, Е. Обязательно ли наличие двух накладных при международной перевозке грузов? / Е. Малиновский // Журнал «Юрист». – Минск, 2015. – № 11. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/obyazatelno-li-nalichie-dvuh-nakladnyh-pri-mezhdunarodnoj-perevozke-gruzov>.

51. Микулич, А. Ограничение ответственности при перевозке грузов и принятие дополнительной ответственности по договору / А. Микулич // Журнал «Юрист». – Минск, 2021. – № 3. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/ogranichenie-otvetstvennosti-pri-perevozke-gruzov-i-prinyatie-dopolnitelnoj-otvetstvennosti-po-dogovoru>.

52. Микулич, А. Страхование возмещение после реализации права требования при перевозках / А. Микулич // Журнал «Юрист». – Минск, 2022. – № 6. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/strahovoe-vozmeshchenie-posle-realizacii-prava-trebovaniya-k-vinovniku>.

53. Мороз В.П. Международные перевозки грузов: особенности регламентации и их учет в судебной практике/ В.П. Мороз // Специализация в судебной системе Республики Беларусь : учеб.-метод. пособие. В 2 кн. Кн. 2. Специализация в хозяйственном судопроизводстве / редкол. : В. П. Мороз (гл. ред.) [и др.]. — Минск : издательство «Четыре четверти», 2013.– С. 122-154.

54. Мельник, В. А. Основы идеологии белорусского государства : учебник / В. А. Мельник – Минск : «Вышэйшая школа», 2017. – 65 с.

55. Международные перевозки : учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин ; под ред. Л.Б.Миротина. — 2-е изд., стер. — М. : Издательский центр «Академия», 2013. — 304 с.
56. Организация международных перевозок грузов: учеб. пособие / С. А. Кропивенцева.— Самара: СГАУ, 2015. — 56 с.
57. Остроумов, Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н. Н. Остроумов ; Моск. гос. ин-т междунар. отношений (Университет) МИД России, Кафедра международного частного и гражданского права. — М. : Статут, 2009. — 268 с.
58. Тихиня, В. Г. Международные перевозки грузов и пассажиров / В. Г. Тихиня. — Минск, 1998. — 152 с.
59. Толочко, О. Н. Правовое обеспечение безопасности международных воздушных сообщений / О. Н. Толочко // Юстиция Беларуси. — 2017. — № 8. — С. 29–33.
60. Трушников, В. А. Международная автомобильная перевозка грузов: сопроводительные документы / В. А. Трушников // Промышленно-торговое право. — 2015. — № 9. — С. 24–29.
61. Ушаков, Д. В. Организация контейнерных перевозок грузов : [монография] / Д. В. Ушаков. — М. : ТрансЛит, 2015. — 206 с.
62. Фадеева, И. Удержание груза международным перевозчиком: возможности и барьеры / И. Фадеева, С. Фадеев // Юрист. — 2018. — № 12. — С. 21–24.
63. Хотько, О. А. Проблемы правового регулирования транспортных отношений в Республике Беларусь с учетом реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. — 2024. — № 10.
64. Хотько, О. А. Правовое регулирование транспортной деятельности как фактор формирования объединенной транспортной политики Союзного государства в контексте обеспечения национальной и региональной безопасности / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. — 2023. — № 12.
65. Юркевич, О. В. Морские контейнерные перевозки : практическое пособие / О. В. Юркевич, Д. В. Курочкин. — Минск : Амалфея, 2018. — 351 с.
66. Pejovic, S. Transport documents in carriage of goods by sea. International law and practice / S. Pejovic. — Informa law from Routledge, 2020. — 293 p.
67. Nawrot, J. Codification of maritime law / J. Nawrot, Z. Peplowska-Dabrowska. — Informa law from Routledge, 2020. — 296 p.
68. Carr, I. International Trade Law Sixth Edition / I. Carr, P. Stone. — Informa law from Routledge, 2018. — 1477 p.
69. Sozer, B. Unmanned ships and the law / B. Sozer. — Informa law from Routledge, 2024. — 166 p.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

70. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением : заключена в г. Базеле 22.03.1989 г. // illex : информ.

правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

71. Европейская конвенция о выдаче : заключена в г. Париже 13.12.1957 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

72. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок : заключена в г. Варшаве 12.10.1929 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

73. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) : заключена в Женеве, 19.05.1956 г. : в редакции Протокола от 05.07.1978 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

74. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (CMR) : заключена в г. Женеве 19.05.1956 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

75. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям : заключена 06.05.1976 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

76. Конвенция о дорожном движении : заключена в г. Вене 08.11.1968 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

77. Конвенция о дорожных знаках и сигналах : заключена в г. Вене 08.11.1968 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

78. Конвенция о кодексе поведения линейных конференций : заключена в г. Женева 06.04.1974 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

79. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа : заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

80. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. 1980 г. : заключена 24.05.1980 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

81. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) : заключена в г. Гамбург 31.03.1978 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

82. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву : заключена в г. Монтего-Бей 10.12.1982 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

83. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (Конвенция ФАЛ) : заключена в г. Лондоне 09.04.1965 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

84. Международная конвенция о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа : заключена в г. Берне 07.02.1970 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

85. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах : заключена в г. Женеве 21.10.1982 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

86. Международная конвенция об унификации некоторых правил о

коносаменте 1924 г. : заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

87. Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем : заключена в г. Брюсселе 29.04.1961 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

88. Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) : заключена в г. Женеве 02.12.1972 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

89. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) : заключено 01.11.1951 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

90. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) : заключено 01.11.1951 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

91. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП : заключена в г. Женеве 14.11.1975 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

## НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

92. Конституция Республики Беларусь : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г., 17 окт. 2004 г. и 27 февр.2022 г. – Минск : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2024. – 109 с.

93. Воздушный кодекс Республики Беларусь : 16 мая 2006 г., № 117-3 : принят Палатой представителей 3 апреля 2006 г. : одобр. Советом Респ. 24 апреля 2006 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

94. Гражданский кодекс Республики Беларусь : 7 дек. 1998 г., № 218-3 : принят Палатой представителей 28 октября 1991 г. : одобр. Советом Респ. 19 ноября 1998 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 22.04.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

95. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь : 15 июня 1999 г., № 321-3 : принят Палатой представителей 13 октября 1999 г. : одобр. Советом Респ. 28 октября 1999 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2023 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

96. О международных договорах Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г., № 421-3 : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 08.07.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

97. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Респ. Беларусь, 14 августа 2007 г., № 278-3 : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 28.12.2023 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

98. О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 6 января 1999 г., № 237-3 : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2018 г. // іlex :

информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

99. О транспортно-экспедиционной деятельности : Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г., № 124-З : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 09.11.2018 г. // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

### СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ

1. Система дистанционного обучения "Moodle".
2. Учебники и учебные пособия.
4. Мультимедийные презентации с дидактическими материалами в соответствии с тематикой лекций, практических и лабораторных занятий по дисциплине.

### СРЕДСТВА ДИАГНОСТИКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Диагностика результатов образовательной деятельности обучающихся осуществляется в ходе проведения всех видов учебных занятий, управляемой самостоятельной работы и текущей аттестации по учебной дисциплине «Правовое регулирование международных перевозок».

**Основными формами контроля** знаний по учебной дисциплине:

устный опрос	УО;
тест (задание тестового типа)	ЗТТ;
реферат	Р;
решение практических задач	РПЗ;
коллоквиум	К;
реферат	Р.

Текущая аттестация обучающихся проводится в течение семестра в целях периодического контроля и оценки результатов их учебной деятельности по учебной дисциплине, модулю учебного плана учреждения образования по специальности, изучаемым в семестре.

**Форма текущей аттестации** по учебной дисциплине:

тест (задание тестового типа)	ЗТТ.
-------------------------------	------

К промежуточной аттестации по учебной дисциплине, модулю обучающиеся допускаются при условии успешного прохождения текущей аттестации, предусмотренной учебной программой в текущем семестре.

**Формой промежуточной аттестации** является:

экзамен	ЭКЗ.
---------	------

## ТЕМЫ СЕМИНАРСКИХ ЗАНЯТИЙ

Целью семинарских занятий является углубление знаний, их систематизация и обобщение на основе изучения разнообразных источников, развития широкого спектра аналитических умений, в том числе конспектирования, рецензирования, подготовки развернутых тематических выступлений, критического сопоставления источников и т. д.

### Для дневной (очной) формы получения общего высшего образования

#### Семинарское занятие 1

**Тема 1. Понятие и значение транспорта в международных экономических связях. Источники международного транспортного права (2 часа)**

1. Характеристика транспорта как сферы материального производства, виды транспортных средств.
2. Международное транспортное право как межотраслевой комплексный институт.
3. Понятие и особенности транспортных правоотношений.
4. Внутригосударственная и международная регламентация деятельности транспорта.
5. Международные договоры как источники международного транспортного права. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта.

#### Семинарское занятие 2

**Тема 2. Понятие международной перевозки. Основные тенденции развития международных перевозок после 2020 года (2 часа)**

1. Понятие международной перевозки. Виды международных перевозок.
2. Роль и влияние пандемии COVID-19 и санкций на международные перевозки и логистические цепочки поставок.
3. Вопросы устойчивого развития и зеленой логистики: экологические стандарты и принципы. Влияние блокчейн и технологий на транспортные цепочки и управление грузами.
4. Транспортные системы Республики Беларусь, государств-членов ЕАЭС и СНГ. Иные транспортные системы мира.
5. Транспортные коридоры Республики Беларусь. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.

#### Семинарское занятие 3

**Тема 3. Договор международной перевозки (2 часа)**

1. Понятие, предмет договора международной перевозки. Виды договоров международной перевозки. Стороны договора международной перевозки.
2. Договор международной перевозки грузов.
3. Договор международной перевозки пассажиров. Договор международной перевозки багажа (грузобагажа).

4. Договор об организации перевозок грузов.
5. Договор перевозки грузов в смешанном сообщении.
6. Договор фрахтования (чартер). Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Договор, фрахтования судна (чартер) на морском транспорте.
7. Международная транспортная документация.
8. Декларант. Электронное декларирование. Таможенный транзит. Перевозчик. Статус таможенного перевозчика.
9. Ответственность по договору международной перевозки.

#### **Семинарское занятие 4**

##### **Тема 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок (2 часа)**

1. Понятие и виды международных автомобильных перевозок.
2. Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) 1956 года.
3. Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года.
4. Транспортная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП 1975 года.
5. Порядок выполнения и таможенного оформления международных перевозок грузов с применением книжки МДП.
6. Организация международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа.

#### **Семинарское занятие 5**

##### **Тема 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок (2 часа)**

1. Понятие международной железнодорожной перевозки. Виды международных железнодорожных перевозок.
2. Международные договоры, регулирующие международные перевозки.
3. Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.
4. Международная железнодорожная перевозка грузов. Виды такой перевозки. Организация и условия международных перевозок железнодорожных перевозок грузов. Договор международной железнодорожной перевозке грузов. Содержание международной железнодорожной накладной.
5. Международная железнодорожная перевозка пассажиров и багажа (грузобагажа). Виды международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Организация и условия международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Договор международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Пассажирский билет. Багажная квитанция.

## **Семинарское занятие 6**

### **Тема 6. Правовое регулирование международных воздушных перевозок (1 час)**

1. Понятие международной воздушной перевозки. Виды международных воздушных перевозок.
2. Международное воздушное право и национальное законодательство.
3. Чикагская конвенция 1944 г. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся некоторых правил международных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция). Гватемальский протокол 1971 г.
4. Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1966 года (Гвадалахарская конвенция). Монреальская конвенция ИКАО 1999 года.
5. Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.
6. Международные воздушные перевозки грузов. Организация международных воздушных перевозок. Договор международной воздушной перевозке грузов. Содержание международной авианакладной.
7. Международная воздушная перевозка пассажиров и багажа.
8. Чартерные авиаперевозки. Организация, виды, договор.

### **Тема 7. Правовое регулирование международных морских перевозок (1 час)**

1. Понятие международной морской перевозки. Виды международных морских перевозок.
2. Линейное и трамповое судоходство.
3. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила). Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Правила Висби). Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила). Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года (Роттердамские правила). Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь в сфере морских перевозок.
4. Международная морская перевозка грузов. Договор международной морской перевозке грузов. Содержание и виды морского коносамента.
5. Международная морская перевозка пассажиров и багажа. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.
6. Международная перевозка грузов по чарту. Понятие, организация. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер.

7. Правовое регулирование общей аварии. Возмещение убытков от столкновения судов. Арест судна. Морские протесты.

### **Семинарское занятие 7**

#### **Тема 8. Международные перевозки в смешанном сообщении (1 час)**

1. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении.

2. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.

3. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция). Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.

4. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.

#### **Тема 9. Правовое регулирование контейнерных перевозок (1 час)**

1. Общая характеристика контейнерных перевозок.

2. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.

3. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.

4. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

### **Семинарское занятие 8**

#### **Тема 10. Страхование грузов в международных перевозках (2 часа)**

1. Правовые основы страхования международных перевозок грузов.

2. Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов.

3. Договор транспортного страхования при транспортно-экспедиторской деятельности. Транспортное страхование.

4. Особенности страхования на отдельных видах транспорта. Морское страхование. Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Страхование «с ответственностью за все риски». Сострахование. Перестрахование.

5. Йорк-Антверпенские правила об общей аварии 1994 года. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.

6. Страхование при международных автомобильных перевозках грузов. Страхование контейнеров. Ассоциация взаимного страхования.

### **Семинарское занятие 9**

#### **Тема 11. Условия поставки ИНКОТЕРМС-2020 (2 часа)**

1. Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС». Цели разработки и сфера применения ИНКОТЕРМС.
2. Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре.
3. Правила использования ИНКОТЕРМС-2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.
4. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории E (отгрузка).
5. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом).
6. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории C (основная перевозка оплачена продавцом).
7. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории D (доставка).

### **Для заочной формы получения общего высшего образования**

#### **Семинарское занятие 1**

#### **Тема 8. Международные перевозки в смешанном сообщении (1 час)**

1. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении.
2. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.
3. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция). Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.
4. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.

#### **Тема 9. Правовое регулирование контейнерных перевозок (1 час)**

1. Общая характеристика контейнерных перевозок.
2. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
3. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.
4. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

## ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ ПРОМЕЖУТОЧНОЙ АТТЕСТАЦИИ (ЭКЗАМЕН)

1. Характеристика транспорта как сферы материального производства, виды транспортных средств. Понятие транспортной инфраструктуры, особенности правового регулирования.
2. Международное транспортное право как межотраслевой комплексный институт. Соотношение международного транспортного и частного права.
3. Внутригосударственная и международная регламентация деятельности транспорта. Международные договоры как источники международного транспортного права. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта.
4. Понятие международной перевозки. Виды международных перевозок.
5. Перевозки отдельными видами транспорта. Перевозки грузов, пассажиров и багажа. Регулярные (линейные) и нерегулярные перевозки. Бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные) перевозки. Соседские перевозки. Транзитные и сквозные перевозки. Перевозки прямого и ломаного сообщения, последовательными перевозчиками и с переотправкой. Пограничные перевозки.
6. Вопросы устойчивого развития и зеленой логистики: экологические стандарты и принципы. Влияние блокчейн и технологий на транспортные цепочки и управление грузами.
7. Транспортные системы Республики Беларусь, государств-членов ЕАЭС и СНГ. Иные транспортные системы мира.
8. Транспортные коридоры Республики Беларусь. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.
9. Понятие, предмет договора международной перевозки. Виды договоров международной перевозки. Стороны договора международной перевозки.
10. Договор международной перевозки грузов.
11. Договор международной перевозки пассажиров.
12. Договор международной перевозки багажа (грузобагажа).
13. Договор перевозки грузов в смешанном сообщении.
14. Договор об организации перевозок грузов.
15. Договор фрахтования (чартер). Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Договор, фрахтования судна (чартер) на морском транспорте.
16. Международная транспортная документация. Понятие и виды накладной. Коносамент (именной, ордерный, предъявительский, морской сквозной, обычный сквозной, СТ).
17. Пассажирский билет. Багажная квитанция. Таможенные документы.
18. Декларант. Электронное декларирование.
19. Таможенный транзит. Перевозчик. Статус таможенного перевозчика.
20. Меры ответственности за неисполнение и (или) ненадлежащее исполнение договора международной перевозки. Пределы ответственности перевозчика во времени.
21. Случаи наступления ответственности перевозчика. Валюта, определяющая размеры ответственности.

22. Понятие международной автомобильной перевозки. Виды международных автомобильных перевозок.

23. Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) 1956 года.

24. Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года.

25. Транспортная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП 1975 года. Порядок выполнения и таможенного оформления международных перевозок грузов с применением книжки МДП.

26. Международная автомобильная перевозка грузов. Организация и условия.

27. Договор международной автомобильной перевозки грузов. Содержание международной автомобильной накладной. Ответственность международного перевозчика за вред, причиненный здоровью пассажира и за утрату (повреждение) багажа.

28. Международная автомобильная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия.

29. Договор международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

30. Понятие международной железнодорожной перевозки. Виды международных железнодорожных перевозок.

31. Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) 1950 года.

32. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года с приложением «А» – Единые правила перевозки пассажиров (МПК) и приложение «Б» – Единые правила перевозки грузов (МГК). Использование КОТИФ при перевозке грузов в страны (из стран) Западной Европы.

33. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

34. Международная железнодорожная перевозка грузов. Виды такой перевозки.

35. Организация и условия международных перевозок железнодорожных перевозок грузов. Договор международной железнодорожной перевозке грузов. Содержание международной железнодорожной накладной.

36. Международная железнодорожная перевозка пассажиров и багажа (грузобагажа). Виды международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Организация и условия международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа).

37. Договор международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Пассажирский билет. Багажная квитанция.

38. Понятие международной воздушной перевозки. Виды международных воздушных перевозок.

39. Международное воздушное право и национальное законодательство.

40. Чикагская конвенция 1944 г.

41. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся некоторых правил международных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция).

42. Гватемальский протокол 1971 г.

43. Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1966 года (Гвадалахарская конвенция).

44. Монреальская конвенция ИКАО 1999 года.

45. Международные воздушные перевозки грузов. Организация международных воздушных перевозок.

46. Договор международной воздушной перевозке грузов. Содержание международной авианакладной.

47. Международная воздушная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия международных перевозок воздушных перевозок пассажиров и багажа.

48. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

49. Чартерные авиаперевозки. Организация, виды, договор.

50. Понятие международной морской перевозки. Виды международных морских перевозок.

51. Линейное и трамповое судоходство.

52. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила).

53. Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Правила Висби).

54. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила).

55. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года (Роттердамские правила).

56. Международная морская перевозка грузов. Договор международной морской перевозке грузов. Содержание и виды морского коносамента.

57. Международная морская перевозка пассажиров и багажа. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

58. Международная перевозка грузов по чартеру. Понятие, организация. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер.

59. Правовое регулирование общей аварии.

60. Возмещение убытков от столкновения судов. Арест судна. Морские протесты.

61. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.

62. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция).

63. Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.

64. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении.

65. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.

66. Общая характеристика контейнерных перевозок.
67. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
68. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.
69. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.
70. Правовые основы страхования международных перевозок грузов. Особенности страхования международных перевозок грузов.
71. Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов. Условия страхования грузов. Особые условия договора страхования. Общие ограничения.
72. Договор транспортного страхования при транспортно-экспедиторской деятельности. Транспортное страхование.
73. Особенности страхования на отдельных видах транспорта. Морское страхование. Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Страхование «с ответственностью за все риски».
74. Сострахование. Перестрахование.
75. Йорк-Антверпенские правила об общей аварии 1994 года.
76. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.
77. Страхование при международных автомобильных перевозках грузов.
78. Страхование контейнеров. Ассоциация взаимного страхования.
79. Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС».
80. Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре.
81. Правила использования ИНКОТЕРМС-2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.
82. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории E (отгрузка).
83. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом).
84. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории C (основная перевозка оплачена продавцом).
85. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС-2020 категории D (доставка).

## V. ПРОТОКОЛ СОГЛАСОВАНИЯ УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ

Название учебной дисциплины, с которой требуется согласование	Название кафедры	Предложения об изменениях в содержании учебной программы учреждения высшего образования по учебной дисциплине	Решение, принятое кафедрой, разработавшей учебную программу (с указанием даты и номера протокола)
Гражданское право	Кафедра профсоюзной работы и гражданско-правовых дисциплин	Предложений нет	протокол заседания кафедры международного права №25 от 30.06.2025
Международное частное право (Общая часть)	Кафедра международного права	Предложений нет	протокол заседания кафедры международного права №25 от 30.06.2025
Международное частное право (Особенная часть)	Кафедра международного права	Предложений нет	протокол заседания кафедры международного права №25 от 30.06.2025

# 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

## КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ

### ЛЕКЦИЯ 1. ПОНЯТИЕ И ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ. ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

В современных условиях хозяйственная деятельность любого субъекта экономических отношений связана с транспортным процессом, под которым понимается передвижение или перемещение товаров и людей в пространстве. Интернационализация экономических связей приводит к тому, что перевозки грузов и пассажиров не ограничиваются территорией одного государства, а осуществляются в пределах нескольких (двух или более) стран.

Международные перевозки или международное сообщение – перевозки грузов и пассажиров между двумя или более государствами, в отличие от перевозок внутри страны.

В зарубежной литературе выделяются три периода развития систем товародвижения материальной продукции: дологистический период, период классической логистики и период неологистики.

(1) В дологистический период (до 1950-х годов XX в.) управление материальным распределением носило фрагментальный характер. Транспорт и материально-техническое обеспечение рассматривались как две несвязанные одна с другой сферы деятельности. Происходившее в дологистический период быстрое развитие нерельсового транспорта заметно повысило его роль в товародвижении. Предпочтение стало отдаваться оптимизации перевозок, то есть минимальная цена за перевозку грузов транспортом общего пользования и минимальные транспортные затраты на перевозку собственным подвижным составом.

(2) Классическая логистика (начало 1969-х годов XX в.) стали создаваться логистические системы.

(3) Началом 1980-х годов XX в. можно датировать новый период в развитии логистики – период неологистики. Концептуальный подход к развитию систем логики, воплощающий эту идею, получил название «комплексный» или «подход на основе всего предприятия». В рамках этого подхода логистические системы должны создаваться и управляться, исходя из общей цели – достижения максимальной эффективности работы всей фирмы. Поэтому внимание стало фокусироваться на межфункциональных компромиссах фирмы. Критерием такого подхода стала минимизация издержек всего предприятия.

С середины 1980-х годов XX в. в западных странах наметился новый подход к развитию логистики – в выходе логистической системы за пределы экономической среды и учете социальных, экологических и политических аспектов; критерий – максимальное соотношение выгод и затрат. Новый подход получил название концепции «общей ответственности».

Особенностью международных транспортных отношений в сравнении с внутригосударственными является наличие в них так называемого иностранного элемента, который в транспортном процессе проявляется, как правило, в том, что перевозка выполняется за границу. Таким образом, как подчеркивается в специальной литературе, иностранный элемент присущ самому процессу перемещения. Иными словами, международными будут признаны такие транспортные отношения, в которых и все участники, и транспортное средство принадлежат одному государству, однако процесс перевозки включает в себя перемещение по территории более чем одной страны. В то же время международными не являются такие перевозки, в которых транспортный процесс ограничен территориальными пределами одного государства, несмотря на то, что один из его участников (грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, пассажир) является иностранцем. Такие ситуации не затрагивают проблем международного транспорта, поэтому не считаются международными перевозками и не включаются в предмет международного транспортного права.

В силу принципа территориального верховенства (суверенитета) национального государства его территория, включая сухопутную, водную и воздушную, находится под исключительной властью данного государства. Поэтому государство имеет полное право регламентировать деятельность транспорта на своей территории. Организация транспортных связей между странами предполагает наличие согласия со стороны государств, на территории которых предполагается организация международных сообщений. При этом государство может предусмотреть специальные разрешения как для конкретной транспортной операции, так и применительно к определенному виду транспортных операций или даже к отдельным видам транспорта – ограничение маршрутов, меры безопасности, уплату налогов, сборов и т.д.

Однако потребности мирового торгового оборота, чрезвычайно активизировавшиеся в последние десятилетия, настоятельно требуют единообразия в правовом регулировании транспортных отношений между государствами. Поэтому неуклонно растет число международных соглашений по вопросам транспорта. В настоящее время в правовом регулировании устоялся принцип, согласно которому международные перевозки регулируются преимущественно международно-правовыми средствами, а национальный закон применяется лишь в части, не урегулированной в международных соглашениях.

К числу источников международного транспортного права следует отнести:

– международные договоры по различным вопросам организации и регулирования транспортного процесса;

- внутреннее законодательство соответствующих государств, по территории которых проходят транспортные пути;
- акты международных транспортных организаций;
- международные транспортные и торговые обычаи.

Международные соглашения в области транспорта получили в специальной литературе собирательное наименование «транспортные конвенции».

Исторически система транспортных конвенций складывалась по отдельным видам транспорта. Еще в XIX веке были заключены первые международные соглашения об условиях железнодорожных перевозок грузов, о режиме морских пространств и правилах судоходства. В настоящее время имеются договоры не только по видам транспорта, но и регулирующие отдельные вопросы функционирования транспортной системы. Например, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров и Международная конвенция по безопасным контейнерам, заключенные в 1972 г., имели своей целью облегчение и развитие контейнерных перевозок на всех видах транспорта, а также в смешанном сообщении.

Действующие транспортные конвенции могут быть классифицированы следующим образом:

- соглашения об общих принципах деятельности отдельных видов транспорта;
- соглашения об организации международного сообщения между государствами;
- соглашения об условиях перевозок грузов и пассажиров;
- соглашения о тарифах на перевозки;
- соглашения, направленные на облегчение транспортных связей между странами;
- соглашения, регламентирующие специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта;
- соглашения об условиях имущественной ответственности в сфере международных перевозок, и др.

Международные соглашения об общих принципах деятельности соответствующего вида транспорта определяют правовые основы сообщения, правовой статус путей сообщения, торгово-политический режим транспортных операций, основные вопросы транспортно-технического характера (требования к транспортным средствам, порядок их движения на иностранной территории, транспортная документация) и другие. Такие соглашения обычно являются многосторонними и определяют главным образом права и обязанности государств, а не транспортных организаций и их клиентов. Они создают правовую базу для заключения специальных соглашений по конкретным вопросам международного транспорта. К числу конвенций такого рода относятся, например, Конвенция ООН по морскому праву 1958 и 1982 г., Женевская конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 г.

Транспортные конвенции об организации международного сообщения между государствами закрепляют, как правило, организационно-правовые основы международных перевозок: круг организаций-перевозчиков, маршруты, порядок оказания технической и иной помощи, условия взаимных расчетов, таможенные и административные формальности и т.д. В 1992 г. были заключены двусторонние соглашения Правительства Республики Беларусь с правительствами Польши, России, Украины и др. о сотрудничестве в транспортной сфере. В рамках СНГ заключено Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики 1997 г. В 1998 г. было заключено Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза.

Соглашения об условиях перевозок грузов и пассажиров призваны установить общий порядок заключения и исполнения договора международной перевозки данным видом транспорта. Как правило, перевозки пассажиров и грузов регламентируются в таких соглашениях отдельно. Содержащиеся в них нормы носят гражданско-правовой характер и регулируют частные взаимоотношения грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, перевозчика, включая положения о гражданской ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение взятых на себя обязательств. Примерами таких соглашений могут служить Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г., Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа 1997 г., заключенная в рамках СНГ, и др.

Соглашения о тарифах на перевозки включают правила исчисления провозной платы, транспортных сборов и штрафов. Соглашения о тарифах на международные перевозки могут принимать форму дополнительного документа к международному договору об организации и условиях международных перевозок, а может иметь вид отдельного акта, принимаемого международной транспортной организацией или на уровне правительств (глав соответствующих транспортных ведомств) заинтересованных государств. Обычно международные транспортные тарифы устанавливаются в зависимости от вида транспорта, расстояний, а также номенклатуры перевозимых грузов.

К числу соглашений, направленных на облегчение транспортных связей между странами, относятся международные соглашения о таможенных формальностях; о налоговом режиме международных транспортных средств и перевозимых грузов; об общем парке грузовых железнодорожных вагонов; о контейнерной системе и другие. Они призваны сократить время простоя транспортных средств в пути следования, в том числе уменьшить задержки грузов на таможенных складах; урегулировать налоговую политику заинтересованных государств в области транспорта; оптимизировать систему эксплуатации транспортных средств, механизировать и автоматизировать грузовые операции.

Соглашениями, регламентирующими специфические стороны деятельности отдельных видов транспорта, являются, например, договоры о спасании на море, об аренде морских и воздушных судов, о железнодорожном сквозном сообщении и т.д. Например, Республика Беларусь участвует в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, 1970 г.

Соглашения об условиях имущественной ответственности в сфере международных перевозок получают в последнее время все более широкое распространение. В ряду таких соглашений Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г., предусматривающая размер ответственности морского перевозчика за ущерб, причиненный здоровью пассажира или его имуществу; Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. и протоколы к ней, установившие предел имущественной ответственности воздушного перевозчика, претензионный и судебный порядки разрешения споров, и многие другие.

Вопросы, не урегулированные международными соглашениями, разрешаются на основе национального транспортного законодательства заинтересованных государств.

Так, помимо отраслевых кодексов, регулирующих гражданско-правовые, административно-правовые, гражданско-процессуальные и т.д. отношения в сфере перевозок, в Республике Беларусь действуют специальные законы: «Об основах транспортной деятельности»; «О железнодорожном транспорте»; «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»; «О дорожном движении»; «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»; «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами»; «О перевозке опасных грузов»; «О магистральном трубопроводном транспорте» и др.

Согласно ст. 1125 ГК к договору перевозки применяется право страны перевозчика, если иное не установлено соглашением сторон. Однако следует иметь в виду, что самостоятельный характер в рамках договора перевозки имеют отношения по выдаче груза грузополучателю. В литературе высказывалось мнение о том, что принятие груза получателем есть в сущности самостоятельная сделка в рамках договора перевозки, которая совершается лицом, не участвовавшим в заключении договора перевозки грузоотправителем. Поэтому предлагалось применять к ним общую коллизионную привязку «закон места совершения сделки», которая в данном случае должна иметь форму «закон места выдачи груза».

В настоящее время в белорусском Гражданском кодексе вопрос решен следующим образом. Ч. 5 ст. 1125 ГК устанавливает, что «в отношении приемки исполнения по договору принимается во внимание право места проведения такой приемки, поскольку сторонами не согласовано иное». В соответствии с ч. 2 ст. 1128, «в отношении способов и процедуры исполнения, а также мер, которые должны быть приняты в случае ненадлежащего исполнения, кроме

применимого права принимается во внимание и право страны, в которой происходит исполнение».

Далее, право собственности на имущество, находящееся в пути по сделке, определяется по праву страны, из которой это имущество отправлено, если иное не установлено соглашением сторон (ст. 1122 ГК).

К обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда, применяется право страны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда (ст. 1129 ГК).

Право собственности на транспортное средство определяется законодательством страны, на территории которой это транспортное средство зарегистрировано (ст. 1121 ГК).

В Гражданском кодексе Республики Беларусь предусмотрены и другие коллизионные правила, предназначенные для применения в специальных случаях. Кроме того, коллизионные правила могут содержаться и в отраслевых транспортных нормативных актах, например, в Кодексе торгового мореплавания отдельная глава 29 «Применимое право», содержащая 8 статей, посвящена именно коллизионной проблематике.

Международные транспортные организации общей компетенции – Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ); Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА); Международное объединение профсоюзов трудящихся транспорта (МОП); Международный союз общественного транспорта (МСОТ); Совет совместного пользования контейнерами в международном сообщении (СПК) и др.

Специализированными международными транспортными организациями являются, например, Балтийская и международная морская конференция (БИМКО); Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО); Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА); международная организация гражданской авиации (ИКАО); Международный союз автомобильного транспорта (ИРУ); Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) и др.

Важное место в системе правового регулирования международных транспортных отношений занимает обычай. Особенно значительна роль морских обычаев, которые по настоящее время широко применяются в сфере международного и внутреннего морского судоходства. Кроме того, определенные вопросы, связанные с перевозкой товаров, урегулированы торговыми обычаями, распределяющими права грузоотправителя (экспортера), грузополучателя (импортера) и перевозчика в процессе доставки груза от продавца к покупателю. Следует отметить, что большинство обычных норм кодифицированы, т.е. записаны, систематизированы и помещены в специальный акт. Свод международных правил толкования торговых терминов, изданный впервые в 1936 г. Международной торговой палатой, получил наименование «ИНКОТЕРМС» (International Commercial Terms). Широкое практическое применение в морском праве получили Йорк - Антверпенские правила по общей

аварии, разработанные на основе сложившейся обычной практики в 1864 году, принятые неправительственным Международным морским комитетом.

Единое транспортное пространство, как правило, формируется в рамках различных союзов, например, ЕАЭС. Оно формируется на основе транспортных систем государств-членов Союза, в рамках которых будут обеспечены беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта. Несмотря на то, что государства-члены ЕАЭС стремятся к развитию всех видов транспорта, на данный момент приоритетными из них являются автомобильный и железнодорожный транспорт, что и обуславливает наибольшую глубину договоренностей в части перечисленных видов. Преимуществом автомобильного транспорта является его маневренность, железнодорожного – масштабность, возможность достаточно оперативно доставлять на длительные расстояния значительные объемы грузов, обеспечивая их высокую сохранность. При этом, важно обеспечить взаимодействие этих двух видов транспорта с учетом отсутствия у многих грузоотправителей подъездных железнодорожных путей. Что касается водного транспорта, то государства-члены ЕАЭС нацелены на гармонизацию законодательства и обеспечение безразрешительного доступа судов государств-членов Союза к внутренним путям (по заявительному принципу). В области воздушного транспорта сделан акцент на обеспечение безопасности авиационных перевозок и недискриминационного доступа авиационных компаний к авиационной инфраструктуре.

Предмет международного транспортного права – отношения, связанные с фактическим осуществлением международных перевозок, а также отношения по поводу организации транспортного процесса между государствами. В науке международное транспортное право рассматривается как межотраслевой комплексный юридический институт.

Общие вопросы транспортного процесса, затрагивающие интересы суверенных государств, а также всего мирового сообщества, регулируются нормами международного публичного права. Транспортные отношения, связанные с использованием транспортных средств физическими и юридическими лицами, относятся к международному частному праву. Таким образом, международное транспортное право относится в равной степени и к публичному, и к частному международному праву. Транспортные отношения регулируются также и нормами национального права, причем не только в связи с внутренними перевозками, но и в тех случаях, когда вопросы международной перевозки не урегулированы на международном уровне.

Транспортное правоотношение – это регулируемое нормами транспортного права общественное отношение, складывающееся по поводу и в процессе осуществления транспортной деятельности, включая управление в сфере транспорта.

Транспортное правоотношение состоит из следующих элементов: объекта, субъектного состава правоотношения и содержания.

Соответственно, объект – это транспортная деятельность. Субъект – это лицо, обладающее правосубъектностью, т.е. потенциально способное быть участником транспортных правоотношений. Например, пассажиры, грузоотправители, грузополучатели, государства, органы государственной власти.

В специальной литературе встречается точка зрения, согласно которой транспортное право не признается комплексной отраслью права, а конституируется как комплексная отрасль законодательства, сочетающая в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения.

В основе этого мнения лежит ложная логическая посылка, вызванная смешением понятий «отрасль законодательства» и «отрасль права». Общепринято считать, что «первокирпичиком», основой отрасли права является норма права, т.е. правило поведения, а отрасли законодательства – правовой акт, легализующий, оформляющий эту норму. Правовые нормы находят свое выражение в законодательстве. Источник права – это совокупность нормативных правовых актов, в которых содержатся нормы права. Источником транспортного права является совокупность нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность.

Таким образом, соотношение отрасли права и отрасли законодательства – это соотношение содержания и формы, а соответственно, смешение их недопустимо хотя бы с позиций формальной логики.

Транспортное право как комплексная отрасль посредством выделения его предмета сформировалась в связи со все возрастающими общественными потребностями в регулировании транспортных отношений. Законодательство, как форма легализации правовых норм, более подвержено субъективным факторам: по воле законодателя нормативно-правовое регулирование может отставать, а может и опережать объективные потребности. Кроме того, хотя отрасли права и отрасли законодательства в идеале должны совпадать, законодательство, в отличие от системы права, может быть систематизировано по усмотрению законодателя или других лиц и по иным признакам. Соответственно, критерием выделения отрасли законодательства никак не может служить метод правового регулирования.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте. Это дает лишь основания для выделения особого законодательного массива – транспортного законодательства.

Таким образом, международное транспортное право – это совокупность норм международного публичного и международного частного права, а также норм национального законодательства заинтересованных стран, регулирующих отношения государств, а также юридических и физических лиц в области международных перевозок грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта.

Как учебная дисциплина международное транспортное право включает в себя:

– общую часть, в рамках которой изучаются его источники, особенности организации транспортного процесса, процедура заключения и форма договора международной перевозки грузов, пассажиров и багажа, юридическая ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств участниками транспортного процесса, общий порядок разрешения споров, вытекающих из международной перевозки;

– специальную часть, которая посвящена углубленному изучению организации и правового регулирования международных перевозок отдельными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, морским, воздушным и т.д.), а также смешанных международных перевозок, осуществляемых последовательно разными видами транспорта.

## **ЛЕКЦИЯ 2. ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ 2020 ГОДА**

Современная торговля и производство уже не могут обойтись без высоких технологий, основанных, прежде всего, на информационно-компьютерных технологиях. Одним из перспективных направлений является использование возможностей глобальной сети Интернет, посредством которой активные пользователи – товаропроизводители, оптовые и розничные торговые структуры могут напрямую, минуя всякого рода излишних посредников, выходить на покупателей (продавцов) и заключать с ними сделки, руководствуясь в своем выборе экономическими расчётами на основе логистических решений. То же относится и к выбору таких логистических посредников в бизнесе, как перевозчики, экспедиторы, страховые компании и т.д. Здесь можно указать на применение систем спутниковой связи и навигации типа GPS Navstar и Innarsat-S, сканирования штриховых кодов, автоматической идентификации грузов и документов, систем электронного обмена данными в стандартах EDI и EDIFACT и др.

Существенное значение для продвижения международной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими государствами (например, странами ЕС, США и Канадой) в части снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, экономических, социально-политических и экономических взаимоотношений. За последние 25 лет произошли изменения в

транспортном законодательстве ряда стран (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике.

Следствием изменений в области рыночного регулирования стала практика заключения контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса; наделение магистральных перевозчиков правом предпринимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; предоставление услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному документу (коносаменту интермодальной перевозки).

Интермодальные перевозки – на данный момент наиболее быстро развивающаяся отрасль в сфере международной логистики, сочетающая преимущества двух или более видов транспорта. Оператор интермодального логистического сервиса предоставляет грузоотправителю услугу, обеспечивая доставку без значительных перерывов, несмотря на большое количество вспомогательных операций, связанных с процессом перевозки. Функционирование сложных логистических систем невозможно без надежного и эффективного транспортно-экспедиционного обслуживания. Для этого создаются международные транспортные коридоры, которые позволяют обеспечить ускоренную доставку грузов между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, подвязанных под конкретные рынки материальных ресурсов и конечной готовой продукции с существующими на них ценами и объемами спроса. Формирование новых грузопотоков порождает проблемы совместимости транспортных систем различных государств.

Барьеры в развитии международных перевозок можно разделить на 3 группы.

1. Рыночные и конкурентные барьеры:

ограничения для вступления на рынок (законодательные барьеры, технические препятствия к ввозу товаров);  
недостаточная доступность информации;  
особенности ценообразования;  
сложившиеся правила конкуренции и т.п.

2. Финансовые барьеры:

колебания валютных курсов;  
таможенные правила и процедуры вторых стран;  
особенности экономической политики государств и др.

3. Барьеры в дистрибуции связаны:

с институциональной инфраструктурой;  
с различиями в работе национальных банков, страховых компаний, юридических консультантов, транспортных компаний и прочих вспомогательных институтов.

К основным проблемам международной логистики можно отнести следующие:

- Работа с гораздо большими объемами заказов, чем при поставках на внутренние рынки. Это позволяет снизить логистические издержки, например, скидки с транспортных тарифов за величину партии;
- Разнообразие международных рынков, обуславливающее вариантивность доставки товаров и необходимость контактировать с большим количеством посредников;
- Масштабность деятельности сопряжена с определенными сложностями для организаций, не имеющих необходимого опыта работы на международных рынках;
- Появление новых логистических посредников при доставке товаров (фрахтовые агенты, таможенные брокерские компании и т.п.);
- Торговые условия, базисы поставки, условия платежей - все это непривычно для организации, впервые вступающей в международную торговлю;
- Международная транспортная документация и документальные процедуры сложнее и многообразнее внутренних аналогов;
- При организации информационного обмена между участниками логистической системы поставок зачастую приходится преодолевать границы многих стран и, соответственно, задействовать разные информационные системы.

Финансовый кризис, пандемия и экономические санкции практически совпали по времени и пришлись на относительно короткий исторический промежуток. Применительно к цепям поставок эти условия характеризуются следующим:

- нарастание неопределенности внешней среды и противоречий между участниками цепей поставок, что ведет к нарушению координации, развитию дезинтеграционных процессов, к сбоям и в ряде случаев к разрывам в цепях поставок;
- разбалансировка и диспропорция в элементах цепей поставок (например, перегрузка отдельных элементов транспортной инфраструктуры или вынужденный непропорциональный рост доли электронной коммерции); причиной является уже не только сам кризис, но и не всегда согласованные действия по компенсации сбоев и разрывов, а также непредсказуемое поведение потребителей (от панических закупок до временного отказа от приобретения определенных товаров);
- осложнение стратегического и оперативного управления, вызванным дефицитом достоверной информации, а также изменениями в рыночном поведении субъектов цепей поставок и реализацией многими из них экстренных защитных стратегий.

Основным негативным проявлением перечисленных проблем является феномен массовых разрывов (англ. disruptions) в цепях поставок. Разрывы определяются как «непланируемые и непредвидимые события, прерывающие материальные и товарные потоки в цепи поставок». В широком смысле это совокупность негативных дестабилизирующих нарушений технологических и коммерческих операций и бизнес-процессов на протяжении всей цепи поставок.

Уже сформировалось научно-практическое направление, которое можно охарактеризовать как управление разрывами цепей поставок (англ. supply chain disruption management). Соответствующие исследования направлены на поиск резервов устойчивости и надежности в кризисных ситуациях

В РФ проводился опрос, как события последних лет повлияли на бизнес. Наиболее существенными факторами, негативно влияющими на устойчивость цепей поставок, стали значительное увеличение сроков доставки товаров (отметили как критический фактор 49% респондентов), существенное удорожание логистических услуг (47%). Менее значимыми оказались отказ иностранных производителей от поставок товаров в Россию (36%) и сложности выполнения взаиморасчетов в международной торговле (34%). При этом такой фактор, как повышение стоимости самих поставляемых в РФ товаров, отметили как критический всего 32% респондентов.

Если ранее управление активами и потоками в цепях поставок традиционно сводилось, в конечном счете, к снижению суммарных издержек, то в нынешней ситуации на первый план выходит приоритет обеспечения стабильности.

Согласно результатам опроса, для российских компаний в сложившейся ситуации переключение на более надежных поставщиков является важнейшей стратегией. При этом:

- 83% респондентов сообщают о поиске поставщиков в дружественных странах (среди которых почти 70% приходятся на Китай, Турцию и Индию);

- 80% респондентов прорабатывают возможности локализации поставок на основе поиска поставщика или создания соответствующего производства в России.

Одновременно 81% респондентов прилагают усилия по сохранению традиционных поставщиков из недружественных стран, перестраивая при этом систему транспортировки товаров (маршруты, технологии, коммерческие решения).

Зеленая логистика – это совокупность процессов перевозки, осуществляемых с учетом экологических критериев и ограничений. В рамках устойчивого развития важно минимизировать негативное воздействие логистики на окружающую среду. Создание логистических объектов требует больших территорий, упаковка товаров связана с использованием большого количества природных ресурсов и образованием большого количества отходов. Логистические объекты часто являются энергоемкими и оказывают локальное экологическое воздействие на густонаселенные или экологически уязвимые территории. Однако главным источником экологического беспокойства, связанного с логистикой, являются транспорт и все операции, связанные с процессом перевозки. Именно это вызывает загрязнение воздуха, потребление органического топлива, повышение риска ДТП и перегрузку дорожной сети в некоторых регионах. На долю транспорта в сегменте выбросов парниковых газов приходится 90 % загрязнений, связанных с логистической деятельностью.

Одним из основных принципов зеленой логистики является использование экомобилей. Экомобиль – это транспортное средство, которое использует альтернативные источники энергии, такие как электричество или водород. Такие автомобили не загрязняют воздух и не выбрасывают вредные вещества в атмосферу.

Еще одним примером зеленой логистики является использование экологически чистого транспорта для перевозки грузов. Например, замена автобусов с двигателями внутреннего сгорания на электрические автобусы позволяет снизить выбросы углекислого газа и улучшить качество воздуха в городах. При этом электрические автобусы могут быть оборудованы солнечными панелями, которые позволяют заряжать их во время движения по солнечной поверхности.

Другой важной составляющей зеленой логистики является использование экологических упаковок. Традиционные упаковочные материалы, такие как пластик или стекло, являются вредными для окружающей среды. Вместо них можно использовать биоразлагаемые упаковки, которые разлагаются в природной среде и не наносят вреда окружающей среде.

Примеры внедрения зеленой логистики:

1. Велосипеды для доставки. Многие компании, работающие в городской среде, используют велосипеды вместо автомобилей для доставки товаров. Такой подход помогает уменьшить выбросы вредных веществ и сократить пробки на дорогах.

2. Автобусы и электромобили. Некоторые компании используют автобусы и электромобили для доставки товаров на дальние расстояния. Эти транспортные средства являются более экологически чистыми, чем грузовики на дизельном топливе.

3. Экологический транспорт на поверхности. Использование поездов и кораблей вместо самолетов для доставки товаров позволяет снизить выбросы парниковых газов и негативное воздействие на окружающую среду.

4. Умные технологии на складе, например, автоматическая сортировка товаров. С помощью специальных устройств и программного обеспечения, товары могут быть разделены на группы и направлены на определенные пути с минимальными энергетическими затратами. Например, автоматизированные конвейеры и роботы могут эффективно перемещать и сортировать товары, чтобы минимизировать использование энергии и сократить время доставки.

5. Ресайклинг. Организация эффективного процесса утилизации и переработки отходов, что способствует сокращению нагрузки на свалки и экономит натуральные ресурсы.

В качестве примеров зеленых предприятий в Беларуси можно назвать заводы по производству офисной бумаги из макулатуры в Борисове, использованию отработанных масел в Крупском районе, применению древесных отходов для получения биотоплива в Бресте. Также в список можно добавить сервисы по предоставлению в аренду жилья, автомобилей, велосипедов и самокатов.

В целях развития зеленой экономики используется так называемое зеленое финансирование. На белорусском рынке присутствуют лишь отдельные его элементы:

- БНБ-Банк первым среди банков совместно с корпорацией НЕФКО разработал программу содействия развитию электротранспорта и зарядной инфраструктуры «СМАрт Энерджи»;

- Белинвестбанк с 2018 года осуществляет финансирование проектов, внедрение которых способствует благоприятному влиянию на климат, сокращению выбросов в атмосферу вредных веществ, таких как CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, оксидов азота;

- Банк развития предлагает отдельный финансовый продукт «Поддержка экологических проектов». Финансирование предоставляется малому и среднему бизнесу, который, например, производит экологически безопасную упаковку (в том числе из стекла и бумаги).

В целом технология блокчейн позволяет верифицировать транзакции группой участников сети и по сути представляет собой распределенную, неизменяемую, прозрачную, безопасную и проверяемую бухгалтерскую книгу. Все транзакции в блокчейн доступны для просмотра в любой момент времени и могут быть проверены любым узлом сети. Внесенную в систему информацию нельзя изменить, а ее хранение осуществляется без централизованного руководства. Так, принцип работы технологии блокчейн заключается в следующем:

- совершается транзакция;
- информация заносится в распределенный реестр и проверяется;
- после подтверждения транзакция объединяется с другими транзакциями и создается блок;

- текущее состояние блока синхронизируется и становится доступным на компьютерах всех участников цепи, называемых узлами.

Первыми внедрили в логистику технологию блокчейн компании Maersk и IBM. Они перевели информацию о движении товаров и грузов в распределительный реестр. Дальше по этому пути пошла компания T-Mining: технология блокчейна самостоятельно передает задачи персоналу. Система оповещает грузчика о необходимости перевезти товар в указанное место.

Организация Provenance таким образом контролирует качество поставляемых ингредиентов. Так проверяется пойманный в Океании тунец на предмет его «подлинности». Информация о перевозке рыбы отслеживается вплоть до ее доставки на кухню ресторана. Другой пример – компания Walmart, которая с помощью технологии блокчейна контролирует поставки свинины из Китая. Такой же алгоритм используют Nestle и Unilever.

DeBeers, компания, добывающая алмазы, применяет блокчейн, чтобы следить за добычей и продажей своих алмазов. Так покупатель может быть уверен, что он не покупает драгоценные камни, добытые на территории военных действий, деньги от продажи которых будут использованы для покупки вооружения («кровавые алмазы»).

В конце 2019 г. ОАО «РЖД» внедрила блокчейн-технологии в жизненный цикл колесных пар для грузовых вагонов, таким образом решалась проблема исключения из оборота контрафактных и непригодных к использованию колесных пар. Иными примерами могут быть Shipit.to, позволяющая отслеживать местоположение и состояние груза, IMMLA, организующая мультимодальные перевозки с заключением смарт-контрактов, поиском вариантов перевозок, соответствующих требуемым цене, времени, качеству; платформа предоставляет мобильное приложение, быстро рассматривающее заявки и позволяющее моментально подписывать контракты на перевозку по принципу лучшей цены.

Действующие в настоящее время международные соглашения различают следующие виды международных сообщений:

- перевозки отдельными видами транспорта и смешанные;
- перевозки грузов и пассажиров (для железнодорожного транспорта выделяют еще перевозки груза багажа и товара багажа);
- перевозки в регулярном (линейном) и нерегулярном сообщении;
- перевозки бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные);
- перевозки соседские, транзитные и сквозные (круговые, кольцевые);
- перевозки прямого сообщения, непрямого сообщения, перевозки последовательным перевозчиком и перевозки с переотправкой.

Рассмотрим подробнее названные виды.

Деление перевозок на регулярные и нерегулярные предполагает, что различаются перевозки, выполняемые согласно опубликованным условиям договора, по установленному тарифу и расписанию, по определенному маршруту с указанием мест посадки (погрузки), высадки (разгрузки) и остановок – регулярные перевозки, – а также нерегулярные перевозки, не подпадающие под указанные критерии. Таким образом, главными признаками регулярного международного сообщения в отличие от нерегулярного являются, во-первых, определенная периодичность сообщений, закрепленная в расписании движения, и, во-вторых, наличие заранее установленных условий, предусматриваемых в правилах перевозок, тарифах и других документах.

Бесперегрузочные (беспересадочные) международные сообщения, сообразно наименованию, осуществляются на одном транспортном средстве без дополнительных фактических и юридических действий, связанных с перегрузкой или пересадкой. В юридическом отношении перегрузочное (пересадочное) сообщение предполагает разрешение специфических правовых вопросов, связанных с ответственностью перевозчика за сохранность грузов в процессе перегрузки, а также оформлением досылочных документов, исчислением сроков доставки, претензионных сроков и исковой давности.

В странах бывшего СССР вопросы организации перегрузочного международного сообщения остаются актуальными для железнодорожного транспорта в связи с разницей в ширине железнодорожной колеи. Кроме того,

перегрузочные (пересадочные) сообщения имеют место на воздушном, морском и других видах международного транспорта.

Соседские, транзитные и сквозные перевозки различаются в зависимости от того, завершается ли перевозка на территории соседнего государства. Соседское сообщение – международные перевозки, осуществляемые между граничащими государствами и завершающиеся на территории государства-соседа. Если же перевозка осуществляется через территорию одного или нескольких государств с назначением в третьи страны, то она именуется транзитной.

В связи с международными транзитными перевозками возникает ряд специфических правовых проблем. В частности, необходимо определить право государства на транзит через суверенную территорию другого государства. Кроме того, при транзитных перевозках обязательно учитывается специфика правил технической и коммерческой эксплуатации транспорта, действующих в странах следования груза. Для транзитного сообщения часто вводятся специальные тарифы.

Сквозным сообщением называются такие международные перевозки, которые осуществляются между пунктами отправления и назначения одного государства, однако маршрут перевозки проходит через территорию другого государства, например, автомобильная перевозка из Смоленска в Калининград через территорию прибалтийских государств. Сквозные перевозки являются особой разновидностью транзита, поэтому в некоторых международных соглашениях и в литературе они иногда именуется транзитными. В соглашениях о международных автомобильных перевозках используется также термин «круговое» или «кольцевое» сообщение, однако термин «сквозные» перевозки является наиболее распространенным применительно к рассматриваемой разновидности транзита.

Прямые и непрямые международные сообщения дифференцируются в зависимости от того, оформляется ли договор перевозки единым комплектом перевозочных документов для всего маршрута (прямое сообщение), или же перевозка осуществляется по нескольким договорам, оформляемым применительно к каждому государству, через территорию которого проходит маршрут, по внутренним правилам данного государства. Разумеется, более предпочтительной в техническом и правовом отношении является прямое сообщение, однако в конечном счете все зависит от наличия соответствующих международных соглашений между заинтересованными государствами. Промежуточной формой между прямым и непрямым международным сообщением является перевозка, осуществляемая последовательными перевозчиками. Она осуществляется на единых условиях с определенной общностью ответственности соперевозчиков, что сближает данный вид перевозки с прямым сообщением, однако в данном случае заключается несколько договоров перевозки. Единый режим последовательной перевозки предусматривается, в частности, Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г.

(ст. 1 и 30); Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом 1956 г. (ст. 34-35); Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 г. и некоторыми другими документами.

Если международная перевозка осуществляется по территориям государств, не участвующих в соответствующих международных соглашениях, то в конечном пункте, находящемся на географической территории международного соглашения может быть оформлена переотправка, т.е. новый перевозочный договор, который может быть оформлен грузовладельцем, экспедитором или даже станцией первоначального назначения груза без непосредственного участия грузоотправителя. Переотправка позволяет эффективно исполнять договор международной перевозки там, где неприменимы нормы международных договоров, регулирующих перевозку на остальной части маршрута.

Перевозки прямого сообщения предполагают непрерывную доставку груза одним видом транспорта без перегрузки, а ломаное сообщение включает в себя перегрузку с одного вида транспорта на другой. Перевозка последовательными перевозчиками – это ломаное сообщение, где разные перевозчики по отдельным договорам перевозят груз на разных участках маршрута, в то время как перевозка с переотправкой подразумевает, что один и тот же перевозчик управляет грузом на всем пути, несмотря на смену видов транспорта, перегрузку или переотправку.

Под транспортной системой следует понимать упорядоченную совокупность всех видов транспорта, действующих на определенной поверхности, и обеспечивающих всякого рода перемещение. Две или более национальные транспортные системы в совокупности образуют международную транспортную систему.

Транспортная система Республики Беларусь объединяет 7 видов транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный, городской электрический и метрополитен. Кроме того, транспортный комплекс включает транспортную инфраструктуру, к которой отнесены:

- транспортные коммуникации – автомобильные дороги, железнодорожные и водные пути сообщения, трубопроводные трассы, троллейбусные и трамвайные линии, линии метрополитена, транспортные и аэронавигационные системы;

- инженерные сооружения, обеспечивающие деятельность транспорта (вокзалы, станционные сооружения, аэропорты, речные и морские порты и пристани, мосты, путепроводы, средства производства, здания и сооружения транспортных предприятий и др.);

- предприятия по проектированию, строительству, обслуживанию и ремонту транспортных коммуникаций и инженерных сооружений;

- учреждения государственного регулирования и управления работой национального транспортного комплекса.

Основной объём перевозок грузов осуществляется автомобильным транспортом (40,2 %), железнодорожным (33,4 %) и трубопроводным (25,7 %). Объём перевозок пассажиров Республики Беларусь в 2024 г. составил 1643 млн человек. Основная доля перевозок пассажиров приходится на автомобильный транспорт – 59,6 %.

Транспортный коридор - совокупность транспортных коммуникаций, обеспечивающих режим наибольшего благоприятствования при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта в направлениях их наибольшей концентрации, связывающих пункты отправления, промежуточные пункты и пункты назначения.

На второй Общевропейской конференции по транспорту на о. Крит (Греция) в марте 1994 года были определены 9 общевропейских транспортных коридоров, инфраструктуру которых решено модернизировать и довести до соответствия текущим и будущим потребностям в перевозках в условиях развивающейся Европы.

В Республике Беларусь создание транспортных коридоров, развитие логистической сети и вхождение их в международную транспортно-логистическую систему признаны приоритетными направлениями социально-экономического развития государства.

Высокая степень транзитивности Беларуси связана с тем, что территорию Республики Беларусь пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определённых по международной классификации под номером II (Запад – Восток): Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород и под номером IX (Север – Юг): Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинёв с ответвлением IX: Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинёв. Они связывают Западную Европу со многими промышленными центрами Беларуси, России, Украины, Литвы, Молдовы и другими странами. Их общая протяжённость на территории Беларуси превышает 1 500 км.

На территории Беларуси в состав II международного транспортного коридора входит автомобильная дорога М1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – Орша – граница Российской Федерации (Редьки) протяжённостью 610 км.

По техническим параметрам автомобильная дорога М1/Е30 отвечает международным стандартам. Её технико-эксплуатационное состояние и пропускная способность, а также пропускная способность автодорожных пограничных пунктов пропуска, расположенных на белорусско-польской границе, полностью соответствуют как существующим, так и прогнозируемым в ближайшей перспективе пассажиро- и грузопотокам. Своевременно выполняются регламентные работы по содержанию дороги в состоянии, обеспечивающем бесперебойный транзит автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь. Ведутся работы по развитию объектов придорожного сервиса. Интенсивность движения на отдельных участках дороги достигает 8,5–10 тыс. автомобилей в сутки.

В состав IX международного транспортного коридора входит автомобильная дорога М8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) –

Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), участок соединяет Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с севера на юг. Протяжённость по территории республики 456 км.

По железным дорогам Республики Беларусь проходят 2 международных транспортных коридора Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД):

№ 1. Куновице – Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Заудинский завод – Карымская – Волочаевка – Находка/Ванино/Хасан. Общая протяжённость коридора (без ответвлений) – 12 233 км;

№ 9. Клайпеда/Драугисте – Шяуляй – Кайшядорис – Вильнюс – Минск. Протяжённость – 567 км. При этом протяжённость железнодорожных линий транспортного коридора № 9 составляет: направление Терюха – Гомель – Витебск – Езерище – 489 км; направление Гудогай – Молодечно – Минск – Жлобин – 372 км.

Принято Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов», в котором установлены евразийские маршруты:

I. Евразийские одномодальные железнодорожные маршруты

Граница Китайской Народной Республики – Достык/Алтынколь – Илецк-1 – Смоленск/Вязьма – Брест/Брузги/Свислочь/Гудогай и далее на Европу с ответвлениями

III. Автомобильные дороги государств – членов Евразийского экономического союза, включенные в евразийские транспортные коридоры и маршруты

М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки).

М-5/Е 271 Минск – Гомель (до автомобильной дороги М-8), включая участок, совмещенный с автомобильной дорогой М-4.

М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги).

М-7/Е 28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог).

М-8/Е 95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута).

М-14 Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг Минска.

Складами временного хранения, таможенными складами и свободными складами располагают такие логистические центры, как «Брест-Белтаможсервис», «Колядичи», «Транзит», «Бремино-Орша», «Озерцологистик», «Борисовинтертранс», «Доминик», «Белсотра», логистические центры Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень».

### ЛЕКЦИЯ 3. ДОГОВОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Для урегулирования частноправовых отношений, возникающих в процессе международной перевозки между перевозчиком и его клиентом (грузоотправителем, грузополучателем, пассажиром), стороны заключают договор, или контракт, международной перевозки.

Под договором международной перевозки понимается такой договор перевозки, при котором место отправления и место назначения расположены на территориях двух и более государств, либо на территории одного государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Согласно п. 1 ст. 739 ГК по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Таким образом, одной стороной в договоре международной перевозки является перевозчик, а второй стороной – физическое или юридическое лицо, пользующееся данной услугой.

В договоре международной пассажирской перевозки это пассажир; что же касается международной перевозки грузов, то непосредственное отношение к заключенному договору имеют два лица – грузоотправитель как лицо, от имени которого груз сдается к перевозке, и грузополучатель, которому передается груз по завершении процесса перевозки. Стороной в договоре может выступать как грузоотправитель, так и грузополучатель. В случаях, когда, например, договор перевозки заключен грузоотправителем, грузополучатель рассматривается как третье лицо, в пользу которого осуществляется исполнение договора.

Договор перевозки имеет ряд правовых особенностей, связанных со спецификой транспортного процесса.

(1) ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение взятых на себя обязательств является ограниченной, т.е. имеет абсолютный или относительный предел.

Если общим принципом гражданского права является полное возмещение причиненных кредитором убытков, включая реальный ущерб и неполученные доходы (ст. 14 ГК Республики Беларусь), то по договору перевозки возмещается, как правило, лишь прямой реальный ущерб.

Так, согласно ч. 2 ст. 750 ГК Республики Беларусь, ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком:

- 1) в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- 2) в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;

3) в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Международные транспортные конвенции идут в данном вопросе еще дальше, устанавливая абсолютный предел ответственности международного перевозчика в размере конкретной суммы денежных единиц за килограмм веса груза или на одного пассажира. Например, п. 3 ст. 23 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. гласит: «Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетной единицы за кг недостающего веса брутто.».

Ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза или пассажира также является ограниченной, и привязывается обычно не к размеру реальных убытков, а к провозной плате. В частности, согласно п. 5 ст. 23 упомянутой КДПГ 1956 г. «в случае задержки доставки, если лицо, предъявляющее претензию, докажет, что причиненный ему ущерб был понесен в результате такой задержки, перевозчик обязан возместить ущерб, размер которого не может превышать стоимости перевозки».

(2) Перераспределение бремени доказывания в пользу перевозчика. По общему правилу, обязанность доказывать отсутствие вины лежит на должнике, ненадлежащим образом исполнившем свое обязательство (презумпция вины должника). В договоре перевозки для целого ряда случаев предусматриваются иные презумпции, в частности, презумпция «особых рисков». Под ним понимается использование открытых бестентовых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной; недостаточность или неудовлетворительность маркировки или нумерации грузовых мест; перевозка живого скота (живого груза) и др.

Например, в КДПГ данная особенность сформулирована следующим образом (п. 2 ст. 18): «Если перевозчик установит, что при создавшихся обстоятельствах утрата груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков, указанных в пункте 4 статьи 17, предполагается, что утрата или повреждение груза произошли вследствие этого. Однако лицо, предъявляющее претензию, имеет право доказать, что утрата или повреждение фактически не связаны полностью или частично с одним из таких рисков». Необходимо иметь в виду, однако, что ненадлежащее исполнение обязанностей перевозчика, имеющее злоумышленный характер, влечет за собой невозможность применения привилегированных режимов как в отношении размера ответственности, так и в отношении бремени доказывания.

(3) Обязательная досудебная претензионная процедура, несоблюдение которой, как правило, исключает возможность предъявления иска в суд. Обязательность досудебного предъявления претензии перевозчику предусмотрена ст. 751 ГК и международными транспортными конвенциями по отдельным видам транспорта.

(4) Сокращенные сроки исковой давности.

Перевозчик находится в несколько более «привилегированном» положении в сравнении, например, с продавцом, подрядчиком и т.д. Поэтому на

практике в случаях возникновения спора о качестве доставленного товара покупатель всегда стремится предъявлять требования к продавцу, а не к перевозчику. Продавец, в свою очередь, будет стремиться доказать свою добросовестность и, соответственно, вину перевозчика в ухудшении качества доставленного товара. В таких ситуациях прямые последствия для истца имеет вопрос о том, кем заключался договор перевозки – им самим как грузополучателем, либо продавцом как грузоотправителем.

Виды договора перевозки.

По объекту: грузы, пассажиры, багаж.

Согласно п. 1 ст. 740 ГК: По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить, если иное не определено законодательными актами, установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа.

Согласно ч. 1 ст. 741 ГК: По договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Правовой режим пассажирской перевозки имеет ряд особенностей в сравнении с грузоперевозками, что связано, прежде всего, с тем, что объектом перемещения является не «мертвый» груз, а «живой» пассажир. Для пассажира в гораздо большей степени, нежели для грузовладельца, важен путь следования. Кроме того, пункты отправления и назначения, которые всегда различны для грузоперевозок, в пассажирской перевозке могут совпадать (например, когда речь идет о туристических маршрутах).

Договору пассажирской перевозки сопутствует другое отношение – перевозка багажа, содержащего обычно личное имущество пассажира. Перевозка багажа тесно связано с пассажирской, поскольку возможна только при предъявлении пассажирского билета и с учетом тех условий, которые были предусмотрены договором перевозки пассажира. Например, маршрут следования пассажира и багажа должен совпадать. Поэтому перевозка багажа признается обычно дополнительным (аксессуарным) договором к договору пассажирской перевозки.

Кроме того, пассажирам предоставляются определенные правомочия по определению условий перевозки и последующего их изменения: право воспользоваться договором лишь частично, на более благоприятных условиях или вообще отказаться от него.

Значительные особенности имеются и в условиях ответственности перевозчика перед пассажиром. Если ответственность транспортной организации за багаж приближена к правилам грузоперевозок, то ответственность перед пассажиром строится на иных основаниях и является более строгой; по ряду параметров она приближается к деликтной (внедоговорной) и наступает, как правило, независимо от вины перевозчика.

Наконец, при заявлении требований о взыскании вреда, причиненного здоровью пассажира, обычно не предусматриваются обязательные претензионные сроки, как при перевозке грузов, и устанавливается более продолжительная исковая давность.

По виду транспорта: автомобильной перевозки; железнодорожной перевозки; воздушной перевозки; морской перевозки, смешанной перевозки, осуществляемой различными видами транспорта.

Согласно п. 1 ст. 742 ГК: Смешанная перевозка означает перевозку грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта.

Ст. 95 Воздушного кодекса: по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа - доставить этот багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или лицу, уполномоченному на получение багажа.

Ст. 96 Воздушного кодекса: по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов всю или часть вместимости воздушного судна (воздушных судов) для воздушных перевозок.

Ст. 49 Кодекса внутреннего водного транспорта: По договору аренды (фрахтования на время) судна с экипажем судовладелец (арендодатель) предоставляет фрахтователю (арендатору) судно за плату во временное владение и пользование и оказывает услуги по управлению судном и его технической эксплуатации.

Ст. 80 Кодекса торгового мореплавания: По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза обусловленную плату (фрахт).

Каждая из этих категорий имеет собственную правовую регламентацию, начиная от формы договора, прав и обязанностей сторон, и заканчивая условиями ответственности за ненадлежащее исполнение договора.

По организации движения: публичный транспорт по регулярным, заранее определенным маршрутам (линейные), и перевозки, выполняемые по отдельной договоренности сторон (чартерные).

Согласно п. 1 ст. 743 ГК: Перевозка, осуществляемая перевозчиком, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из законодательных актов или предоставленной этому перевозчику лицензии вытекает, что этот перевозчик обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Согласно п. 1 ст. 752 ГК: Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать договоры об организации перевозок.

Линейные перевозки – это пример «договоров присоединения», в которых вторая сторона не вправе изменять условия договора, предлагаемые данной транспортной организацией.

Договор международной перевозки грузов, пассажиров и багажа заключается в письменной форме. Однако это не означает, что во всех случаях необходимо подписание сторонами особого документа с наименованием «договор перевозки». Императивный характер правовых норм, определяющих условия функционирования транспорта, обусловил, в конечном счете, упрощение и унификацию документов, закрепляющих юридический факт заключения договора международной перевозки. Поскольку условия перевозки зависят не столько от волеизъявления сторон, сколько от вида транспорта и действующих международных конвенций по данному виду транспорта, – то в большинстве случаев достаточно составления документа, закрепляющего лишь вариативные (изменяемые) условия договора.

Например, согласно п. 2 ст. 739 ГК Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного актами законодательства). Согласно п. 2 ст. 740 ГК если иное не определено законодательством, заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом и (или) иным документом, предусмотренным законодательством, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

В то же время ч. 2 ст. 49 Кодекса внутреннего водного транспорта гласит, что договор аренды (фрахтования на время) судна с экипажем заключается в письменной форме и должен содержать наименования сторон, название судна, указание флага, под которым плавает судно, технические и эксплуатационные данные судна, район плавания, цели аренды, размер платы (ставку фрахта), порядок и сроки ее уплаты, срок действия договора, время и место приема и сдачи судна.

Форма договора фрахтования для автомобильной перевозки груза установлена в Приложении №2 к Правилам автомобильных перевозок грузов, утвержденного Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 970 «Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов».

Таким образом, для юридического оформления факта заключения договора международной перевозки и, соответственно, осуществления транспортной операции, необходимо составление транспортной документации, отвечающей требованиям соответствующего международного соглашения и внутреннего законодательства заинтересованных государств.

Транспортные конвенции определяют, как правило, только основные реквизиты, но не форму транспортной документации. Это объясняется тем, что форма такой документации периодически обновляется, и закрепление ее в межгосударственных соглашениях, некоторые из которых подлежат ратификации, создавало бы излишние препятствия для совершенствования используемых на международном транспорте документов.

Транспортная документация выполняет три основные функции:

- содержит необходимые указания перевозчику;
- является доказательством договора перевозки и его условий;
- дает право на распоряжение грузом.

Особенность транспортной документации в международных перевозках состоит в том, что она должна содержать данные, обеспечивающие выполнение таможенных, административных и иных процедур в странах следования груза.

Согласно п. 2 ст. 739 ГК: заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного актами законодательства).

Согласно п. 2 ст. 740 ГК: если иное не определено законодательством, заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом и (или) иным документом, предусмотренным законодательством, а сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Согласно ст. 97 Воздушного кодекса: к перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почтовых отправлений, определенные авиационными правилами.

Формы билета, багажной квитанции, грузовой накладной и иных документов, используемых при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почтовых отправлений, за исключением почтовой накладной, определяются авиационными правилами. Форма почтовой накладной устанавливается актами Всемирного почтового союза.

Согласно ст. 69 Кодекса внутреннего водного транспорта: заключение договора перевозки груза внутренним водным транспортом подтверждается составлением коносамента. Коносамент оформляется в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь. Кроме коносамента при оформлении перевозки груза внутренним водным транспортом оформляются другие перевозочные документы, являющиеся обязательными для всех лиц, участвующих в перевозке грузов внутренним водным транспортом.

Согласно ст. 86 Кодекса торгового мореплавания: после приема груза к морской перевозке перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент. Перевозчик вправе выдать не коносамент, а иной документ в подтверждение получения груза для морской перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки груза и приема его перевозчиком.

Применительно к перевозкам грузов на отдельных видах транспорта исторически сложились и используются две системы документации: накладная (железнодорожные, автомобильные, воздушные и внутренневодные перевозки) и коносамент (морские, внутренневодные, а также смешанные перевозки).

Остановимся подробнее на каждом из этих документов.

Накладная составляется по определенной форме и имеет определенное содержание, предписанное международными транспортными конвенциями или национальным законодательством применительно к отдельным видам

транспорта. Например, Постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 30.06.2016 № 58 «О формах товарно-транспортной накладной и товарной накладной и порядке их заполнения» установлены формы товарно-транспортной и товарной накладной.

В отличие от коносамента, накладная составляется и подписывается грузоотправителем, и лишь отдельные сведения в нее могут быть внесены перевозчиком. Коносамент, напротив, составляется и подписывается перевозчиком.

Накладная, как правило, содержит следующие реквизиты: наименование отправителя и получателя груза, их почтовые адреса и банковские данные, пункты отправления и назначения (в случае необходимости пункты перевалки), точное наименование груза, количество мест, массу и объем груза, отправительскую маркировку груза.

Коносамент фиксирует все основные условия предстоящей перевозки, которые ввиду диспозитивности норм морского права могут уточняться сторонами путем внесения дополнений и оговорок. Накладная такого широкого перечня условий перевозки не содержит, а круг вносимых в накладную оговорок ограничен или они вообще не допускаются. Например, требования к коносаменту установлены в ст. 87 Кодекса торгового мореплавания, форма установлена в Приложении №3 Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005 № 3 «Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом».

Коносамент, будучи товарораспорядительным документом, является ценной бумагой. Накладная такого значения не имеет.

В юридической литературе отмечается различная «доказательственная сила» транспортных документов. Считается, что «доказательственное значение» выше у коносамента, нежели накладной. Это обусловлено тем, что коносамент составляется самим перевозчиком и под ним стоит его подпись. В то же время следует учитывать, что согласно большинству действующих международных соглашений по различным видам транспорта сведения транспортного документа могут оспариваться при помощи иных доказательств (п. 1 ст. 9 КДПГ, ст. 11 Варшавской конвенции, п. 4 ст. 3 Брюссельской конвенции и др.). Наличие в коносаменте тех или иных сведений не лишает заинтересованных лиц права оспаривать правильность содержащихся в нем данных о грузе путем предоставления других, более достоверных и убедительных доказательств.

Международные соглашения в области морских перевозок, а вслед за ними национальное законодательство стран-участниц устанавливают четкий перечень реквизитов, которые должны включаться в коносамент. Так, например, согласно ст. 87 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь, коносамент должен содержать следующие данные:

- 1) наименование перевозчика и его местонахождения;
- 2) название судна, если груз принят к морской перевозке на определенном судне;
- 3) место погрузки и дату приема груза перевозчиком в порту погрузки;

- 4) наименование отправителя и его местонахождение;
- 5) место назначения груза либо место назначения или направления судна;
- 6) наименование получателя, если он указан отправителем;
- 7) наименование груза, основные марки, необходимые для его идентификации, а в необходимых случаях - прямое указание относительно опасного характера или особых свойств груза, число мест или предметов и массу груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они указаны отправителем;
- 8) описание внешнего состояния груза и его упаковки;
- 9) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в договоре или другом документе, либо указание, что фрахт уплачен полностью;
- 10) время и место выдачи коносамента;
- 11) число оригиналов коносамента, если их больше одного;
- 12) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени.

Необходимо подчеркнуть, что по установившемуся правилу невключение тех или иных из перечисленных данных в коносамент не влияет на его юридическую силу в качестве транспортного документа. В то же время по соглашению сторон допускается включение в коносамент дополнительных, помимо перечисленных, условий и сведений, а также оговорок относительно преимущественного состояния принятого к перевозке груза.

В зависимости от того, осуществляется ли перевозка в рамках линейного судоходства или по чартеру, различают линейные коносаменты и чартерные коносаменты.

Виды коносамента в зависимости от предоставляемых прав по распоряжению грузом:

именной коносамент - выдан на имя определенного получателя,

ордерный коносамент – по приказу отправителя или получателя. Таких передаточных надписей, сделанных последовательно, может быть несколько. В таком случае груз выдается тому лицу, которое указано в последней из передаточных надписей.

на предъявителя.

Международная перевозка грузов, выполняемая последовательно несколькими перевозчиками, может оформляться так называемым сквозным коносаментом, который, в свою очередь, подразделяется на морской сквозной коносамент, обычный сквозной коносамент и коносамент на смешанную перевозку.

Морской сквозной коносамент включает в себя, по сути, несколько коносаментов на перевозку грузов в порт назначения, выполняемую последовательными перевозчиками. Поэтому юридически такой коносамент оформляет серию самостоятельных договоров морской перевозки, обособленных и не зависящих друг от друга. Ответственность каждого из последовательных перевозчиков ограничивается периодом времени, в течение

которого груз находится в его владении, т.е. периодом, который охватывает его собственный коносамент.

Обычный сквозной коносамент представляет собой документ, на основании которого выдавшее его лицо (перевозчик) принимает на себя ответственность за перевозку грузов всеми последовательными перевозчиками от пункта отправления до пункта назначения (п. 1 ст. 10 Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г.).

Коносамент на смешанную перевозку есть обычный сквозной коносамент, охватывающий не менее двух различных видов транспорта (автомобильный, морской, железнодорожный). Лицо, выдавшее такой коносамент, несет ответственность за груз от места его получения до места доставки.

Различают бортовые коносаменты и коносаменты на груз, принятый к перевозке. Первый из них выдается на груз, уже погруженный на судно, а второй – на груз, сданный на склад перевозчика для последующей погрузки на судно и перевозки.

Коносамент выписывается в двух, трех или более экземплярах и передается согласно условиям договора купли-продажи. Как правило, комплект коносаментов пересылается получателю или банку, обслуживающему одну из сторон по договору купли-продажи, однако по согласованию сторон возможны и другие варианты рассылки. В тексте всех форм коносаментов ниже указания на число подписанных экземпляров содержится условие о том, что после выдачи груза по одному из экземпляров – оригиналу – все остальные – копии – становятся недействительными.

Пассажирский билет.

Перевозка багажа в международном сообщении оформляется багажной квитанцией, которая на воздушном и некоторых других видах транспорта для удобства объединена с пассажирским билетом.

Пассажирский билет на всех видах транспорта является предъявительским и, в принципе, может до начала перевозки передаваться другим лицам. Однако на воздушном транспорте в соответствии с п. «е» ст. 29 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7.12.1944 применяется именной пассажирский билет. Данная конвенция предусматривает, что если на борту самолета находятся пассажиры, воздушное судно должно иметь список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения. Именной билет применяется и на морском транспорте.

Пассажирский билет является доказательством заключения договора с данным перевозчиком. Однако, учитывая предъявительский характер данного документа, в случае его утраты пассажиром возобновление является проблематичным. Правила международных воздушных перевозок ИАТА и основывающиеся на них правила перевозок авиакомпаний говорят о праве перевозчика выдать по просьбе пассажира взамен утерянного новый билет, если будут представлены достаточные доказательства и пассажир дает письменное обязательство возместить перевозчику убытки, возможные от выдачи нового билета. В других международных соглашениях правил на такие случаи не

содержится, а национальные законодательства вопрос о выдаче пассажиру нового билета взамен утраченного решают отрицательно.

Некоторые международные соглашения предусматривают возможность выдачи коллективного пассажирского билета, применяемого обычно при перевозках группы туристов.

Договоры, обеспечивающие оказание сопутствующих транспортному процессу услуг, получили наименование смежных.

Кроме основных договоров, оформляющих непосредственно перевозку, транспортный процесс обслуживается также смежными транспортными договорами. К числу смежных транспортных договоров относится договор международной транспортной экспедиции, согласно которому одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза.

Согласно ст. 8 Закона Республики Беларусь от 13.06.2006 № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности» К транспортно-экспедиционным услугам относятся:

услуги, связанные с подготовкой груза к перевозке: определение массы груза, упаковка, затаривание, маркировка, пакетирование, сортировка груза;

услуги, связанные с погрузкой (выгрузкой) груза: обеспечение выполнения погрузочно-разгрузочных работ, в том числе перевалки груза при смешанной перевозке, закрепления, укрытия, увязки груза, а также предоставление необходимых для этих целей приспособлений;

организация процесса перевозки груза, в том числе являющегося экспресс-грузом в соответствии с Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, подписанным в г. Москве 11 апреля 2017 года, любым видом транспорта;

оформление сопроводительных документов;

сопровождение груза в процессе перевозки и иные услуги по обеспечению его сохранности;

заключение со страховой организацией договоров добровольного страхования грузов в соответствии с законодательством Республики Беларусь;

согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;

консолидация и деконсолидация отправок грузов;

представление груза и сопроводительных документов в таможенные органы;

проверка количества мест, массы и состояния груза;

хранение груза;

прием груза в пункте назначения;

уплата пошлин, сборов и других платежей, связанных с оказываемыми транспортно-экспедиционными услугами;

осуществление расчетов с участниками транспортно-экспедиционной деятельности;

консультирование по вопросам организации перевозок грузов;  
оказание информационных услуг, связанных с перевозкой груза;  
иные услуги, связанные с перевозкой груза.

Характерной чертой договора экспедиции является то, что экспедитор, как правило, привлекает к выполнению отдельных обязательств третьих лиц.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и маршрутом, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором.

Важное место также занимает таможенное декларирование. Основное нормативное регулирование – Договор о ЕАЭС, Таможенный кодекс ЕАЭС, Закон о таможенном регулировании.

Согласно п. 36 ст. 2 Таможенного кодекса ЕАЭС «таможенные документы» - таможенная декларация и иные документы, составляемые исключительно для совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, а также в ходе и по результатам совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.

Таким образом, под таможенными документами могут подразумеваться таможенная декларация (к примеру, декларация на товары, транзитная декларация) и иные документы (в частности, акт таможенного досмотра (таможенного осмотра) товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС физлицами для личного пользования в сопровождаемом багаже), составляемые исключительно для совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, а также в ходе и по результатам совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.

Согласно ст. 73 Закона Республики Беларусь от 10.01.2014 № 129-3 «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» декларантом может быть лицо, отвечающее требованиям, установленным статьей 83 Таможенного кодекса ЕАЭС, с учетом положений настоящей статьи.

Например, декларантами товаров, помещаемых под таможенные процедуры, могут выступать: 1) лицо государства-члена:

являющееся стороной сделки с иностранным лицом, на основании которой товары перемещаются через таможенную границу Союза;

от имени и (или) по поручению которого заключена сделка, указанная в абзаце втором настоящего подпункта;

имеющее право владения, пользования и (или) распоряжения товарами, - если товары перемещаются через таможенную границу Союза не в рамках сделки, одной из сторон которой является иностранное лицо;

являющееся стороной сделки, заключенной с иностранным лицом или с лицом государства-члена в отношении иностранных товаров, находящихся на таможенной территории Союза;

являющееся экспедитором, - при заявлении таможенной процедуры таможенного транзита;

4) перевозчик, в том числе таможенный перевозчик, - при заявлении таможенной процедуры таможенного транзита;

Ответственность международного перевозчика

Институт ответственности в международном транспортном праве выполняет две важные функции. С одной стороны, он призван обеспечить защиту имущественных интересов лиц, пользующихся услугами международных перевозчиков. С другой стороны, ответственность перевозчика, стимулируя его к надлежащей организации выполнения услуг, не должна в то же время порождать для него чрезмерных финансовых последствий, которые могли бы поставить под угрозу нормальное функционирование транспортных линий.

В силу этого ответственность по договору международной перевозки имеет ряд существенных отличий в сравнении с общегражданским институтом ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение договорных обязательств.

В отличие от общегражданского принципа полной ответственности за причиненный ущерб (полное возмещение реального ущерба и упущенной выгоды), по ответственность международного перевозчика за исполнение обязательств по договору перевозки является ограниченной. Ограничения могут устанавливаться как в абсолютном выражении, т.е. в виде предельной конкретной суммы денежных средств, выше которой не может быть получено возмещение от перевозчика независимо от суммы причиненного в процессе перевозки ущерба, так и в относительном выражении, например, в виде определенного процента от провозной платы. Предел гражданской ответственности международного перевозчика предусматривается в настоящее время по всем видам транспорта и практически по всем случаям ненадлежащего выполнения обязательств (просрочка, порча груза, причинение вреда здоровью пассажира и т.д.).

Имеются некоторые отличия и в отношении вины перевозчика, которая в ряде случаев должна быть доказана второй стороной по договору, что означает отступление от общегражданского принципа презумпции вины должника. Такие случаи предусматриваются, в частности, соглашениями в области автомобильного и железнодорожного транспорта, о чем более подробно будет сказано в соответствующих разделах.

Некоторые транспортные конвенции содержат правило об освобождении перевозчика от ответственности за вину третьих лиц, если перевозчик не мог предотвратить возникновение ущерба от таких действий, несмотря на проявление надлежащей заботливости (например, § 2 и § 3 ст. 2 Дополнительного соглашения к Международной конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа (МПК) 1970 г.).

В случае ненадлежащего исполнения международным перевозчиком обязательств по договору в большинстве случаев предусматривается обязательный досудебный претензионный порядок, несоблюдение которого исключает возможность обращения в суд с иском о возмещении ущерба.

Таким образом, перевозчик как сторона по гражданско-правовому договору находится, в определенной степени, в более привилегированном положении по сравнению с другими участниками транспортного процесса.

#### **ЛЕКЦИЯ 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Международные автомобильные сообщения организовываются заинтересованными государствами путем заключения соответствующих соглашений, определяющих единообразные правила дорожного движения, установления дорожных знаков и сигналов, получения разрешений на пересечение государственных границ и осуществление перевозки по иностранной территории, урегулирования таможенных и налоговых вопросов, оказания технической помощи иностранным транспортным средствам и т.д.

Ст. 1 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках автомобильная перевозка – автомобильная перевозка пассажиров и багажа или грузов. Ст. 4 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках подразделяет автомобильные перевозки на (1) внутриреспубликанские и (2) международные автомобильные перевозки.

Автомобильные перевозки пассажиров могут выполняться в (1) нерегулярном или (2) регулярном сообщении.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении включают в себя следующие виды автомобильных перевозок пассажиров:

(1) автомобильные перевозки пассажиров автомобилями–такси;  
(2) автомобильные перевозки предварительно организованной заказчиком автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении группы пассажиров к месту их работы, учебы, проведения массовых мероприятий, а также в связи со служебной командировкой и (или) обратно из таких мест, автомобильные перевозки, выполняемые в целях организации туристических путешествий, в том числе экскурсий, проведения свадебных, юбилейных и иных торжеств, ритуальных обрядов;

(3) автомобильные перевозки, выполняемые в целях транспортного обслуживания государственных органов (организаций) в случаях, предусмотренных законодательством;

(4) иные виды автомобильных перевозок пассажиров, установленные Советом Министров Республики Беларусь.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении подразделяются на (1) автомобильные перевозки пассажиров транспортом общего пользования и (2) иные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

Нормативное регулирование:

– Международное регулирование (несколько примеров):

1. Конвенция о договоре международной дорожной грузоперевозки (КДПГ) от 1956 года (Женевская конвенция); и Протокол к Конвенции КДПГ от 1978 года;

2. Таможенная конвенция о международной грузоперевозки (по книжке МДП) от 1975 года;

3. Европейское соглашение о международной перевозке опасного груза (ДОПОГ) от 1957 года; и Протокол к ДОПОГ (1993);

4. Конвенция о договоре международной автоперевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1973 года; и Протокол к КАПП от 1978 года;

5. В рамках ЕАЭС – Приложение №24 к Договору о ЕАЭС (Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике, Решения Коллегии ЕАЭС по таможенным процедурам транзита, Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок, Решения ЕЭК о санитарном, ветеринарном, карантинном контроле.

6. Двусторонние соглашения. Пример стран – Австрия, Азербайджан, Армения, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, РФ (2023 года – Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о международных автомобильных перевозках), Узбекистан, Эстония.

Соглашение регламентирует вопросы перевозки пассажиров и грузов по территориям Беларуси и России белорусскими и российскими субъектами хозяйствования. В соответствии с соглашением осуществляются международные автомобильные перевозки пассажиров и грузов между государствами сторон, транзитом по их территориям, с территории третьего государства или на территорию третьего государства, а также каботажные автомобильные перевозки грузов.

Соглашением установлено, что перевозки пассажиров в регулярном сообщении организуются по согласованию между компетентными органами государств, а перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении – между государствами сторон, транзитные перевозки по их территориям осуществляются без разрешений в случаях, установленных в соглашении.

Отмечается, что перевозки, предусмотренные соглашением, могут выполняться только перевозчиком, который в соответствии с законодательством своего государства допущен к осуществлению международных автомобильных перевозок. Транспортное средство при этом должно иметь регистрационные и отличительные знаки своего государства. Прицеп и полуприцеп могут иметь

регистрационные и отличительные знаки других стран при условии, что грузовой автомобиль, автомобильный тягач и автобус имеют регистрационные и отличительные знаки государства одной из сторон, указано в соглашении.

Перевозка грузов по территории государств сторон соглашения выполняется в соответствии с допустимыми весовыми и габаритными параметрами автотранспортного средства, установленными законодательством государства, по территории которого выполняется перевозка.

Документ предусматривает постепенную отмену разрешительной системы в отношении перевозок грузов в третьи страны или из них. Либерализация этих перевозок будет проведена в пять этапов, полностью процесс будет завершён к 2030 году.

– Национальное регулирование:

1. Глава 40 ГК
2. Подп. 8 п. 1 ст. 1125, 1129, 1121–1122 ГК (коллизийное регулирование)
3. Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278–З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»
4. Подзаконные акты

Развитие международного автомобильного сообщения привело к заключению в 1949 г. Конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах. Конвенция состояла из 6 глав, первая из которых определяла сферу применения Конвенции; в главе II устанавливались общие требования к водителям и порядок движения по дорогам; глава III была посвящена сигнализации; в четвертой главе об автомобилях и прицепах формулировались требования к их техническому состоянию, к номерам и знакам; в главе V были определены требования к водителям в международном движении, включая условия выдачи им права на управление автомобилем; наконец, глава VI содержала правила движения на велосипедах.

В 1968 г. в Вене были подписаны новые тексты Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а в 1971 г. было заключено Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении. Эти тексты существенно дополняют положения Конвенции. Договаривающиеся стороны обязались принимать меры к тому, чтобы действующие на их территориях правила дорожного движения отвечали требованиям Конвенции. Они также приняли на себя обязательство допускать к международному движению на своей территории автомобили и прицепы, отвечающие требованиям Конвенции, и признают свидетельства о регистрации и водительские удостоверения, выдаваемые в соответствии с положениями Конвенции.

В соответствии с Конвенцией автомобиль, используемый для международного сообщения, должен иметь свидетельство о регистрации, содержащее определенный минимум сведений, регистрационный номер, отличительный знак государства регистрации, а также опознавательные знаки, отвечающие установленным Конвенцией требованиям. Другим основанием для допуска к международному движению является наличие национального или

международного водительского удостоверения (п. 1 ст. 41). В Конвенции предусмотрены требования к форме и содержанию таких удостоверений (приложения 6 и 7) и установлено, что договаривающиеся стороны могут не признавать на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось 18 лет (п. 2 «б» ст. 41). Определен порядок лишения водителей права пользоваться водительским удостоверением в случае нарушения правил движения (ст. 42). В Конвенцию введен ряд норм о перевозках грузов. Так, в ст. 30 даны общие указания о порядке размещения и крепления транспортируемых грузов и некоторые специальные правила в отношении перевозок негабаритных грузов.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. дает более подробную, в сравнении с Протоколом 1949 г., классификацию дорожных знаков и сигналов, а также более полно определяет их значение и порядок применения. Характеристика отдельных знаков и сигналов содержится в приложениях к Конвенции, которых в редакции Протокола 1949 г. не было.

Наиболее крупным соглашением, регулирующим условия заключения и исполнения договора международной автомобильной перевозки грузов является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (вместе с Протоколом о подписании) (Заключена в г.Женева 19.05.1956) которая сокращенно именуется КДПГ или CMR.

Сфера распространения.

(1) договор дорожной перевозки грузов  
(2) использованием транспортных средств за вознаграждение;  
(3) место принятия груза и место, предназначенное для доставки груза, указанные в данном договоре, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции, независимо от местожительства и гражданства сторон, заключающих договор.

Конвенция не применяется к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям; к перевозкам покойников, а также к перевозкам обстановки и мебели при переездах (п. 4 ст. 1).

Если несколько видов транспорта, анализируется, была ли разгрузка и где произошла утрата груза, его повреждение или задержка доставки

1. С оговоркой относительно положений статьи 40 (несколько перевозчиков) всякое условие, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции, признается недействительным и не имеющим юридической силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других содержащихся в договоре условий.

2. В частности, недействительным признается условие, в силу которого перевозчику переуступаются права, предоставленные страхователю груза, или любое аналогичное условие, а также всякое условие, которым перекладывается бремя доказывания.

Документ, определяющий перевозку, – накладная (ст. 4 Конвенции). Однако статья содержит специальное указание на то, что отсутствие,

неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются положения Конвенции. Такая оговорка сделана для того, чтобы предоставить правовую защиту интересам сторон на случай ошибочного оформления или утраты документов. В этих случаях, очевидно, стороны вправе представлять иные доказательства условий договора перевозки.

Накладная составляется в трех экземплярах (оригиналах), подписанных отправителем и перевозчиком. Если несколько видов транспорта, несколько партий, можно требовать составления отдельной накладной на каждое используемое транспортное средство или на каждый вид груза, или на каждую партию груза.

Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика.

Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя;
- c) имя и адрес транспортного агента;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);
- j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие;
- k) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией (ст. 6).

В случае необходимости накладная должна также содержать указания на запрещение перегрузки груза, на расходы, которые отправитель принимает на свой счет, сумму наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза, заявленную стоимость груза и сумму дополнительной ценности его при доставке, инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза, дополнительный срок выполнения перевозки, перечень документов, переданных перевозчику.

При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок действует презумпция, согласно которой груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии, а число грузовых мест соответствуют указаниям в накладной.

Согласно ст. 7 КДПГ грузоотправитель несет ответственность за все издержки, ущерб и убытки, причиненные перевозчику вследствие неточности или недостаточности:

a) указаний, приведенных в подпунктах b), d), e), f), g), h), j) пункта 1 статьи 6;

b) указаний, приведенных в пункте 2 статьи 6;

c) всех иных указаний или инструкций, которые предоставляются грузоотправителем для составления накладной или для их включения в нее.

Если накладная не содержит указаний, предусмотренных в подпункте k) пункта 1 статьи 6, перевозчик несет ответственность за все расходы, ущерб и убытки, которые могут быть причинены лицу, обладающему правом распоряжения грузом, вследствие такого упущения.

Накладная является достаточным при отсутствии опровержения доказательством заключения договора перевозки, выполнения его условий и получения груза перевозчиком.

Для целей выполнения таможенных или иных официальных процедур до доставки груза грузоотправитель обязан приложить необходимые документы к накладной или предоставить их в распоряжение перевозчика, а также снабдить перевозчика всей необходимой информацией. Обязанностью перевозчика не является проверка правильности или полноты таких документов и информации. Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за всякий ущерб, причиненный отсутствием, недостаточностью или неправильностью таких документов и информации, за исключением случаев противоправного деяния или халатности со стороны перевозчика.

Глава IV Конвенции содержит положения, касающиеся ответственности перевозчика. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки (п. 1 ст. 17). Он освобождается от этой ответственности, если указанные обстоятельства произошли по вине правомочного по договору лица.

Следует особо отметить, что перевозчик освобождается от ответственности, если потеря или повреждение груза является следствием особого риска, «неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств»:

a) с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально оговорено и указано в накладной;

b) с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче или повреждению без упаковки или при неудовлетворительной упаковке их;

c) с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или получателем...;

d) с природой некоторых грузов, подверженных из-за этих свойств..., полной или частичной гибели или повреждению, в частности,

подверженных поломке, ржавению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов или грызунов;

е) с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;

ф) с перевозкой животных» (п.4 ст. 17).

При этом на перевозчике лежит бремя доказательства того, что потеря, повреждение или опоздание груза произошли по вине правомочного по договору лица (п.1 ст. 18). Однако согласно п. 2 указанной статьи, если перевозчик докажет, что при создавшихся обстоятельствах потеря груза или его повреждение могли явиться следствием рисков, указанных в п. 4 ст. 17, допускается презумпция, что таковые произошли вследствие этого. Правомочное лицо может, однако доказывать, что частичный или полный ущерб не явился следствием одного из этих рисков.

Под просрочкой Конвенция понимает нарушение оговоренного срока доставки груза, либо, если срок сторонами специально не оговаривался, такую ситуацию, при которой фактическая продолжительность перевозки превышает время, необходимое для выполнения перевозки при обычных условиях добросовестным перевозчиком.

В статье 20 четко указано, что правомочное по договору лицо может считать груз потерянным без представления иных доказательств, если он не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

Следует отметить также, что при возникновении обязанности возмещения ущерба перевозчиком, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия груза к перевозке. При этом стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или текущей рыночной цены, или же при отсутствии той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

Если перевозка, условия которой определяются единым договором, осуществляется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку, причем второй перевозчик и каждый из следующих перевозчиков становятся, в силу принятия ими груза и накладной, сторонами договора перевозки на указанных в накладной условиях.

Как и другие транспортные конвенции, КДПГ устанавливает абсолютный предел ответственности автомобильного перевозчика за утрату или повреждение груза. Согласно п. 3 ст. 23 размер возмещения не может превышать 8,33 расчетной единицы за кг недостающего веса брутто.

Расчетной единицей является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда.

Кроме возмещения стоимости утерянного груза возмещению подлежат оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой. Эти расходы возмещаются полностью в случае полной

утраты груза, а в случае частичной потери – в пропорции, соответствующей размеру ущерба. Иные убытки возмещению не подлежат.

В случае просрочки перевозчик обязан возместить убытки, вызванные такой просрочкой. Размер такого возмещения не должен превышать платы за перевозку. При этом убытки должны быть доказаны правомочным по договору лицом.

Конвенция содержит правила в отношении возможной по применимому праву конкуренции исков. Согласно ст. 28, в тех случаях, когда, согласно применяемому законодательству, в связи с утратой, повреждением груза или задержкой доставки, произошедшими при выполнении подпадающей под действие настоящей Конвенции перевозки, может быть предъявлено внедоговорное требование, перевозчик может сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие его ответственность или определяющие или ограничивающие возмещение, подлежащее уплате. Когда встает вопрос о внедоговорной ответственности за утрату, повреждение или задержку доставки, произошедшие по вине одного из лиц, за которых перевозчик несет ответственность согласно положениям статьи 3, такое лицо может также сослаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие ответственность перевозчика или определяющие или ограничивающие возмещение, подлежащее уплате. Таким образом, в этой части положения Конвенции имеют преимущество перед нормами внутреннего права даже в том случае, когда ставится вопрос о применении норм внутреннего законодательства, формально относящегося к иным вопросам, нежели договор перевозки грузов.

Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей главы, которые исключают или ограничивают его ответственность или являются основанием для перекладывания бремени доказывания на другую сторону, если ущерб был вызван его противоправным деянием или такой халатностью с его стороны, которая, согласно законодательству, применяемому судом, рассматривающим дело, приравнивается к противоправному деянию.

По любым спорам, возникающим вследствие перевозок, осуществленных в соответствии с настоящей Конвенцией, истец может направить иск в любой суд страны – участницы Конвенции, указанной в договоре между сторонами, а также в суд страны, на территории которой:

а) ответчик является обычным резидентом или на территории которой находится головной офис, филиал или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или

б) находится место принятия груза перевозчиком или место, предназначенное для доставки.

Обращение в другие суды не допускается.

Если в отношении претензии, упоминаемой в пункте 1 настоящей статьи, дело находится на рассмотрении в суде, компетентном в силу положений указанного пункта, или в отношении такой претензии судом было вынесено решение, новый иск не может быть предъявлен с участием тех же сторон и на тех же основаниях, за исключением случая, когда решение суда по первому иску не

может быть приведено в исполнение в стране, в которой инициирован новый судебный процесс.

Период подачи исков, связанных с перевозкой, выполненной в соответствии с настоящей Конвенцией, составляет один год. Однако в случае противоправного деяния или такой халатности, которая, согласно законодательству, применяемому судом, рассматривающим дело, приравнивается к противоправному деянию, срок исковой давности устанавливается равным трем годам. Срок исковой давности исчисляется:

а) в случае частичной утраты, повреждения груза или задержки доставки – со дня доставки груза;

б) в случае утраты всего груза – с тридцатого дня после окончания согласованного срока или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня после принятия груза перевозчиком;

с) во всех прочих случаях – по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

День, указанный выше в качестве точки отсчета срока подачи иска, не принимается в расчет при установлении такого срока.

Предъявление письменной претензии приостанавливает отсчет срока исковой давности до того дня, когда перевозчик в письменной форме откажет в удовлетворении претензии с возвращением приложенных к ней документов. В случае частичного признания предъявленной претензии срок подачи иска возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Бремя доказывания факта получения претензии или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов возлагается на сторону, ссылающуюся на данный факт. Предъявление дальнейших претензий на том же основании не прерывает течения срока подачи исков.

При условии соблюдения положений, продление срока подачи иска регулируется правовыми нормами суда, рассматривающего дело. Теми же правовыми нормами регулируется перерыв течения срока исковой давности.

Право предъявления иска, погашенное исковой давностью, не может быть осуществлено в форме подачи возражения на исковое заявление или встречного иска.

Договор перевозки может содержать статью, которой признается компетенция арбитражного суда, при условии, что такой статьей предусматривается, что арбитражным судом будут применяться положения настоящей Конвенции.

Таможенная конвенция Организации Объединенных Наций «О международной перевозке грузов с применением книжки МДП» (Конвенция МДП, 1975 г.) (Заключена в г.Женева 14.11.1975).

Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся стороны или той же самой

Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть перевозки МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

То есть перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по территории другой страны. Допускается перевозка груза с применением книжки МДП, когда только часть такой перевозки производится автомобильным транспортом. В этих положениях не оговаривается, какая часть перевозки должна производиться автомобильным транспортом; достаточно, чтобы это имело место на каком-либо участке между началом и концом перевозки МДП. Однако, несмотря на первоначально намерение грузоотправителя, может случиться так, что из-за непредвиденных причин, обусловленных либо коммерческими соображениями, либо дорожно-транспортными обстоятельствами, никакая часть перевозки не может быть выполнена автомобильным транспортом. В таких исключительных случаях Договаривающиеся стороны тем не менее должны принимать книжку МДП, и ответственность гарантийных объединений остается в силе.

Конвенция предусматривает составление при международных автомобильных перевозках по установленному образцу особого таможенного документа – книжки МДП (аббревиатура слов «международная дорожная перевозка»).

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных пунктах. Основным принципом режима таможенного транзита является освобождение транзитных грузов от уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов при условии предоставления любого необходимого обеспечения.

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных пунктах. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможенных пунктах досмотр грузов.

Когда перевозка МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR», одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны. Они должны быть съемными либо установлены и сконструированы таким образом, чтобы их можно было перевернуть, накрыть, сложить или иным образом показать, что данная перевозка не имеет отношения к процедуре МДП.

На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно

дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листков, какое необходимо для осуществления данной перевозки МДП.

Перевозка МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения, однако общее число таможен места отправления и места назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможням места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможи места отправления. Для увеличения общего числа пунктов погрузки и разгрузки в ходе одной транспортной операции дорожное транспортное средство или состав транспортных средств могут производить несколько перевозок МДП последовательно или одновременно, причем каждую с применением отдельной книжки МДП.

В Беларуси необходимо получить разрешение на допуск к процедуре МДП и пользованию книжками МДП. Он осуществляется в БАМАП с представлением документов, например, заявление, копии свидетельств о регистрации транспортных средств (технических паспортов) в отношении механических транспортных средств, заявленных для осуществления международных перевозок грузов; копии не менее 10-ти международных товарно-транспортных накладных «CMR», подтверждающих осуществление международных автомобильных перевозок грузов в течение не менее 6 месяцев до дня представления заявления; копия бухгалтерского баланса за квартал, предшествующий дате обращения за выдачей разрешения на допуск к процедуре МДП и пользованию книжками МДП; копии документов, подтверждающих наличие в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении основных средств: транспортных средств, зданий, сооружений, машин, оборудования и иного имущества, остаточная стоимость которых эквивалентна сумме не менее:

– 9 000 евро на день обращения за выдачей разрешения на допуск, при использовании только одного механического транспортного средства, заявленного для осуществления международных перевозок грузов;

– 5 000 евро на день обращения за выдачей разрешения на допуск за каждое последующее механическое транспортное средство, заявленное для осуществления международных перевозок грузов;

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы таким образом, чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб; чтобы печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом; чтобы в них не было потайных мест для сокрытия грузов; чтобы все места были легко

доступны для таможенного досмотра. Для удовлетворения этих требований Приложение 2 к Конвенции содержит специальные правила, касающиеся технических условий допустимости транспортных средств.

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможне досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Если таможенные печати и пломбы повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства, и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Конвенция содержит специальные положения, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов. Так, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может, по решению таможенных органов места отправления, осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров. Однако это возможно лишь в том случае, если, по мнению таможенных органов места отправления, такие грузы и принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию или снабдить их таможенными печатями и пломбами и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие груза без оставления видимых следов.

Беларусь не присоединилась к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года.

Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (Заключена в г.Бишкеке 09.10.1997).

Международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа на территории государств – участников СНГ (Конвенция не подписана Грузией, Туркменистаном) регламентируются Конвенцией о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа 1997 г., которая с 1999 г. вступила в силу и для Республики Беларусь.

она распространяется на перевозчиков сторон, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами (не менее 7 мест для сидения, не считая водителя, рф сделала оговорку – более 8 мест), независимо от страны их регистрации, и имеет для них обязательную силу, а также на перевозки пассажиров и их багажа автобусами, когда в договоре перевозки указано, что перевозка осуществляется по территориям не менее двух сторон и пункт отправления или пункт назначения находится на территории одной из сторон.

Конвенция понимает под «пассажем» физическое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком.

Багаж – груз, упакованный для отправления транспортом и перевозимый отдельно от пассажира.

Договор перевозки пассажира оформляется билетом, а багажа – багажной квитанцией, подтверждающей принятие багажа к перевозке.

Документы:

Билет – документ, удостоверяющий право пользования пассажиром автобусом и подтверждающий заключение договора перевозки между перевозчиком и пассажиром;

Багажная квитанция – документ, подтверждающий прием багажа для перевозки.

Форма билета, багажной квитанции и формуляра утверждается государственными компетентными органами в области автомобильного транспорта перевозчика и признается государственными компетентными органами в области транспорта других государств, по территории которых осуществляется перевозка.

Условие договора перевозки, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, признается не имеющим силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора перевозки. Недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику предоставляются права, вытекающие из договора страхования.

Согласно положениям Конвенции перевозчик несет ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира или ущерб багажу во время перевозки в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим вредом, причиненным здоровью пассажира, независимо от места и времени происшествия (во время перевозки, посадки, высадки или погрузки, выгрузки багажа); а также в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждением. Перевозчик несет ответственность за багаж с момента принятия его к перевозке до момента его доставки либо сдачи на хранение.

Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру, или ущерб, нанесенный багажу, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, а также, если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, имеющего скоропортящиеся или запрещенные для перевозки вещества, средства или предметы.

Конвенция не содержит правил определения ущерба, причиненного здоровью пассажира. Вред или ущерб, упомянутый в настоящей Конвенции, исчисляется в национальной валюте государства, на территории которого он был причинен.

Пассажир, которому в процессе международной перевозки был причинен ущерб, обязан в 7-дневный срок заявить перевозчику претензию. Общий срок

исковой давности по делам, возникающим из причинения вреда пассажиру – 3 года, по утрате или порче багажа – 1 год.

Конвенция содержит в качестве приложения Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников СНГ, где более подробно регламентирована процедура перевозки, посадки, высадки пассажиров, а также перевозки и выдачи багажа.

При автомобильных перевозках через территорию Беларуси, а в случаях коллизионной привязки к белорусскому праву, применяется национальное законодательство Республики Беларусь об автомобильном транспорте – Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278–З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

Международные автомобильные перевозки – автомобильные перевозки, выполняемые за пределы (за пределами) территории Республики Беларусь, из–за ее пределов, а также транзитные автомобильные перевозки, выполняемые через территорию Республики Беларусь между двумя пунктами пересечения Государственной границы Республики Беларусь в местах, установленных законодательством.

В ст. 18 Закона установлены особенности международных автомобильных перевозок. При выполнении транспортными средствами международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь должны применяться тахографы, если иное не предусмотрено международными договорами Республики Беларусь.

*Справочно: Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.02.2008 № 8 «Об утверждении Инструкции о порядке использования тахографов на транспортных средствах».*

Тахограф – оборудование, предназначенное для установки на транспортных средствах в целях показания или регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении этих транспортных средств или об определенных периодах работы их водителей (Указ №551 от 28.11.2005).

Международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются автомобильными перевозчиками, получившими разрешение на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в порядке, установленном законодательством об административных процедурах.

*Справочно: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 07.03.2018 № 188 «Об утверждении Положения о порядке выдачи автомобильным перевозчикам разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении».*

Для его получения необходимо представить, например, схему маршрута, расписание движения транспортных средств по маршруту, таблицы стоимости проезда пассажиров и провоза багажа, график работы водителей, копии договоров с иностранными партнерами об организации международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

В разрешении на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении должны быть указаны маршрут международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, пункты пересечения Государственной границы Республики Беларусь, сведения об автомобильных перевозчиках (наименование и место нахождения юридического лица, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), адрес регистрации по месту жительства индивидуального предпринимателя), периодичность движения, срок действия разрешения.

Начальный и конечный остановочные пункты маршрутов международной автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении должны находиться на автовокзале или автостанции.

Автомобильный перевозчик, выполняющий международные автомобильные перевозки грузов, должен отвечать критериям деловой репутации и финансового состояния, установленным Правилами автомобильных перевозок грузов, а также привлекать к выполнению международных автомобильных перевозок грузов водителей, уровень подготовки которых соответствует требованиям, установленным законодательством.

*Справочно: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 970 «Об утверждении Правил автомобильных перевозок грузов».*

Деловая репутация автомобильного перевозчика считается подтвержденной, если:

лицо (лица), ответственное (ответственные) за организацию и выполнение автомобильных перевозок грузов, не имеет (не имеют) неснятой или непогашенной судимости за совершение преступлений против собственности и порядка осуществления экономической деятельности, нарушение правил охраны труда;

в отношении автомобильного перевозчика в течение 12 месяцев, предшествующих месяцу, в котором производится подтверждение деловой репутации, не принималось решений о приостановлении или прекращении действия лицензии на осуществление деятельности в области автомобильного транспорта в отношении составляющей по выполнению международных автомобильных перевозок грузов.

Для подтверждения своего финансового состояния автомобильный перевозчик, выполняющий международные автомобильные перевозки грузов, являющийся:

юридическим лицом, должен иметь в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении основные средства и иные долгосрочные активы, стоимость которых эквивалентна сумме не менее 9000 евро на одно грузовое механическое транспортное средство и 5000 евро на каждое последующее;

По договору автомобильной перевозки пассажира автомобильный перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Пассажир, если

иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь, обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа. Договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство.

По договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров автомобильный перевозчик (фрахтовщик) обязуется предоставить за плату заказчику автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении (фрахтователю) одно или несколько транспортных средств на один или несколько рейсов для автомобильной перевозки пассажиров. Автомобильный перевозчик обязан подать в срок, установленный договором фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров, исправное транспортное средство в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки пассажиров.

При необходимости выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, за исключением международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заказчик (заказчики) автомобильных перевозок пассажиров либо оператор автомобильных перевозок пассажиров в случае его определения таким заказчиком (заказчиками) обязаны заключить с автомобильными перевозчиками договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Примерная форма договора устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

При приеме багажа к автомобильной перевозке пассажиров автомобильный перевозчик выдает пассажиру багажную квитанцию, которая является основанием для получения багажа по завершении поездки.

Багаж, не востребованный пассажиром или иным лицом, уполномоченным на получение багажа, хранится автомобильным перевозчиком и по истечении 30 дней может быть реализован им в порядке, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Документами, подтверждающими заключение договора автомобильной перевозки пассажира в регулярном сообщении, могут являться проездной документ и (или) иные документы в соответствии с законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь. Сдача пассажиром багажа подтверждается багажной квитанцией. Для выполнения автомобильной перевозки пассажиров по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров оформляется заказ–наряд.

По договору автомобильной перевозки груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его лицу, уполномоченному на получение груза, а заказчик автомобильной перевозки груза обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза установленную плату.

Заказчиком автомобильной перевозки груза могут быть грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор.

По договору фрахтования для автомобильной перевозки грузов автомобильный перевозчик (фрахтовщик) обязуется предоставить за плату

заказчику автомобильной перевозки грузов (фрагтователю) всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для автомобильной перевозки грузов.

Договор об организации автомобильных перевозок грузов. Он не исключает необходимости заключения договора автомобильной перевозки груза либо договора фрагтования для автомобильной перевозки грузов.

Транспортными документами при выполнении автомобильных перевозок грузов признаются:

- ТТН при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов;

- международная товарно–транспортная накладная "CMR", составленная согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, при выполнении международных автомобильных перевозок грузов;

- заказ–поручение;

- иные документы в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов.

Грузоотправитель обязан обеспечить предоставление автомобильному перевозчику грузосопроводительных документов, оформленных надлежащим образом, и несет ответственность за их непредоставление в полном объеме.

За неподачу или несвоевременную подачу транспортного средства в соответствии с договором автомобильный перевозчик несет ответственность, установленную законодательством, а также соглашением сторон.

Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности за неподачу или несвоевременную подачу транспортного средства, если это произошло вследствие непреодолимой силы или других непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, прекращения или ограничения автомобильных перевозок в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном законодательством, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством.

Автомобильный перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, то есть за их утрату, недостачу, повреждение (порчу), происшедшие после принятия груза или багажа к автомобильной перевозке и до выдачи соответственно грузополучателю, пассажиру или уполномоченному лицу, если не докажет, что несохранность груза или багажа произошла вследствие обстоятельств, которые автомобильный перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при автомобильной перевозке груза или багажа, возмещается автомобильным перевозчиком в случае:

- утраты или недостачи груза или багажа – в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;

- повреждения (порчи) груза или багажа – в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере их стоимости;

утраты груза или багажа, сданных к автомобильной перевозке с объявлением их ценности, – в размере объявленной ценности груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из их цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Автомобильный перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращает грузоотправителю (грузополучателю) провозную плату, полученную за автомобильную перевозку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Автомобильный перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, возвращает пассажиру полученную от него плату за провоз багажа.

За задержку отправления транспортного средства или опоздание его прибытия в пункт назначения (за исключением городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении) автомобильный перевозчик уплачивает пассажиру неустойку в размере, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающих жизни и здоровью пассажира, или иных обстоятельств, не зависящих от автомобильного перевозчика.

В случае отказа пассажира от автомобильной перевозки пассажира при задержке транспортного средства автомобильный перевозчик обязан вернуть пассажиру провозную плату в полном объеме.

Вред, причиненный автомобильным перевозчиком жизни или здоровью пассажира, подлежит возмещению в соответствии с главой 58 Гражданского кодекса Республики Беларусь, если законодательством или договором автомобильной перевозки пассажира не предусмотрена повышенная ответственность автомобильного перевозчика.

До предъявления к автомобильному перевозчику иска, вытекающего из обязательств по автомобильной перевозке груза, обязательно предъявление ему соответствующей претензии в порядке и сроки, предусмотренные Правилами автомобильных перевозок грузов. Срок для ответа – 30 дней с даты ее получения.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из обязательств по автомобильной перевозке пассажиров, устанавливается в 3 года с момента, определяемого в соответствии с законодательством. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из обязательств по автомобильной перевозке грузов, устанавливается в 1 год с момента, определяемого в соответствии с законодательством.

Заказчик международной автомобильной перевозки обязан возместить ущерб, причиненный по его вине имуществу автомобильного перевозчика, а

также имуществу третьих лиц, за которое несет ответственность автомобильный перевозчик.

Грузоотправитель при выполнении международных автомобильных перевозок несет ответственность за:

непредъявление к автомобильной перевозке грузов в установленных в соответствующем договоре, заявке или разовом заказе объеме, номенклатуре или сроке;

убытки автомобильного перевозчика и третьих лиц, возникшие вследствие отсутствия международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документов и (или) в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, указанных в международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документах, оформляемых грузоотправителем;

ущерб, причиненный автомобильному перевозчику в связи с дефектами упаковки груза, за исключением случая, когда дефект был известен автомобильному перевозчику в момент доставки груза, а он не указал это в международной товарно–транспортной накладной "CMR".

В случае, если заказчиком международной автомобильной перевозки является экспедитор, он несет ответственность перед автомобильным перевозчиком и третьими лицами за убытки, которые возникли в связи с отсутствием международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документов, если он обязан обеспечить их наличие, и (или) в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, указанных в международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документах, за исключением сведений, обязанность по внесению которых в эти документы возложена на автомобильного перевозчика.

В случае, если заказчиком международной автомобильной перевозки является грузополучатель, он несет ответственность перед автомобильным перевозчиком и третьими лицами за убытки, которые возникли в связи с отсутствием международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документов, если он обязан обеспечить их наличие, и (или) в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой сведений, представляемых им для оформления международной товарно–транспортной накладной "CMR", грузосопроводительных документов.

Автомобильный перевозчик при выполнении международных автомобильных перевозок несет ответственность за:

утрату международной товарно–транспортной накладной "CMR" или приложенных к ней документов;

полную или частичную утрату груза, а также за его повреждение или просрочку в доставке.

Автомобильный перевозчик, получивший разрешение на международную перевозку грузов автомобильным транспортом, несет ответственность за правильное его использование, сохранность и своевременную сдачу.

Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности за утрату или просрочку груза при доставке, если:

утрата (порча) или просрочка произошла по вине грузоотправителя (грузополучателя) либо из-за дефекта, свойственного грузу, или обстоятельств непреодолимой силы;

грузовое транспортное средство применялось без тента, что было согласовано с грузоотправителем и указано в международной товарно-транспортной накладной "CMR" (исключение составляют случаи, когда недостача превышает допустимую или если утрачено грузовое место);

отсутствовала или повреждена упаковка груза, что способствовало его порче или повреждению;

утрата произошла в результате естественных свойств груза – коррозии, самопроизвольного гниения, усушки, усадки или воздействия паразитов и грызунов (если автомобильная перевозка осуществляется специализированным грузовым транспортным средством, оборудованным для предохранения груза от воздействия тепла, холода и влажности окружающего воздуха, автомобильный перевозчик не может ссылаться на положения настоящего абзаца);

недостача вызвана неудовлетворительной маркировкой или нумерацией грузовых мест;

утрата или просрочка является следствием автомобильной перевозки живых животных (автомобильный перевозчик может ссылаться в свою пользу на положения настоящего абзаца только в том случае, если сможет доказать, что все меры, которые он должен был принять с учетом обстоятельств, были приняты, и что он действовал согласно инструкциям).

Груз считается утраченным, если он не доставлен на место по истечении согласованного срока или если этот срок не был согласован в течение 60 дней со дня принятия груза автомобильным перевозчиком.

Грузоотправитель (грузополучатель) при получении им возмещения за утраченный груз может просить в письменной форме автомобильного перевозчика немедленно известить его о том, что если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, он должен быть возвращен грузополучателю.

В течение 30 дней после получения такого извещения грузоотправитель (грузополучатель) может потребовать у автомобильного перевозчика выдачи груза вместо уплаты платежей по задолженности, указанной в международной товарно-транспортной накладной "CMR", а также вместо возврата полученного им возмещения за вычетом расходов, включенных в сумму возмещения.

Если автомобильный перевозчик в соответствии с Правилами должен возместить ущерб, вызванный полной или частичной утратой груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к автомобильной перевозке.

Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, при ее отсутствии – на основании текущей рыночной цены, а при отсутствии той и другой – на основании обычной стоимости товара такого рода и качества. Однако

размер возмещения не может превышать суммы, установленной Протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года.

Плата за автомобильную перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также иные расходы, связанные с автомобильной перевозкой, в случае частичной утраты груза подлежат возмещению соответственно размеру ущерба.

Размер возмещения при повреждении всей отправки не может превышать суммы возмещения, которая причиталась бы при утрате всего груза, при повреждении части отправки – суммы, которая причиталась бы при утрате этой части груза.

По требованию заказчика автомобильной перевозки, оформившего претензию или иск, автомобильный перевозчик должен заплатить проценты на сумму, подлежащую возмещению, которая исчисляется из расчета 5 процентов годовых со дня направления автомобильному перевозчику претензий в письменной форме.

При выполнении автомобильных перевозок грузов несколькими автомобильными перевозчиками каждый из них несет ответственность за всю автомобильную перевозку.

Автомобильный перевозчик, возместивший ущерб, имеет право регресса к другим автомобильным перевозчикам, участвовавшим в автомобильной перевозке, относительно выплаченной суммы возмещения, процентов на нее и издержек, связанных с претензией.

Автомобильный перевозчик, причинивший ущерб, несет ответственность единолично, независимо от того, выплачено ли возмещение им самим или другим автомобильным перевозчиком.

В случае, если ущерб был причинен двумя или несколькими автомобильными перевозчиками, каждый из них должен выплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности. Если определение этой доли представляется невозможным, каждый из автомобильных перевозчиков несет ответственность пропорционально доле причитающейся ему платы за автомобильную перевозку.

Если нельзя установить, кто из автомобильных перевозчиков несет ответственность за ущерб, подлежащая возмещению сумма распределяется между всеми автомобильными перевозчиками пропорционально их доле в сумме оплаты автомобильной перевозки.

В случае неплатежеспособности одного из автомобильных перевозчиков его часть возмещения распределяется между всеми другими автомобильными перевозчиками пропорционально доле причитающейся им платы за автомобильную перевозку.

## **ЛЕКЦИЯ 5. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Железнодорожный транспорт играет значительную роль в деятельности транспортного комплекса Республики Беларусь и в выполнении международных перевозок. В соответствии со ст. 2 Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237–З «О железнодорожном транспорте» железнодорожный транспорт – вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям.

Железнодорожный транспорт подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и необщего пользования.

Необщего пользования – для обеспечения потребностей юридических и физических лиц в услугах (работах), оказываемых (выполняемых) в местах необщего пользования на договорных условиях, или выполнения работ для собственных нужд этих лиц и включающий в себя железнодорожные пути необщего пользования, капитальные строения (здания, сооружения), транспортные средства железнодорожного транспорта, а также другое имущество. Под местами необщего пользования понимаются железнодорожные пути необщего пользования, а также крытые и открытые склады и участки, не принадлежащие владельцу инфраструктуры или сданные им в аренду и используемые отдельными потребителями для осуществления операций по погрузке, выгрузке, хранению грузов.

Общего пользования – для обеспечения потребностей юридических и физических лиц, государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора и оказания (выполнения) иных услуг (работ), связанных с такими перевозками, и включающий в себя инфраструктуру, транспортные средства железнодорожного транспорта, а также другое имущество.

Технологический железнодорожный транспорт организаций – вид железнодорожного транспорта, предназначенный для перемещения имущества по территориям организаций транспортными средствами железнодорожного транспорта, не выходящими на железнодорожные пути общего и необщего пользования, для собственных нужд этих организаций;

Железнодорожный транспорт имеет ряд организационно–технических особенностей, которые оказывают влияние на правовой режим международных железнодорожных сообщений. К числу таких особенностей относятся следующие.

1. На пограничных станциях грузы, пассажиры, а также вагоны и иные перевозочные приспособления передаются иностранным дорогам. Для этого необходимо согласование работы пограничных дорог, специализация пограничных станций по видам грузов, а при разной ширине колеи – перегрузка грузов, пересадка пассажиров либо перестановка колесных пар вагонов.

2. Предоставление иностранным железным дорогам временного пользования вагонами и другими перевозочными приспособлениями требует разработки правового режима такого пользования, который обеспечивал бы рациональное использование вагонов и их своевременный возврат дороге–собственнице.

3. Международные железнодорожные перевозки выполняются, как правило, в прямом сообщении, что требует урегулирования транспортно–технических и правовых связей, возникающих между участвующими в перевозке дорогами: передача грузов, взаимные расчеты, пересылка претензий и др.

4. Железнодорожному транспорту известны особые виды перевозок грузов в зависимости от веса и объема: мелкие отправки, повагонные отправки, перевозки грузов маршрутами. Для повагонных и мелких отправок установлены разные ставки провозной платы; разные сроки доставки (для мелких – более продолжительные); погрузка повагонных отправок осуществляется грузоотправителем, а мелких – перевозчиком. Некоторые виды грузов могут перевозиться только повагонными отправками (опасные грузы, животные и т.д.).

5. На железнодорожном транспорте может иметь место доставка части принятого к перевозке груза в порядке досылки по отдельно составленному перевозчиком транспортному документу. Это может быть связано с перегрузкой грузов в вагоны различной грузоподъемности, неисправностью одного из вагонов маршрута и т.д. Досылка не создает нового договора, отношения перевозчика и грузовладельца при досылке определяются условиями ранее заключенного ими договора перевозки.

Международные железнодорожные перевозки регулируются многосторонними и двусторонними межгосударственными соглашениями. Наиболее крупными многосторонними соглашениями о международных железнодорожных сообщениях являются: Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г., действующее преимущественно в странах Европы (ред. 01.06.1999 г.), а также Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 06.12.1950 г. в редакции 01.07.2023 г. и Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) от 01.11.1951 г. в редакции 01.05.2014 г., заключенные в свое время между социалистическими странами.

Важное значение имеют пограничные железнодорожные соглашения, определяющие порядок работы пограничных железнодорожных станций, транспортно–технические взаимоотношения граничащих железных дорог (движение поездов и их обслуживание, связь, пользование путевыми и станционными устройствами, ремонтные работы и т.д.), а также ответственность сторон в случае причинения убытков. Для выполнения этих оглашений обычно создаются смешанные пограничные комиссии. Пограничные соглашения являются, как правило, межправительственными, а в развитие их заключаются

межведомственные железнодорожные соглашения и соглашения заинтересованных железных дорог.

Для избежания перевозочных и перегрузочных операций и определения взаимоотношений железных дорог, связанных с передачей и возвратом вагонов, могут заключаться специальные соглашения о взаимном пользовании вагонами и другими перевозочными средствами. Такие соглашения могут предусматривать либо предоставление иностранным железным дорогам права временного пользования вагонами, либо создание общего парка вагонов, куда стороны передают определенное количество вагонов для совместного использования.

Беларусь ратифицировала в 2023 году Конвенцию об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа. Основная цель конвенции – облегчение процедур пересечения границ, что является неотъемлемым элементом совершенствования пассажирских перевозок в международном сообщении. Конвенция содержит нормы, позволяющие минимизировать влияние имеющихся барьеров в развитии международных перевозок пассажиров, максимально упростить формальности при пересечении границ за счет сокращения времени проведения контроля и координации действий государственных органов на национальном и международном уровне.

Международные соглашения о взаимных расчетах определяют порядок расчетов за выполненные перевозки между железными дорогами.

Исторически первыми международными документами, регулирующими железнодорожные перевозки, являются Бернская конвенция о железнодорожных перевозках грузов, заключенная в 1890 г., и Бернская конвенция о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа 1923 г., участниками которых являлись европейские государства, а также некоторые государства Азии и Центральной Африки. Обе конвенции неоднократно пересматривались, и в настоящее время они действуют в редакции 1980 г. под общим наименованием: Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) с приложениями: А – Единые правила перевозки пассажиров (МПК), и Б – Единые правила перевозки грузов (МГК). В данном соглашении СССР не участвовал, Республика Беларусь к настоящему моменту также не является его участницей, однако положения этого Соглашения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках внешнеторговых грузов в страны Европы.

КОТИФ структурирована таким образом, что большинство вопросов, касающихся правового регулирования международных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа и грузов, помещены в приложениях к Конвенции. В Конвенции участвуют 46 государств, включая страны Европы, ряд стран

Северной Африки и Ближнего Востока, а также Европейский Союз как международная организация.

Настоящие Единые правовые предписания применяются к любому договору железнодорожной перевозки пассажиров за плату или бесплатно, если место отправки и назначения расположены в двух различных государствах–членах. Применение не зависит от места жительства или места работы и национальности заключающих договор стран.

Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки через границу, еще и автомобильные перевозки или перевозки по внутренним судоходным линиям внутри государства–члена, то применяются настоящие Единые правовые предписания.

Если международная перевозка, являющаяся предметом единого договора, включает, помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, то настоящие Единые правовые предписания применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится по линиям, внесенным в перечень линий, предусмотренный в статье 24, § 1 Конвенции.

За исключением противоположного положения в настоящих Единых правовых предписаниях, любое условие договора, непосредственно или косвенно отступающее от этих Единых правовых предписаний, недействительно и лишено законной силы. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других положений договора перевозки. Несмотря на это, перевозчик может расширить свою ответственность и свои обязательства, предусмотренные настоящими Едиными правовыми предписаниями.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется перевозить пассажира, а также в случае необходимости багаж и автомашины до места назначения и выдавать багаж и автомашины в месте назначения. Договор перевозки должен быть подтвержден одним или несколькими проездными документами, вручаемыми пассажиру. Тем не менее, не нарушая статью 9, отсутствие, неправильность или утеря проездного документа не влияет ни на существование, ни на действительность договора, который остается под действием настоящих Единых правовых предписаний.

Если Общие условия перевозки не предусматривают исключений, то багаж оформляется только по предъявлению проездного документа, действующего, по крайней мере, до станции назначения багажа. Кроме того, оформление багажа производится согласно предписаниям, действующим в месте отправки.

В настоящее время КОТИФ в редакции Вильнюсского Протокола от 3 июня 1999 г. имеет семь приложений:

– приложение «А»: «Унифицированные правила о договоре международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа» (Унифицированные правила CIV);

– приложение «В»: «Унифицированные правила о договоре международной железнодорожной перевозки грузов» (Унифицированные правила CIM);

– приложение «С»: «Унифицированные правила о международных железнодорожных перевозках опасных грузов» (Унифицированные правила RID);

– приложение «D»: «Унифицированные правила о договорах на использование железнодорожного подвижного состава в международном железнодорожном сообщении» (Унифицированные правила CUV);

– приложение «E»: «Унифицированные правила о договоре на использование железнодорожной инфраструктуры в международном железнодорожном сообщении» (Унифицированные правила CUI);

– приложение «F»: «Унифицированные правила об утверждении технических стандартов и принятии единообразных технических предписаний в отношении технических средств, предназначенных для международного железнодорожного сообщения» (Унифицированные правила ARTU);

– приложение «G»: «Унифицированные правила о допуске технических средств для использования в международном железнодорожном сообщении» (Унифицированные правила ATMF).

Соглашением КОТИФ предусматриваются пределы ответственности железнодорожного перевозчика в случаях несохранности груза (50 франков за килограмм веса); за просрочку (штраф в пределах провозной платы, но не более 50 франков за отправку, при наличии убытков – в пределах двойной провозной платы); за несохранность багажа – при недоказанности убытков 20 франков за кг веса, при доказанности – 40 франков за кг веса). Предел ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира установлен в размере 200 000 франков на одного потерпевшего.

В 1950 г. были заключены Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 06.10.1993 № 676 «О присоединении Республики Беларусь к Соглашениям о международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщении» – о присоединении Республики Беларусь к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и к Соглашению о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС).

В настоящее время СМГС применяется к железнодорожным грузовым перевозкам между государствами – участниками СНГ (редакция 01.07.2023):

Азербайджанской Республики,  
Республики Албания,  
Исламской Республики Афганистан,  
Республики Беларусь,  
Республики Болгария,  
Венгрии,  
Социалистической Республики Вьетнам,  
Грузии,  
Исламской Республики Иран,  
Республики Казахстан,  
Китайской Народной Республики,  
Корейской Народно–Демократической Республики,  
Кыргызской Республики,  
Латвийской Республики,  
Литовской Республики,  
Республики Молдова,  
Монголии,  
Республики Польша,  
Российской Федерации,  
Словацкой Республики,  
Республики Таджикистан,  
Туркменистана,  
Республики Узбекистан,  
Украины,  
Эстонской Республики

С 1998 г. действует Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1997 г. Стороны согласились осуществлять перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами Сторон на основании СМГС с учетом особенностей применения его отдельных норм, изложенных в приложениях к подписанному соглашению. В указанных приложениях приводится перечень положений СМГС и служебной инструкции к СМГС, не применяемых при перевозках грузов между станциями Сторон, а также перечень нормативных документов и положений, которыми следует руководствоваться при неприменении положений СМГС и служебной инструкции.

Если станция отправления и станция назначения груза расположены на железных дорогах разной ширины колеи, то перевозка, в зависимости от технических возможностей, может осуществляться следующими способами: с

перегрузкой груза из вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины колеи, с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи или с применением раздвижных колесных пар.

Любое условие договора перевозки, непосредственно или косвенно отступающее от условий настоящего Соглашения, недействительно и лишено законной силы, за исключением случаев, оговоренных настоящим Соглашением. Недействительность таких условий не влечет за собой недействительность других условий договора перевозки.

Договором между отправителем, получателем и перевозчиками, участвующими в перевозке, могут устанавливаться особые условия перевозки груза. Эти особые условия имеют приоритет по отношению к условиям, изложенным в Правилах перевозок грузов.

Перевозка грузов может осуществляться с применением накладной СИМ/СМГС. Образец накладной, а также правила по ее заполнению и применению содержатся в Руководстве по накладной СИМ/СМГС.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется за плату перевезти вверенный ему отправителем груз до станции назначения по маршруту, согласованному отправителем и договорным перевозчиком, и выдать его получателю.

Перевозчик осуществляет на условиях настоящего Соглашения перевозку груза, если:

- 1) перевозчик или отправитель располагает транспортными средствами, которые необходимы для осуществления перевозки;
- 2) отправитель выполняет условия настоящего Соглашения;
- 3) осуществлению перевозки не препятствуют обстоятельства, которые перевозчик не может предотвратить и устранение которых от него не зависит;
- 4) перевозка согласована перевозчиками по маршруту следования груза.

Заключение договора перевозки подтверждается накладной.

Вагон для перевозки груза предоставляет перевозчик или отправитель.

В накладной должны содержаться следующие сведения:

- 1) наименование отправителя и его почтовый адрес;
- 2) наименование получателя и его почтовый адрес;
- 3) наименование договорного перевозчика;
- 4) наименование железной дороги и станции отправления;
- 5) наименование железной дороги и станции назначения;
- 6) наименование пограничных станций переходов;
- 7) наименование груза и его код;
- 8) номер отправки и др.

Бланки накладной печатаются, и заполнение накладной производится на одном из рабочих языков ОСЖД (китайском, русском), а именно:

– при перевозке в/из Азербайджанскую Республику, Исламскую Республику Афганистан, Республику Беларусь, Республику Болгария, Венгрию, Грузию, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Латвийскую Республику, Литовскую Республику, Республику Молдова, Монголию, Республику Польша, Российскую Федерацию, Словацкую Республику, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Узбекистан, Украину, Эстонскую Республику или транзитом через них – на русском языке;

– при перевозке из Социалистической Республики Вьетнам, Китайской Народной Республики и Корейской Народно–Демократической Республики – на китайском языке;

– при перевозке в Социалистическую Республику Вьетнам, Китайскую Народную Республику и Корейскую Народно–Демократическую Республику из Российской Федерации и Республики Казахстан или транзитом через них – на русском языке.

По согласованию между участниками перевозки заполнение накладной может производиться на любом другом языке.

Накладная может быть оформлена в виде бумажного (бумажная накладная) или электронного (электронная накладная) документа.

Если отправителем и перевозчиком не согласовано иное, срок доставки определяется на весь путь следования груза и не должен превышать срока, исчисленного исходя из норм, установленных в настоящей статье.

Срок доставки груза определяется исходя из следующих норм:

– для контейнеров – 1 сутки на каждые начатые 150 км;

– для остальных отправок – 1 сутки на каждые начатые 200 км.

Срок доставки груза увеличивается на 1 сутки на операции, связанные с отправлением груза.

Срок доставки груза увеличивается на 2 суток:

– на каждую перегрузку груза в вагоны другой ширины колеи;

– на каждую перестановку вагонов, груза на своих осях на тележки другой ширины колеи;

– на каждую передачу груза на водный участок пути при перевозке груза в прямом международном железнодорожно–паромном сообщении

Срок доставки груза продлевается на все время задержки в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика.

Течение срока доставки груза начинается с 00.00 часов дня, следующего за днем заключения договора перевозки, и заканчивается в момент передачи получателю уведомления о прибытии груза, при этом при уведомлении с 00.00 часов до 12.00 часов неполные сутки не округляются и не считаются, а при уведомлении с 12.00 часов до 24.00 часов неполные сутки считают за полные.

Право давать указания перевозчику в отношении груза и таким образом изменять договор перевозки принадлежит отправителю, а также получателю.

Отправитель обращается к договорному перевозчику, а получатель – к перевозчику, выдающему груз.

Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) изменить станцию назначения груза;
- 2) изменить получателя груза.

Получатель может произвести следующие изменения договора перевозки только в пределах страны назначения:

- 1) изменить станцию назначения груза;
- 2) изменить получателя груза.

По прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю, а получатель обязан принять груз и накладную.

Провозные платежи исчисляются по тарифам, применяемым перевозчиками, осуществляющими перевозку.

Предел ответственности перевозчика не может превышать размер возмещения, подлежащего уплате перевозчиком при утрате груза.

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если они произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на перевозчика;

4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем;

5) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки;

6) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения условий настоящего Соглашения;

7) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер;

8) вследствие неправильного выбора отправителем способа перевозки скоропортящегося груза или рода вагона (контейнера);

9) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем;

10) вследствие проверки, задержания, конфискации груза государственными органами по причинам, не зависящим от перевозчика.

Перевозчик не несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если они произошли при перевозке груза на особых договорных условиях, и освобождение от ответственности предусматривается этими особыми договорными условиями.

Бремя доказывания того, что превышение срока доставки груза произошло не по вине перевозчика, возлагается на перевозчика.

В тех случаях, когда настоящее Соглашение обязывает перевозчика возместить отправителю или получателю ущерб за утрату, недостачу груза, размер возмещаемого ущерба определяется исходя из стоимости груза.

Размер неустойки за превышение срока доставки груза определяется исходя из провозной платы, полученной каждым перевозчиком, допустившим превышение срока доставки, и величины (длительности) превышения срока доставки, рассчитываемой как отношение превышения срока доставки (в сутках) к общему сроку доставки, а именно:

6% провозной платы при превышении срока доставки не свыше одной десятой общего срока доставки;

18% провозной платы при превышении срока доставки более одной десятой, но не свыше трех десятых общего срока доставки;

30% провозной платы при превышении срока доставки более трех десятых общего срока доставки.

Переуступка права требования не допускается.

Претензия по одной отправке на сумму, эквивалентную 23 швейцарским франкам и менее, не подлежит удовлетворению. Если претензия предъявляется на большую сумму, и она признается подлежащей удовлетворению в размере, эквивалентном 23 швейцарским франкам и менее, то эта сумма возмещения претенденту не выплачивается.

Перевозчик обязан в 180-дневный срок со дня получения претензии рассмотреть ее, дать ответ претенденту и при полном или частичном признании претензии уплатить претенденту причитающуюся сумму.

Иск может быть предъявлен только после предъявления соответствующей претензии и только к тому перевозчику, к которому была предъявлена претензия.

Иски к перевозчику на основании настоящего Соглашения предъявляются:

- 1) о превышении срока доставки груза – в течение 2 месяцев;
- 2) по остальным основаниям – в течение 9 месяцев.

Пропуск сроков давности является основанием для отклонения требований.

Соглашением между перевозчиком и владельцем вагона могут устанавливаться отступающие от условий настоящего Соглашения положения, регулирующие условия договора перевозки вагона. Эти положения имеют приоритет по отношению к условиям настоящего Соглашения.

Определенные особенности в правовом регулировании имеет железнодорожное сообщение СМГС–МГК (часть КОТИФ), т.е. перевозка грузов между европейскими странами, участвующими в МГК, и государствами, на территории которых действует СМГС. Такие перевозки оформляются перевозочными документами СМГС до выходной пограничной станции – последней транзитной дороги СМГС. В графе накладной о станции назначения отправитель указывает эту пограничную станцию с пометкой о дальнейшей переотправке груза средствами железной дороги. В графе накладной о получателе указывается начальник станции, а в графе особых заявлений – получатель груза на конечной станции назначения и его адрес.

Если груз перевозится из стран МГК (КОТИФ) в страны СМГС, в накладной указывается входная пограничная станция стран СМГС, которая отправляет груз до конечной станции назначения по новым документам. В обоих случаях отправителем в новом перевозочном документе указывается грузоотправитель по первоначальной накладной, которая прилагается к новому перевозочному документу. Пограничная железная дорога, осуществляющая переотправку, выступает при этом в качестве уполномоченного отправителя и под его ответственность. В графе накладной о получателе отправитель должен назвать начальника этой станции. Следовательно, пограничная железнодорожная станция является в рассматриваемом договоре перевозки грузополучателем, поскольку она обозначается таковым в накладной. Кроме того, по отношению к отправителю она действует в качестве его уполномоченного, т.е. осуществляет функции экспедитора, имея своей задачей переотправку груза.

Учитывая, что перевозки в сообщении СМГС–МГК осуществляются на основании двух самостоятельных договоров перевозки, – при следовании грузов по территории государств СМГС ответственность железных дорог наступает по правилам этого соглашения, а в дальнейшем – по правилам МГК. Соответственно претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться самостоятельно по каждому из двух указанных договоров и только участниками этих договоров.

Если получателем грузов в сообщении СМГС–МГК являются организации стран СМГС и несохранность груза имела место при следовании его по дорогам МГК, ответственность железных дорог стран СМГС исключается. В таких случаях требования должны заявляться дорогам стран МГК.

Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) – страны:

Азербайджанской Республики,  
Республики Албания,  
Исламской Республики Афганистан,  
Республики Беларусь,

Республики Болгария,  
Социалистической Республики Вьетнам,  
Грузии,  
Республики Казахстан,  
Китайской Народной Республики,  
Корейской Народно–Демократической Республики,  
Кыргызской Республики,  
Латвийской Республики,  
Литовской Республики,  
Республики Молдова,  
Монголии,  
Республики Польша,  
Российской Федерации,  
Словацкой Республики,  
Республики Таджикистан,  
Туркменистана,  
Республики Узбекистан,  
Украины,  
Чешской Республики и  
Эстонской Республики,

Соглашение применяется к перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа если:

1. Станции отправления и назначения находятся в двух различных государствах.
2. Станции отправления и назначения находятся в одном и том же государстве, но договор перевозки заключен в другом государстве.
3. Станции отправления и назначения находятся в одном и том же государстве, но перевозка производится транзитом по территории других государств.

Стороны Соглашения имеют право заключать между собой двусторонние и многосторонние договоры для регулирования международных пассажирских перевозок, не затрагивающие интересы других Сторон Соглашения.

Перевозчик может взять на себя дополнительные обязательства по договору перевозки, если при этом не ухудшаются условия перевозки пассажира, багажа и товаробагажа, установленные настоящим Соглашением, проинформировав об этом других перевозчиков, участвующих в договоре перевозки.

Перевозка пассажиров, багажа и товаробагажа в международном сообщении производится поездами и вагонами, указанными в действующих расписаниях движения пассажирских поездов, или специальными поездами и вагонами.

В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется перевезти пассажира, багаж и товаробагаж в пункт назначения и выдать багаж и товаробагаж отправителю, получателю, а пассажир, отправитель обязан уплатить установленную плату.

Проезд пассажира в поезде осуществляется на основании договора перевозки и подтверждается проездным документом, который может быть оформлен как на бланке установленной формы, так и в электронном виде.

Билет может быть оформлен как на весь маршрут следования, так и на отдельные его участки. Плацкарта оформляется для проезда в спальнях вагонов, в вагонах с местами для лежания, а также в вагонах с местами для сидения, в которых предусмотрено резервирование мест. К одному билету может быть оформлено несколько плацкарт на каждый беспересадочный участок следования пассажира. Изменение условий договора перевозки подтверждается доплатной квитанцией.

Билет и доплатная квитанция дают право проезда в вагоне соответствующего класса.

Билет и доплатная квитанция должны содержать следующие основные данные:

- 1) наименование станции отправления и назначения;
- 2) маршрут следования и условные обозначения последующих перевозчиков по договору перевозки;
- 3) класс вагона;
- 4) количество человек;
- 5) стоимость проезда;
- 6) срок действия;
- 7) дату и место выдачи билета, доплатной квитанции;
- 8) условное обозначение договорного перевозчика (перевозчика, выдавшего билет или доплатную квитанцию).

Срок действия билетов – 2 месяца, если иное не предусмотрено в применяемом тарифе.

Перевозчики могут сократить или продлить срок действия путем двусторонних или многосторонних соглашений.

Срок действия проездного документа продлевается в следующих случаях:

- 1) на время задержки перевозки, если указанная задержка произошла по вине участников перевозочного процесса;
- 2) при непредоставлении пассажиру места в поезде – на все время до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место.

Предоставление места в вагоне производится в соответствии с имеющимся у пассажира проездным документом.

Каждый пассажир имеет право занимать одно место. По просьбе пассажира и при наличии свободных мест перевозчик может предоставить пассажиру отдельное купе. В этом случае пассажир оплачивает стоимость проездных документов по фактическому количеству мест в купе.

Информация об услугах, оказываемых лицам с ограниченной подвижностью, доводится перевозчиками посредством сети Интернет и/или иными способами. По обращению лиц с ограниченной подвижностью перевозчик предоставляет информацию в наиболее доступной для указанных лиц форме о предлагаемых услугах, возможностях совершения поездки и доступа к железнодорожному вокзалу, пассажирской платформе и подвижному составу. Данная информация предоставляется на языке государства перевозчика и на одном из языков – английском, китайском или русском.

Общая масса ручной клади, перевозимой бесплатно, не должна превышать на каждое оформленное место 36 кг для взрослого пассажира и 15 кг на ребенка до двенадцати лет.

Пассажир имеет право провозить при себе животных (собак, кошек, птиц) в предназначенной для этого таре в счет нормы ручной клади на местах, предназначенных для размещения ручной клади без выкупа всех мест в купе. Животные без тары к перевозке не допускаются.

Провоз собак разрешен без специальной тары только при наличии намордника и поводка. Такие собаки должны перевозиться пассажиром в отдельном купе купейного вагона (не более двух собак в одном купе), а также в купе вагона более высокого класса, если это согласовано перевозчиками. При этом пассажир обязан оплатить стоимость проездных документов по полному тарифу по числу незанятых мест в купе.

При приеме багажа к перевозке отправителю выдается перевозочный документ в виде багажной квитанции. Багажная квитанция должна содержать следующие основные данные о перевозке:

- 1) наименование перевозчика;
- 2) номер поезда и дата отправления;
- 3) станция отправления;
- 4) станция назначения;
- 5) маршрут следования;
- 6) провозные платежи;
- 7) номер проездного документа;
- 8) число мест отправки, род упаковки и масса;
- 9) объявленная ценность (при наличии);
- 10) отметки о приеме багажа и недостатках в упаковке или о состоянии багажа.

Норма общей массы багажа, сданного по одному проездному документу, устанавливается до 100 кг. При поездке нескольких пассажиров по одному

проездному документу указанная норма увеличивается соответственно количеству участников группы. Дипломатический багаж принимается к перевозке без ограничения массы.

При сдаче багажа к перевозке отправитель может объявить его ценность.

Багаж выдается на станции назначения, указанной в багажной квитанции. Выдача производится после прибытия поезда, с которым прибыл багаж, и спустя время, необходимое для его выгрузки и выполнения таможенных и других правил.

При приеме товаробагажа к перевозке отправителю выдается перевозочный документ в виде товаробагажной квитанции.

Товаробагажная квитанция должна содержать следующие основные данные о перевозке:

- 1) наименование перевозчика;
- 2) номер поезда и дату отправления;
- 3) станция отправления;
- 4) станция назначения;
- 5) маршрут следования;
- 6) наименование отправителя, получателя, их адреса, а также контактные телефоны;
- 7) объявленная ценность;
- 8) провозные платежи;
- 9) число мест отправки, род упаковки и массу;
- 10) отметки о приеме товаробагажа и недостатках в упаковке или о состоянии товаробагажа.

Договорный перевозчик несет ответственность перед пассажиром, отправителем или получателем за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору перевозки в порядке и пределах, установленных настоящим Соглашением.

Каждый последующий перевозчик вступает в договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства на условиях договора, заключенного договорным перевозчиком с пассажиром, отправителем.

Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, в течение времени нахождения в поезде, а также в период посадки в поезд и высадки из поезда.

Перевозчик освобождается от ответственности за полную или частичную утрату, повреждение багажа или товаробагажа, если они произошли по одной из следующих причин:

- 1) вследствие обстоятельств, которые участники перевозочного процесса не могли предотвратить и устранение которых от них не зависело;

2) вследствие особых естественных свойств багажа или товаробагажа, вызвавших его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и тому подобные последствия;

3) вследствие таких недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке багажа или товаробагажа к перевозке;

4) вследствие того, что отправитель под неправильным, неточным или неполным наименованием сдал к перевозке предметы, запрещенные к перевозке, перечисленные в параграфе 2 статьи 21 и в параграфе 2 статьи 28 Соглашения.

Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит пассажиру, отправителю, получателю или уполномоченному ими лицу.

Претензии на сумму, эквивалентную менее 1,5 швейцарского франка по одному проездному документу или по одной отправке багажа или товаробагажа, не подлежат предъявлению.

Право предъявления претензии от имени пассажира, отправителя или получателя должно быть подтверждено доверенностью.

Заявитель обязан при предъявлении претензии приложить к ней оригиналы следующих документов, обосновывающих претензию:

1) в случае требования возмещения за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, – проездной документ и акт о несчастном случае, а также документы, подтверждающие размеры фактических расходов;

2) в случае требования о возмещении платы за проезд или за плацкарту – проездной документ;

3) в случае требования о возмещении провозной платы за перевозку багажа или товаробагажа – багажную или товаробагажную квитанцию;

4) в случае полной или частичной утраты, повреждения багажа или товаробагажа – багажную или товаробагажную квитанцию и коммерческий акт;

5) в случае просрочки в доставке багажа или товаробагажа – багажную или товаробагажную квитанцию;

6) в случаях неправильного применения тарифа, ошибочного определения массы, обнаружения ошибок в расчете при определении провозных платежей, повлекших перебор, – проездной документ или багажную или товаробагажную квитанцию.

Перевозчик обязан в 180–дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем или распиской в получении претензии, рассмотреть претензию, дать ответ заявителю претензии и при полном или частичном признании ее уплатить ему причитающееся возмещение.

Претензии принимаются перевозчиками в течение 9–месячного срока, за исключением претензий о просрочке в доставке багажа или товаробагажа, для предъявления которых установлен 30–дневный срок давности.

Претензии, принимаемые в случаях причинения вреда жизни и здоровью пассажира, не имеют срока давности.

В случаях, когда по тому или иному вопросу, связанному с международной железнодорожной перевозкой, нет специальных международных соглашений, либо в таких соглашениях данный вопрос не урегулирован, применяется национальное законодательство одной из заинтересованных стран в соответствии с коллизионными правилами.

Основное нормативное регулирование: Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237–З «О железнодорожном транспорте» и Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 № 1196 «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования».

Закон о железнодорожном транспорте определяет экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта; его отношения с республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами, потребителями работ и услуг железнодорожного транспорта и другими видами транспорта.

Белорусская железная дорога является коммерческой организацией и подчиняется Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В состав Белорусской железной дороги входят организации железнодорожного транспорта общего пользования и иные организации.

Услуги железнодорожного транспорта общего пользования включают в себя:

- перевозки грузов и услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением таких перевозок;

- перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и услуги (работы), связанные с такими перевозками;

- услуги инфраструктуры.

Оказание услуг железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется на основании договоров перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоров об оказании услуг инфраструктуры, а также договоров об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования, заключаемых между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями.

Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования осуществляются в следующих видах сообщений:

- городское сообщение (городские линии);

- региональное сообщение (региональные линии);

- межрегиональное сообщение (межрегиональные линии);

- международное сообщение (международные линии);

коммерческое сообщение (коммерческие линии).

Региональные и межрегиональные линии подразделяются на бизнес–класс и экономкласс в зависимости от скорости движения поездов и остановок в населенных пунктах.

Перевозки грузов осуществляются во внутривнутриреспубликанском и международном сообщениях.

Перевозчик при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом общего пользования обязан:

соблюдать требования законодательства, в том числе обязательные для соблюдения требования технических нормативных правовых актов;

содержать транспортные средства железнодорожного транспорта, иные принадлежащие ему объекты, необходимые для осуществления перевозок, в надлежащем техническом состоянии;

обеспечивать выполнение требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также требований по охране труда на железнодорожном транспорте общего пользования;

обеспечить наличие квалифицированных работников, имеющих соответствующие документы, подтверждающие их квалификацию и профессиональную подготовку;

допускать к работе лиц, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям и не имеющих противопоказаний к работе по состоянию здоровья;

владеть транспортными средствами железнодорожного транспорта, предназначенными для осуществления перевозок, на праве собственности или ином праве;

заключить договор об оказании услуг локомотивной тяги, если перевозчик не имеет локомотива;

заключать договор об оказании услуг инфраструктуры для осуществления перевозок по установленным маршрутам на участках инфраструктуры, за исключением случая, установленного частью второй статьи 24 настоящего Закона;

исполнять иные обязанности, установленные настоящим Законом и иными актами законодательства.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом организуются на основании договора.

При предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза, составленную в соответствии с правилами перевозок грузов, транспортную железнодорожную накладную.

Транспортная железнодорожная накладная оформляется в виде электронного документа (электронная накладная). Оформление транспортной

железнодорожной накладной на бумажном носителе допускается в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов.

Грузополучатель должен обеспечить оформление получения груза по электронной накладной.

Грузоотправитель обязан также приложить к транспортной железнодорожной накладной предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами сопроводительные документы (сертификат, спецификация и другие документы), необходимые для совершения таможенных операций и выполнения других процедур на всем пути следования груза.

За осуществление перевозчиком операций, связанных с выполнением контроля таможенными органами либо иными контролирующими (надзорными) органами, грузоотправители, грузополучатели вносят перевозчику установленную плату.

Перевозчик может принимать к перевозке грузы с объявленной грузоотправителем ценностью. Объявленная ценность не должна превышать стоимости груза.

За объявленную ценность груза взимается плата.

В случаях действия непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий и при иных обстоятельствах, препятствующих осуществлению перевозок грузов, погрузка и перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена Белорусской железной дорогой с установлением срока действия этого прекращения либо ограничения.

Перевозчик обязан доставлять грузы по назначению в установленные сроки.

Исчисление срока доставки начинается с 24 часов дня приема груза к перевозке и заканчивается в момент передачи грузополучателю уведомления о прибытии груза.

Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибывшем в его адрес грузе не позднее 12 часов следующего дня.

Железнодорожные пути необщего пользования могут принадлежать как владельцу инфраструктуры, так и иным лицам.

Перевозка в прямом смешанном сообщении производится по единому перевозочному документу, составленному на весь путь следования.

За невыполнение принятой заявки на перевозку грузов перевозчики и грузоотправители несут ответственность.

За неподачу перевозчиком вагонов, контейнеров перевозчика для выполнения перевозок, непредъявление грузоотправителем грузов, неиспользование грузоотправителем поданных вагонов и контейнеров перевозчика или отказ его от предусмотренных заявкой вагонов, контейнеров перевозчика, необеспечение грузоотправителем наличия вагонов, контейнеров

грузоотправителя, грузополучателя, предусмотренных заявкой для выполнения перевозок грузов, уплачивается неустойка в следующих размерах:

0,12 базовой величины с тонны – по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров);

6 базовых величин за вагон – по грузам, перевозка которых учитывается только в вагонах (кроме рефрижераторных вагонов и транспортеров);

2 базовые величины за контейнер – по грузам, перевозка которых учитывается в крупнотоннажных контейнерах массой брутто 20 и более тонн.

За неподачу перевозчиком рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика для выполнения перевозок, непредъявление грузоотправителем грузов, неиспользование грузоотправителем поданных рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика или отказ его от предусмотренных заявкой рефрижераторных вагонов и транспортеров перевозчика, необеспечение грузоотправителем наличия рефрижераторных вагонов и транспортеров грузоотправителя, грузополучателя, предусмотренных заявкой для выполнения перевозок грузов, уплачивается неустойка в следующих размерах:

0,15 базовой величины за тонну – по грузам, перевозка которых учитывается в тоннах и вагонах;

10 базовых величин за вагон – по грузам, перевозка которых учитывается в вагонах.

За просрочку в доставке груза перевозчик уплачивает неустойку, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине.

Неустойка за просрочку в доставке груза уплачивается в размере 6 процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные, но не более 30 процентов провозной платы.

В случае самовольного использования грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного пути необщего пользования вагонов, контейнеров перевозчика они уплачивают перевозчику неустойку в размере 0,25 базовой величины за вагон в час и 0,15 базовой величины за контейнер в час.

Указанная неустойка взыскивается независимо от платы за пользование вагонами, контейнерами по актам общей формы, удостоверяющим такой факт.

За задержку вагонов перевозчика на 24 часа и свыше у грузоотправителей, грузополучателей под погрузкой, выгрузкой, а также на станциях отправления, назначения и в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя, грузополучателя, грузоотправителем, грузополучателем уплачивается перевозчику неустойка в размере:

6 базовых величин – за вагон за 24 часа;

0,3 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 24 часа за каждый последующий час свыше 24 часов до 36 часов;

0,9 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 36 часов за каждый последующий час свыше 36 часов до 48 часов;

1,2 базовой величины – за вагон в час дополнительно к начисленной неустойке за 48 часов за каждый последующий час свыше 48 часов.

Размер неустойки, определенный в части первой настоящего пункта, может быть изменен по соглашению между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем.

К претензионному заявлению должны быть приложены копии документов, подтверждающих претензию. При необходимости перевозчик, Белорусская железная дорога вправе потребовать представления оригиналов документов для рассмотрения претензии.

Претензии об уплате неустойки могут быть предъявлены в течение 45 дней, остальные претензии – в шестимесячный срок.

Перевозчик, Белорусская железная дорога обязаны рассмотреть предъявленную претензию и уведомить заявителя о результатах ее рассмотрения в тридцатидневный срок со дня получения претензии.

Иски перевозчика к грузоотправителям, грузополучателям, вытекающие из перевозок, могут быть предъявлены в установленном порядке в суд в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

## **ЛЕКЦИЯ 6. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Правовой режим воздушного пространства включает вопросы природоохранительной тематики, иного, помимо авиационного, использования воздушного пространства, радио– и телекоммуникаций, территориального суверенитета государств и т.д. В рамках международного транспортного права обсуждаются только вопросы, относящиеся к авиационной деятельности.

Основными принципами международного воздушного права являются:

- уважение полного и исключительного суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории;
- обеспечение безопасности международной гражданской авиации;
- свобода полетов в международном воздушном пространстве.

Становление и утверждение принципа обеспечения безопасности гражданской авиации произошло значительно позже начала международных полетов воздушных судов. Международное воздушное право формировалось вначале на двусторонней, затем на региональной основе, и только после второй мировой войны оно приобрело универсальный характер. При этом, как отмечается в специальной литературе, вплоть до 60–х годов XX столетия основные обязанности государств сводились к обеспечению аэронавигационных

аспектов международных полетов, т.е. к обеспечению нормального хода полетов, а также к ликвидации последствий авиационных происшествий.

В настоящее время понятие «безопасность полетов» включает в себя не только указанное «техническое» значение, но и такой аспект как борьба с преступным посягательством на безопасность полетов: актами угона самолетов, диверсий и террористических актов на воздушном транспорте.

Рассматриваемый принцип закрепляется в Чикагской конвенции 1944 г. о международной гражданской авиации, Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других действиях на борту воздушного судна 1963 г., Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.

Принцип свободы полетов над открытым морем предполагает право государств осуществлять беспрепятственно полеты гражданских и военных летательных аппаратов; осуществлять юрисдикцию над своим воздушным судном и его экипажем; применять аэронавигационные средства для контроля и управления полетами воздушных судов в целях обеспечения безопасности; наблюдать с воздушных судов за обстановкой на море в интересах военных, научно-исследовательских, промысловых, торговых судов; преследовать иностранное торговое судно в открытом море за нарушение законов и правил прибрежного государства; привлекать воздушные суда для борьбы с пиратством; привлекать воздушные суда для борьбы с работоторговлей.

В настоящее время в литературе иногда говорят о принципе свободы открытого воздушного пространства как более обобщенном понятии, предполагающем, кроме свободы полетов, свободу осуществления иной деятельности в воздушном пространстве.

Право государств на осуществление международных полетов и, соответственно, воздушных перевозок рассматривается в юридической литературе как имеющее внедоговорную природу. Оно вытекает из суверенитета государств, их «свойства» иметь внешние связи. Однако само по себе суверенное право государств на внешние связи еще не является правовым основанием выполнения международных воздушных перевозок. Для этого указанное право обычно должно через договор или специальное разрешение реализоваться в форме конкретной «привилегии», которую государства взаимно или в одностороннем порядке предоставляют друг другу. Такие привилегии по традиции называются коммерческими правами или «свободами воздуха». В отношениях между странами – партнерами по соглашениям они подразделяются на следующие категории:

- 1) право выполнять транзитные беспосадочные полеты в «своем» воздушном пространстве иностранным авиаперевозчиком;
- 2) право выполнять указанный транзитный пролет с посадкой в некоммерческих целях (для дозаправки топливом, ремонта и т.п.);

3) право высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать багаж, грузы и почту, взятые на борт в государстве регистрации воздушного судна;

4) право, аналогичное предыдущему, но действующее в обратном направлении (с территории иностранного государства на свою территорию);

5) право высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать грузы и почту, а равно брать их на борт на территории такого государства для перевозки из любых третьих стран или в любые третьи страны.

Кроме этих пяти основных коммерческих прав выделяют также:

6) право осуществлять перевозки между третьими странами через свою территорию;

7) право осуществлять перевозки между третьими странами, минуя свою территорию.

До заключения Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. считалось, что государства пользуются также свободой каботажных перевозок, т.е. таких, начало и окончание которых полностью находятся в пределах одного иностранного государства. Однако в соответствии со ст. 7 Чикагской конвенции каботажные перевозки полностью запрещены.

В области воздушного транспорта действует большое число международных организаций. Среди них: Международный союз авиационных страховщиков (МСАС) – создан в 1934 г.; Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – учреждена в 1944 г. Общие правила осуществления международных воздушных сообщений определены Чикагской конвенцией 1944 г., к которой Республика Беларусь присоединилась 4 июля 1993 г.

Воздушная перевозка – перевозка воздушными судами пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок;

Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка при выполнении международных полетов воздушных судов – ст. 1 Воздушного кодекса.

Международный полет воздушного судна – полет воздушного судна, при выполнении которого пункты отправления и назначения расположены соответственно на территориях двух государств;

Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при выполнении которой пункты отправления, назначения и посадок расположены на территории Республики Беларусь;

Специфика отношений, связанных с использованием воздушного пространства, такова, что иностранный элемент может присутствовать и во внутренних полетах, например, если внутренний полет выполняется полностью (авиационные работы по договору подряда) или частично (аренда воздушного судна с экипажем) иностранными юридическими и физическими лицами. Кроме того, поскольку в воздушном пространстве нет естественных рубежей и препятствий, летательные аппараты могут отклоняться на иностранную

территорию умышленно или случайно. Поэтому правовая регламентация внутренних полетов обязательно включает в себя специальные институты, затрагивающие международный аспект авиационной деятельности в воздушном пространстве. Это нормы:

– о планировании и организации внутренних полетов, устанавливающие недопустимость залета летательного аппарата в иностранное воздушное пространство, в частности, нормы о требованиях, предъявляемых к плану внутреннего полета;

– нормы международного и национального права, рассчитанные на применение в чрезвычайных обстоятельствах, возникающих в ходе обычного внутреннего полета и приводящих к нарушению границы иностранного государства: состояние бедствия, отклонение от маршрута по метеоусловиям и т.п.;

– нормы об обеспечении технической и социальной безопасности внутренних полетов, поскольку существует техническая или социальная (возникающая из преступных посягательств и т.п.) возможность угрозы безопасности иностранным летательным аппаратам со стороны воздушных судов и других аппаратов (ракет и т.п.), совершающих внутренний полет.

Что касается международных полетов, то они активно регламентируются как на национально–правовом, так и на международном уровнях. Так, государства в своих двусторонних соглашениях и национальных нормативных актах устанавливают детальные правила пролета государственной границы, маршрут и правила полетов, места посадки и т.п.

Наиболее крупными многосторонними соглашениями, регламентирующими организацию международных воздушных сообщений, являются:

– Договор по открытому небу 1992 г.;

– Чикагская конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.; Она регламентирует следующие основные вопросы: порядок выполнения полетов и процедура регистрации воздушных судов; задачи и основные принципы деятельности ИКАО; функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб. Вместе с Чикагской конвенцией руководством Республики Беларусь подписаны два соглашения: соглашение о международном транзитном воздушном сообщении; соглашение о международном воздушном транспорте.

Основной транспортной конвенцией, регулирующей перевозки пассажиров и грузов, является Варшавская конвенция от 12 октября 1929 г. В Гааге 28 сентября 1955 г. подписан Протокол об изменении и дополнении некоторых положений Варшавской конвенции. Она была существенным образом модернизирована Гватемальским протоколом от 8 марта 1971 г. и Монреальскими протоколами от 25 сентября 1975 г.

В США, а также во многих странах Западной Европы в последние годы широкое распространение получили чартерные авиаперевозки, которые регулируются Гвадалахарской конвенцией от 18 сентября 1961 г.

Помимо конвенций, важное значение имеют регламенты международных авиационных организаций, а также коммерческие соглашения авиакомпаний. Так, в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. летно–технические нормы разрабатываются в рамках ИКАО в качестве стандартов и рекомендаций, а затем излагаются в виде приложений к Конвенции. Так, в настоящее время действуют правила полетов (Приложение 2), эксплуатации воздушных судов (Приложение 6), летной годности судов (Приложение 8), упрощения формальностей в аэропортах (Приложение 9) и др. Стандарты, как и рекомендации ИКАО, носят рекомендательный характер: каждое государство может заявить о практической возможности их осуществления (ст. 38 Чикагской конвенции 1944 г.). Но обычно большинство государств – членов ИКАО принимают их без существенных отклонений в силу их несомненной полезности. После этого стандарты приобретают юридическую силу международного договора.

Определенные правовые проблемы возникают в связи с регулированием нерегулярных полетов. Данный вопрос остается предметом дискуссий в международном воздушном праве. Дело в том, что ч. 1 ст. 5 Чикагской конвенции («Право нерегулярных полетов») имеет следующее содержание:

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

После вступления Конвенции в силу выяснилось, что в отношении положения ст. 5 – «без необходимости получения предварительного разрешения» – мнения государств значительно расходятся. Одни государства толковали его таким образом, что нерегулярный полет без коммерческих целей может выполняться по уведомлению, направляемому органом управления воздушным движением «выпускающего» государства по заявке владельца воздушного судна компетентному органу принимающего государства. Последнее в таком случае только обслуживало полет, т.е. акцент делался на аэронавигационную, техническую сферу. Другие государства, отстаивая принцип полного и исключительного суверенитета в пределах территории государства, исходили из того, что не только аэронавигационное обеспечение, но и само право на указанный полет должны основываться на разрешении.

Проблема не ограничивается разночтениями нормы Конвенции. Речь идет о том, что одни государства применяют положения ч. 1 ст. 5, а другие – нет.

В начале XX века западноевропейские страны, монополизировавшие международные воздушные сообщения, рассчитывали путем максимально возможной либерализации доступа на иностранную территорию (иностранные рынки) обеспечить свободу действий своим авиакомпаниям. Признание права «мирного пролета» могло бы способствовать достижению этой цели. Вынужденные признать, согласно ст. 1 Парижской конвенции 1919 г. по вопросам гражданской авиации, за каждым государством полный и исключительный суверенитет в национальном воздушном пространстве, эти страны в то же время добились включения в ст. 2 Чикагской конвенции обязательства ее участников предоставлять «право» на полеты воздушных судов других государств–участников над своей территорией в мирное время на общих условиях с национальными воздушными судами. Для неучастников Парижской конвенции (ст. 5) исключение делалось только в отношении транзитных полетов.

Положения ст. 2 Парижской конвенции в основе своей восприняты ст. 5 Чикагской конвенции. Однако в литературе указывается, что ст. 2 Парижской конвенции всего лишь сформулировала действовавший в отношениях между рядом стран обычай предоставления «мирного пролета» воздушному судну. В то время авиация была весьма рискованным занятием, и действие этого обычая диктовалось, кроме прочего, соображениями безопасности – предоставлением возможности выбрать кратчайший или известный и т.п. маршрут без особых формальностей. В отношениях между странами, не участвовавшими в Парижской конвенции 1919 г. (конвенция носила региональный характер), подобного обычая не существовало, – эти страны придерживались строго разрешительного порядка допуска любых иностранных объектов на свою территорию.

Ко времени заключения Чикагской конвенции 1944 г. и в последующие годы число государств, для которых рассматриваемое положение было неприемлемо, значительно возросло. Однако Чикагская конвенция не допускает оговорок, и поэтому государства, пытавшиеся стать участниками Конвенции с оговорками по ст. 5, не смогли этого сделать: государство–депозитарий (США) отказывалось принимать документы о присоединении. В результате значительное число государств, участвующих в Чикагской конвенции, положения ст. 5 на практике не применяют, что особенно заметно в современных условиях борьбы с международным терроризмом, контрабандой оружия и наркотиков и иными преступными посягательствами.

Нормативным актом, содержащим основные правила в сфере использования воздушного пространства и авиации, включая полеты воздушных судов, является Воздушный кодекс Республики Беларусь 16.05.2006 № 117–З. В развитие Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 04.11.2006 № 1471 «О Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь».

Республике Беларусь принадлежит полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства Республики Беларусь (ст. 2).

Структура воздушного пространства Республики Беларусь включает следующие элементы:

Зоны временно выделенные, выполнения задач государственного значения, запретные, запретные для полетов беспилотных летательных аппаратов, опасные, ограничений, пилотажные, специальные, взлета и посадки;

воздушные трассы;

маршруты зональной навигации, внетрассовые;

местные воздушные линии;

районы.

Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам.

Горизонтальные границы элементов структуры воздушного пространства указываются во Всемирной системе геодезических координат 1984 года (WGS-84) в градусах, минутах и секундах.

Вертикальные границы элементов структуры воздушного пространства указываются относительно среднего уровня моря до высоты 2450 м, а с высоты 2450 м и более – относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению.

Запретные зоны устанавливаются над районами расположения объектов, разрушение которых может привести к утрате контроля за опасными разрушительными факторами и последующим потерям среди населения.

Опасные зоны устанавливаются над районами полигонов и взрывных работ для обеспечения безопасного использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ, а также другой аналогичной деятельности. Границы таких зон определяются с учетом высоты, максимальной горизонтальной дальности полета снарядов, ракет и радиуса разлета осколков.

Специальные зоны устанавливаются для выполнения отдельных видов полетов.

Ширина воздушной трассы – 10 км (по 5 км в обе стороны от ее оси).

Ширина местной воздушной линии – 4 км (по 2 км в обе стороны от ее оси).

Вынужденные отклонения от установленного маршрута при полете вблизи Государственной границы Республики Беларусь осуществляются, как правило, в глубь территории Республики Беларусь.

Пересечение Государственной границы Республики Беларусь воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по маршрутам обслуживания воздушного движения или вне их.

Пользователь воздушного пространства имеет право на:

обеспечение безопасности, регулярности и экономичности полетов воздушных судов и другой деятельности в воздушном пространстве со стороны органов, ответственных за безопасность полетов;

получение от органов обслуживания воздушного движения и управления полетами информации о деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, представляющей угрозу безопасности его деятельности;

внесение в установленном порядке предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства, а также нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих использование воздушного пространства.

Авиация Республики Беларусь подразделяется на гражданскую, экспериментальную и государственную.

Гражданская авиация, используемая для воздушных перевозок, выполнения авиационных работ за плату, относится к коммерческой гражданской авиации.

Гражданская авиация, используемая в некоммерческих целях, относится к авиации общего назначения.

Использование экспериментальной и государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в соответствии с актами Президента Республики Беларусь.

Использование экспериментальной авиации для воздушных перевозок запрещается.

Литерные полеты – полеты воздушных судов по перевозке Президента Республики Беларусь, Премьер–министра Республики Беларусь, глав иностранных государств и правительств, иных лиц, подлежащих государственной охране, а также членов государственных и правительственных делегаций в воздушном пространстве Республики Беларусь на воздушных судах специального и неспециального назначения, а также на воздушных судах, выполняющих рейсы по расписанию;

Термин «авиация общего назначения» (АОН) воспринят из Чикагской конвенции 1944 г., в ч. II приложения 6 к которой термин «авиация общего назначения» означает гражданскую авиацию, «которая выполняет все виды операций, за исключением регулярных воздушных сообщений и нерегулярных авиатранспортных перевозок, осуществляемых за плату или по найму».

Согласно ст. 63 Воздушного кодекса, полет гражданского воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства Республики Беларусь соответствующему органу Единой системы организации воздушного движения (Департамент по авиации) при наличии разрешения на использование воздушного пространства Республики Беларусь. Отступление от плана полета гражданского воздушного судна допускается на основании разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения и управления полетами,

Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей посадочных площадках в пределах населенных пунктов, если иное не установлено законодательством.

Глава 10 Кодекса специально посвящена международным полетам.

Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются в соответствии с законодательством, а также международными договорами Республики Беларусь или на основании разрешений, выдаваемых в порядке, определяемом Советом Министров Республики Беларусь.

Для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Республики Беларусь, за исключением воздушных судов, используемых для осуществления военной, таможенной и полицейской службы, эксплуатанты этих воздушных судов обязаны представить специально уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Взлет и посадка воздушных судов при выполнении международных полетов воздушных судов в воздушном пространстве Республики Беларусь производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах (вертодромах), а также на аэродромах (вертодромах), не открытых для международных полетов воздушных судов, по разрешениям специально уполномоченного органа в области гражданской авиации или специально уполномоченного органа в области обороны, выдаваемым в порядке, определяемом Советом Министров Республики Беларусь.

Судовые документы, имеющиеся на борту воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Республики Беларусь, если они соответствуют международным стандартам, признаваемым Республикой Беларусь.

Воздушные суда иностранных государств после посадки на территории Республики Беларусь могут быть подвергнуты осмотру и проверке судовых документов должностными лицами специально уполномоченных органов в соответствии с законодательством.

Воздушные суда, их экипажи и пассажиры, а также перевозимые этими воздушными судами грузы и иное имущество при выполнении международных полетов воздушных судов, если пункты отправления или назначения расположены на территории Республики Беларусь, подлежат пограничному и таможенному контролю, а в необходимых случаях в порядке, установленном законодательством, осуществляются их санитарно-карантинный и иные виды контроля.

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция).

Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

Международной перевозкой называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место определения и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, и если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство и не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и одна или более предусмотренных остановок находятся на территории другого государства – указание одной такой остановки;

с) уведомление о том, что если пассажиры совершают поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, то их перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или увечья, а также при утере или повреждении багажа.

Проездной билет будет являться свидетельством, до доказательства противного, заключения и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции.

При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства – указание одной из этих остановок;

с) уведомление о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа.

Багажная квитанция является свидетельством, до доказательства противного, регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияет ни на существование,

ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

Воздушно–перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика»; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку «для получателя»; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки груза на борт воздушного судна.

Перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных воздушно–перевозочных документов, если имеется несколько мест.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если, согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела.

а) При перевозке зарегистрированного багажа и грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или груза, или какого–либо содержащегося в них предмета, для определения предела ответственности перевозчика принимается во внимание только общий вес данного места или мест.

В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой в пять тысяч франков с пассажира.

В случае нанесения ущерба получатель должен немедленно предъявить перевозчику претензию по обнаружению ущерба и, самое позднее, в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее, чем в течение двадцати одного дня, считая с даты передачи в его распоряжение багажа или груза.

Иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако, при перевозке товаров, в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28, абзац 1.

Когда в Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

В 1966 г. по инициативе США было заключено соглашение между перевозчиками Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Управлением гражданской авиации США, известное как Монреальское соглашение. Монреальское соглашение предусматривает, что участвующие в нем авиакомпании в соответствии со ст. 22 Варшавской конвенции внесут в свои правила перевозки положение, согласно которому предел ответственности воздушного перевозчика перед пассажирами при перевозках, проходящих через США, будет составлять 75 тыс. долларов, включая судебные издержки, или 58 тыс. долларов, если судебные издержки возмещаются особо. При этом воздушный перевозчик не будет ссылаться на возражения, предусмотренные п. 1 ст. 20 Варшавской конвенции, но может ссылаться на грубую вину потерпевшего.

СССР в соглашении не участвовал, однако при перевозках в США Аэрофлот, а в настоящее время другие авиакомпании, осуществляющие такие перевозки, также руководствуются пределами ответственности, установленными Монреальским соглашением. Во многих странах Европы эти пределы ответственности применяются для всех международных перевозок.

Международной перевозкой называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне

зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств – участников, либо на территории одного и того же государства – участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством – участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства – участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ

Перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке.

Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

Первый экземпляр имеет пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку «для получателя» и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.

При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства – участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства – участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством – участником.

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств – участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.

Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения Конвенции.

Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли

происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

Дальнейшее повышение ответственности авиакомпаний перед пассажирами было закреплено Гватемальским протоколом 1971 г., который ввел ответственность за причинение вреда здоровью пассажира независимо от вины перевозчика (за исключением случаев, когда вред был вызван состоянием здоровья пассажира или его виной). Гватемальский протокол увеличил предел ответственности перевозчика перед пассажиром до 1,5 млн. франков (около 100 тыс. долларов), т.е. в 6 раз по сравнению с Гаагским протоколом. Кроме того, предусматривалось увеличение этого лимита примерно на 10% каждые 5 лет.

Введен единый предел ответственности перевозчика за несохранность и просрочку доставки багажа, составляющий 15 тыс. франков на каждого пассажира. Предусмотрен особый предел ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира – 62,5 тыс. франков на пассажира. По настоящее время число стран – участниц данного протокола невелико. Республика Беларусь в нем пока не участвует.

Положения Варшавской конвенции об условиях воздушных перевозок детализируются и конкретизируются в условиях международных перевозок, принимаемых как на уровне международных организаций, так и отдельными авиакомпаниями. Условия международных перевозок ИАТА, которые начали разрабатываться еще в 30–х годах XX столетия. Такие правила принимаются а) в форме нормативного акта, содержащего подробные правила международных воздушных перевозок, либо б) в форме условий договора, которые воспроизводят основные положения из условий и помещаются на пассажирском билете или накладной на груз. Условия перевозок и условия договора разрабатываются отдельно для пассажирских и грузовых перевозок.

Основное внимание в условиях пассажирских перевозок ИАТА уделяется следующим вопросам:

- проездной билет;
- порядок провоза багажа;
- административные формальности;
- права перевозчика;
- расчеты с пассажирами;
- ответственность авиакомпаний.

Проездной билет является именованным и непередаваемым. Он действителен в течение 1 года, но срок действия может быть продлен, если полет невозможен по болезни пассажира или обстоятельствам, зависящим от перевозчика. Разрешены остановки в пути следования в пределах срока действия билета. Дан перечень документов, которые не допускаются к перевозке багажом (опасные, крупногабаритные, запрещенные в странах полета) или требуют согласия перевозчика (животные). Перевозчик вправе отказать в приеме багажа, если он должным образом не упакован.

Перевозчик вправе отказать от перевозки или ее продолжения по соображениям безопасности, если перевозка приведет к нарушению

законодательства или предписаний стран полета; в случаях, когда этого требует состояние здоровья пассажира, а также при невыполнении им указаний перевозчика. Время полета, указанное в расписании и билете, не гарантируется и может быть изменено перевозчиком. При неиспользовании билета или части его перевозчик возвращает пассажиру соответствующие суммы. Условия перевозок грузов ИАТА содержат:

- порядок приема грузов к перевозке;
- правила оплаты провозных платежей;
- условия транспортировки и выдачи груза в пункте назначения;
- ответственность воздушного перевозчика.

К перевозке принимаются все не запрещенные виды грузов, надлежащим образом упакованные и снабженные необходимой документацией. Если внешний вид или упаковка груза не являются надлежащими, об этом делается отметка в накладной.

Если расходы по перевозке груза не могут быть определены при принятии груза, перевозчик вправе потребовать внесения денежного депозита; он может удержать груз в обеспечение уплаты провозных платежей, а грузоотправитель гарантирует возмещение всех затрат и платежей, произведенных перевозчиком.

В случае отказа грузополучателя от принятия груза перевозчик после направления соответствующего уведомления грузоотправителю может вернуть груз в пункт отправления или реализовать его после хранения в течение 30 дней, а в отношении скоропортящихся грузов – немедленно.

Раздел об ответственности содержит перечень случаев, исключающих возмещение причиненного грузу ущерба. Так, перевозчик не несет ответственности за сохранность грузов, которые подвержены порче или гибели в результате изменения климатических условий, температуры, высоты или других условий местонахождения либо длительности пребывания в пути. Перевозчик не несет ответственности за какой-либо косвенный или особый ущерб, явившийся следствием перевозки, независимо от того, знал ли перевозчик, что такой ущерб может иметь место.

Воздушные перевозки осуществляются не только на собственных судах перевозчика, но и на привлеченных по договору аренды, фрахтования или временного обмена. Такие перевозки развиваются вследствие роста спроса на воздушные перевозки в определенные периоды времени (например, в периоды туристических сезонов) и в силу наличия у авиакомпаний свободного парка самолетов.

При фрахтовании воздушных судов заключается договор, получивший по аналогии с морским правом наименование чартера. Развитие чартерных воздушных перевозок обусловило создание соответствующего правового режима, который включает в себя, с одной стороны, организационные вопросы чартерных перевозок (выдачу разрешений, определение маршрутов, периодичность полетов и т.п.), и с другой стороны, регламентацию коммерческих условий чартерных перевозок. Организация перевозок находится в компетенции органов государственного управления гражданской авиацией

соответствующего государства и определяется актами таких органов. Коммерческие условия чартерных перевозок регламентируются в правилах и тарифах соответствующих авиакомпаний. Кроме того, международные организации в области гражданской авиации разрабатывают типовые проформы договора воздушного чартера.

Для того чтобы создать единый правовой режим международной воздушной перевозки вне зависимости от того, на своих или привлеченных судах осуществляется перевозка, в 1961 г. была заключена Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Конвенция дополняет Варшавскую конвенцию, распространяя ее режим (включая ограничение ответственности) на так называемого «фактического перевозчика», что исключает возможность предъявления к нему требования о полной ответственности за причинение вреда.

«Фактическим перевозчиком», согласно Гвадалахарской конвенции, признается лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное им осуществлять перевозку, подпадающую под действие Варшавской конвенции в ее первоначальной редакции или в редакции Гаагского протокола (ст. 1). Фактическим перевозчиком, таким образом, будет авиакомпания, предоставляющая самолет по договору чартера, аренды или на ином правовом основании. Однако фактическим перевозчиком не будет считаться лицо, которое в отношении своей части перевозки является «последовательным перевозчиком» в смысле Варшавской конвенции, поскольку такой перевозчик подпадает под действие Варшавской конвенции в силу п. 3 ст. 1 и п. 1 ст. 30.

Согласно ст. II Гвадалахарской конвенции 1961 г., если фактический перевозчик осуществляет перевозку на условиях Варшавской конвенции, как перевозчик, заключивший договор, так и фактический перевозчик подпадают под действие Варшавской конвенции, т.е. могут ссылаться на установленные ею пределы ответственности, а также другие благоприятные для авиакомпании положения. Последующие статьи Гвадалахарской конвенции предусматривают, что действия фактического перевозчика признаются действиями перевозчика по договору и наоборот. Все распоряжения и претензии могут быть обращены как к перевозчику по договору, так и фактическому перевозчику (ст. IV). Исключением является только право отправителя распорядиться грузом в пути, с которым он вправе обращаться только к перевозчику по договору.

Иск может быть предъявлен по выбору потерпевшего либо к фактическому перевозчику, либо к перевозчику, заключившему договор, либо к обоим вместе. Если иск заявлен против одного из перевозчиков, он вправе привлечь другого к участию в судебном разбирательстве по правилам закона суда. В отношении перевозчика по договору действует юрисдикция, установленная ст. 28 Варшавской конвенции, а к фактическому перевозчику иск может быть предъявлен в суде по его местожительству либо в суде по местонахождению его главного органа.

Гвадалахарская конвенция не затрагивает взаимоотношений перевозчика, заключившего договор, и фактического перевозчика. Их взаимоотношения определяются заключенным между ними договором чартера, аренды и т.д., а также, соответственно, применяемым к этому договору национальным законодательством.

Договор чартера предполагает предоставление одного или нескольких самолетов для выполнения разового или нескольких полетов. Обычно самолет предоставляется с надлежаще подготовленным экипажем, однако возможно предоставление самолета и без экипажа (*bare hull charter*).

Содержание договора чартера – права и обязанности участвующих в нем сторон – определяются проформами чартеров. Типовые проформы чартера, применяемые авиакомпаниями, содержат следующие положения:

- характеристика предоставляемого самолета;
- размер платежей и порядок расчетов;
- маршрут и расписание полетов;
- оформление транспортной документации;
- досрочное прекращение договора в случае невозможности его исполнения;
- ответственность собственника самолета;
- применяемое к договору право.

Передаваемый в чартер самолет остается под командой его командира, распоряжения которого по относящимся к его компетенции вопросам являются обязательными. Транспортные документы на перевозку составляются обычно по форме компании, предоставляющей самолеты.

В отношении ответственности по договору перевозки в чартере делается ссылка на правила перевозок компании или на соответствующие положения Варшавской конвенции. Кроме того, в договор включается перечень обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика – обычно это обстоятельства вне контроля авиакомпании. Что касается вопроса о применимом праве, то типовые проформы отдают предпочтение привязке к личному закону авиакомпании, предоставляющей самолет.

До настоящего времени нет единого мнения по вопросу о правовой природе договора чартера. Некоторые исследователи относят его к договорам арендного типа, а другие полагают, что это разновидность договора перевозки. По мнению авторитетного советского правоведа О.Н.Садикова, данный договор все же ближе к аренде, нежели к перевозке, которая оформляется на основе чартера и участниками которой являются совсем другие стороны. Предметом воздушного чартера является предоставление самолета, а не выполнение транспортных операций. При этом автор отмечает, что между этими договорами имеется несомненная связь, поскольку чартер направлен в конечном счете на осуществление транспортных операций, что предопределяет включение в него условий, характерных для договора перевозки.

Перевозчик, а также иные уполномоченные им организации и граждане при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать правила воздушных

перевозок пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок, установленные законодательными актами и авиационными правилами.

Перевозчик может устанавливать свои правила воздушных перевозок, которые не должны противоречить правилам воздушных перевозок, установленным законодательными актами и авиационными правилами, и ухудшать установленные этими правилами условия и нормы обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Грузы и почтовые отправления принимаются к воздушной перевозке от грузоотправителей и операторов почтовой связи, представивших перевозчику письменные гарантии безопасности данных отправок.

Правила воздушных перевозок почтовых отправок должны быть согласованы со специально уполномоченным органом в области почтовой связи.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа – доставить этот багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или лицу, уполномоченному на получение багажа. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа, в том числе вещей, находящихся при нем, сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа – и провоз этого багажа.

Срок доставки пассажира и багажа по договору воздушной перевозки пассажира определяется в соответствии с правилами воздушных перевозок.

По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почтовые отправления в пункт назначения и выдать их грузополучателю или лицу, уполномоченному на получение груза или почтовых отправок, а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку грузов или почтовых отправок.

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов всю или часть вместимости воздушного судна (воздушных судов) для воздушных перевозок.

К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почтовых отправок, определенные авиационными правилами.

Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом, а также багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа. Договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой или почтовой накладной.

Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, грузовая накладная могут быть оформлены в электронном виде с размещением информации в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. При оформлении перевозочного документа в электронном виде по

требованию пассажира при заключении договора перевозки ему должна быть выдана заверенная выписка из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок, содержащая условия соответствующего договора воздушной перевозки.

Формы билета, багажной квитанции, грузовой накладной и иных документов, используемых при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почтовых отправлений, за исключением почтовой накладной, определяются авиационными правилами.

Форма почтовой накладной устанавливается актами Всемирного почтового союза.

Плата за воздушные перевозки осуществляется на основании тарифов, устанавливаемых при выполнении внутренних воздушных перевозок в соответствии с законодательством, а при выполнении международных воздушных перевозок – в соответствии с международными договорами Республики Беларусь.

Для отдельных категорий граждан и групп населения могут устанавливаться льготы по оплате воздушных перевозок. Перечень отдельных категорий граждан, имеющих право на льготы по оплате воздушных перевозок, и порядок возмещения расходов авиационным организациям, связанных с предоставлением указанных льгот, определяются законодательными актами.

Авиационные организации имеют право самостоятельно устанавливать льготы для отдельных категорий граждан, расходы по которым не подлежат возмещению из республиканского и местных бюджетов, если иное не установлено законодательными актами.

Порядок оплаты авиационных работ определяется в соответствии с законодательством.

Перевозчик, а также иные уполномоченные им организации и граждане, в том числе индивидуальные предприниматели, обязаны организовать обслуживание пассажиров воздушных судов и обеспечить их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

Перечень услуг и порядок их предоставления пассажирам воздушных судов определяются авиационными правилами, а также правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком.

В случае, если Республика Беларусь является государством назначения или транзита, до начала международной воздушной перевозки пассажиров перевозчик обязан убедиться в том, что пассажиры имеют документы, необходимые для въезда в Республику Беларусь.

При осуществлении международной воздушной перевозки пассажиров перевозчик имеет право проверять у пассажиров документы, необходимые для въезда в государство назначения, транзита.

Перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении такого

договора пассажиру, если он внесен перевозчиком в реестр (базу данных) лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от исполнения договора воздушной перевозки пассажира, уведомив об этом перевозчика не позднее чем за пять дней до отправления воздушного судна, и получить обратно денежные средства, уплаченные за воздушную перевозку, если иное не предусмотрено частью третьей настоящей статьи.

В случае, если договор воздушной перевозки пассажира заключен с применением тарифов:

не подлежащих возврату при добровольном отказе пассажира воздушного судна от исполнения договора воздушной перевозки пассажира (невозвратный тариф), денежные средства, уплаченные за воздушную перевозку, при добровольном отказе пассажира воздушного судна от исполнения договора воздушной перевозки пассажира не возвращаются;

имеющих какие-либо ограничения в правилах их применения, денежные средства, уплаченные за воздушную перевозку, при добровольном отказе пассажира воздушного судна от исполнения договора воздушной перевозки пассажира возвращаются в соответствии с правилами примененного тарифа.

Перевозчик обязан в порядке, установленном авиационными правилами, информировать пассажира воздушного судна об условиях возврата либо невозврата денежных средств, уплаченных за воздушную перевозку, до заключения договора воздушной перевозки пассажира.

Перевозчик обязан доставить принятые к воздушной перевозке груз и почтовые отправления в пункт назначения в установленный срок.

Грузоотправитель имеет право в порядке, определенном авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, внести изменения в грузовую накладную в отношении грузополучателя до выдачи груза грузополучателю или лицу, уполномоченному на получение груза, распорядиться в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи.

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, определенный авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна, грузоотправителем, грузополучателем в порядке, установленном законодательством, международными договорами Республики Беларусь, а также договором воздушной перевозки пассажира и договором воздушной перевозки груза.

Перевозчик несет ответственность за произошедшие по его вине утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, в следующих размерах:

за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности;

за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости;

за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более десяти базовых величин, установленных законодательством.

Обстоятельства, которые могут являться основанием для имущественной ответственности перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и пассажира, удостоверяются коммерческими актами, актами–извещениями или актами общей формы.

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

несоответствия фактических наименования, массы и количества мест багажа, груза данным, указанным в перевозочном документе;

обнаружения багажа или груза без документов либо документов без багажа или груза;

возвращения перевозчику похищенного багажа или груза.

Грузоотправитель или грузополучатель обязаны предъявить к перевозчику претензию в письменной форме до предъявления ему иска, вытекающего из воздушной перевозки груза.

Сроки предъявления претензий к перевозчику, вытекающие из воздушной перевозки груза, определяются авиационными правилами.

Претензии предъявляются к перевозчику, который выполнял воздушную перевозку груза или обязан был ее выполнить в соответствии с соглашением сторон.

Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

Право на предъявление претензий и (или) исков имеют:

фрахтователь, грузоотправитель или пассажир – в случае неподачи воздушного судна или подачи его с опозданием;

грузополучатель или грузоотправитель – в случае утраты груза;

грузополучатель – в случае недостачи, повреждения (порчи), просрочки в доставке или задержки в выдаче груза;

предъявитель багажной квитанции – в случае утраты, недостачи, повреждения (порчи) багажа или просрочки в его доставке;

фрахтователь, грузоотправитель, грузополучатель или пассажир – в случае взимания провозных платежей в завышенном размере;

государственные органы, организации и граждане в соответствии с законодательством.

Передача права на предъявление претензий и исков к другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права грузоотправителем и грузополучателем друг другу, а также экспедитору.

Претензии грузоотправителя, грузополучателя или фрахтователя, вытекающие из воздушной перевозки груза, рассматриваются перевозчиком в течение тридцати дней со дня получения претензий. По истечении указанного срока перевозчик обязан уведомить заявителя о полном либо частичном удовлетворении или отклонении претензии. Порядок уведомления заявителя определяется авиационными правилами.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из воздушной перевозки груза, составляет один год с момента, определяемого в соответствии с авиационными правилами.

## **ЛЕКЦИЯ 7. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Международное морское право представляет собой совокупность норм международного публичного и международного частного права, регулирующих отношения в сфере мореплавания. Морской транспорт является единственным и незаменимым средством перевозки наливных и навалочных грузов между странами, расположенными на различных континентах. Перевозка грузов морем значительно дешевле, чем перевозка другими видами транспорта.

Причины:

□ Низкая стоимость фрахта: перевозка контейнера по морю стоит значительно дешевле, чем по воздуху или даже по железной дороге на аналогичное расстояние.

□ Большая грузоподъемность: одно судно может перевозить тысячи тонн, что снижает цену за единицу товара.

□ Фиксированные тарифы: морские перевозки часто имеют стабильные ставки, особенно при долгосрочных контрактах.

□ Экологичность: в пересчёте на килограмм груза морской транспорт производит меньше выбросов, что снижает косвенные издержки.

Особенности

- Долгое время доставки: морская логистика может занять недели или даже месяцы.
- Зависимость от портов: требуется дополнительный транспорт (авто или ж/д) для доставки от порта до конечного адреса.
- Погодные риски: штормы и задержки в портах могут повлиять на сроки.

На морской флот приходится около 80% общего физического объема перевозок грузов и около 70% в их стоимостном выражении. Неудивительно, что правовое обеспечение деятельности морского транспорта к настоящему времени приобрело характер морского права – обширного и хорошо разработанного нормативного комплекса, включающего в себя право торгового судоходства; право военного мореплавания; международное административное морское право; право морского протокола и церемониала, а также другие подотрасли.

Международное морское право часто разделяется в специальной литературе на международное публичное и международное частное морское право.

Выделяют и национальное морское право, также имеющее в своем составе публично–правовые и частноправовые нормы. К публичному праву относятся нормы, регулирующие правовой режим морских пространств, территориальных вод и прилежащих зон, правовое положение судов во внутренних водах и портах; вопросы предотвращения загрязнения морской среды, сотрудничеству в области обеспечения безопасности на море, организации оказания помощи терпящим бедствие в море и т.д. Частноправовыми институтами морского права являются договор морской перевозки грузов и пассажиров, фрахтования судна, морской буксировки, морского агентирования, морского страхования, спасания судов и другого имущества, институт общей аварии, ограничения ответственности по морским требованиям, морской залог и ипотека судна и многие другие.

Республика Беларусь, не являясь морской державой и не имея собственных выходов в море, тем не менее, ведет активную международную торговлю, в том числе и с использованием морского транспорта для перевозки. Поэтому Беларусь является участницей целого ряда международных конвенций по различным аспектам торгового мореплавания:

Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.,

Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.,

Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г.,

Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил относительно коносаментов 1924 г. с Протоколом о ее изменении 1968 г., (Гаагские правила и Протокол – Правила Висби)

Конвенция Организации Объединенных Наций «О морской перевозке грузов» (Заключена в г.Гамбурге 31.03.1978) – Гамбургские правила

Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.,

Международной конвенции о спасании 1979 г. и др.

Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов – (Роттердамские правила).

В 1999 г. В Республике Беларусь был принят Кодекс торгового мореплавания, заменивший ранее действовавший КТМ СССР. В нем были учтены правила конвенций, участницей которых является Республика Беларусь.

Организационно–правовые формы международных морских перевозок обусловлены в первую очередь технологией эксплуатации морского флота. Кроме того, на них в определенной степени влияют, с одной стороны, внутригосударственное регулирование, отражающее экономическую политику соответствующих государств, а с другой стороны – быстро растущая система международных соглашений двустороннего и многостороннего характера.

На морском транспорте сложились две основные формы его эксплуатации:

1) нерегулярное (трамповое) судоходство, при котором судно выполняет одиночные рейсы на переменных направлениях,

2) и регулярное (линейное) судоходство, при котором движение судов осуществляется между определенными портами по заранее объявленному расписанию или с определенной периодичностью рейсов.

Этому делению соответствуют две основные договорные формы перевозок грузов: перевозки по чартеру и перевозки по коносаменту.

Перевозки по чартеру регламентируются преимущественно нормам внутреннего морского права, а также посредством чартерных проформ, нормы которых в большинстве случаев являются диспозитивными. Напротив, перевозки по коносаменту являются предметом международных соглашений, которые обеспечивают в этой области определенную унификацию и имеют преимущественно императивный характер.

Значительные колебания в объемах перевозок, возникающие вследствие географических, сезонных и других факторов, требуют восполнения периодически возникающей в отдельных географических регионах нехватки морского тоннажа. Для этого используются договоры о предоставлении судна (с экипажем или без экипажа) на определенное время. Здесь возникают отношения арендного типа, которые оформляются договорами тайм-чартера либо договорами лизинга в различных вариациях. Выполнению морских сообщений сопутствуют обслуживающие правоотношения, обуславливаемые технологией морских перевозок (агентирование судов в портах) или риском мореплавания (общая авария, столкновение судов, спасание).

Основные термины:

демередж – вознаграждение, причитающееся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени;

диспач – вознаграждение, причитающееся за окончание погрузки или разгрузки груза до истечения стальнойного времени;

коносамент – товарораспорядительный документ (ценная бумага), удостоверяющий заключение договора морской перевозки груза и служащий доказательством приема перевозчиком указанного в этом документе груза;

морская перевозка – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций по перемещению пассажиров, грузов и багажа морским транспортом;

порт – комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов и пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в порту;

стальнойное время – период времени, в течение которого перевозчик предоставляет и держит судно под погрузкой или разгрузкой без дополнительных к фрахту платежей;

судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях торгового мореплавания;

судовладелец – лицо, эксплуатирующее судно от своего имени независимо от того, является оно собственником судна либо лицом, использующим его на ином законном основании;

В морском праве судно рассматривается не только как продукт судостроительной техники или же имущество, но и как учреждение, наделенное определенными правами и обязанностями. На судно в открытом море распространяются законы того государства, под флагом которого оно плавает. При заходе морского торгового судна в иностранные порты, внутренние воды или территориальное море оно подпадает под действие суверенной власти прибрежного государства.

В некоторых случаях КТМ и международные конвенции предусматривают так называемую строгую ответственность, т.е. ответственность непосредственно собственника судна, а не судовладельца. Так, например, в случае ущерба от разлива нефти в море и в связи с перевозкой опасных и вредных веществ к ответственности привлекается непосредственно собственник судна, независимо от того, кто является судовладельцем.

Принадлежность судна к определенному государству называется его национальностью. Она удостоверяется предоставлением права плавания под флагом этого государства, регистрацией судна в государственном реестре и выдачей судну соответствующих документов. Национальность судна определяет, законом какого государства подчиняется судно.

Внешним выражением национальности судна является флаг, под которым оно плавает. Согласно Конвенции ООН о морском праве 1982 г. должно плавать под флагом только одного государства и подчиняться его юрисдикции в открытом море. Оно не может менять флаг во время плавания или при заходе в порт, за исключением случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации. Надо сказать, что некоторые страны не участвуют в названной Конвенции, и согласно их законодательству суда могут быть зарегистрированы в двух и более реестрах разных государств, а следовательно, менять свой флаг, пользуясь им по удобству. С точки зрения стран – участниц Конвенции ООН 1982 г., такие суда не вправе требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и могут быть приравнены к судам, не имеющим национальности.

Суда могут находиться в государственной собственности (собственности Республики Беларусь и ее административно–территориальных единиц), в частной собственности юридических и (или) физических лиц, в том числе иностранных, а также лиц без гражданства, постоянно проживающих в Республике Беларусь.

Суда с ядерной энергетической установкой могут находиться только в собственности Республики Беларусь.

Право собственности на судно или на долю в ней возникает с момента регистрации судна в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь или судовой книге.

Право плавания под Государственным флагом Республики Беларусь предоставляется судам:

- 1) находящимся в государственной собственности;

2) находящимся в собственности юридических и (или) физических лиц, в том числе иностранных, а также лиц без гражданства, постоянно проживающих в Республике Беларусь;

3) эксплуатируемым юридическими и (или) физическими лицами Республики Беларусь на основании договора аренды судна без экипажа (бербоут–чартера) или договора лизинга.

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Республики Беларусь с момента регистрации судна в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь или судовой книге.

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Республики Беларусь, имеет национальность Республики Беларусь.

Судно, имеющее национальность Республики Беларусь, обязано нести Государственный флаг Республики Беларусь.

Государственная регистрация судов осуществляется республиканским органом государственного управления в области морского транспорта.

Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

Экипаж судна состоит из капитана судна, других лиц командного состава судна и судовой команды.

К командному составу судна, кроме капитана судна, относятся помощники капитана судна, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Судовладельцем к командному составу могут быть отнесены также другие судовые специалисты.

Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:

Правовое положение членов экипажа судна и отношения между членами экипажа судна, связанные с эксплуатацией судна, определяются правом государства флага судна.

Отношения между членами экипажа судна и судовладельцем определяются правом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами.

К работе на судне допускаются лица, имеющие документ – национальное удостоверение личности моряка, выданный в соответствии с Конвенцией 1958 года об удостоверениях личности моряков.

Морская перевозка грузов осуществляется по договору перевозки, который должен быть заключен в письменной форме.

Если из законодательства вытекает, что эта коммерческая организация обязана осуществлять морскую перевозку грузов по обращению любого юридического и (или) физического лица, то эта коммерческая организация признается морской транспортной организацией общего пользования.

Морская транспортная организация общего пользования обязана доводить до всеобщего сведения тарифы и условия морской перевозки грузов.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить в порт назначения вверенный ему отправителем груз и выдать его

уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза обусловленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза может быть заключен:

с условием предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений;

без такого условия.

По договору фрахтования (чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату (фрахт) всю или часть вместимости одного или нескольких судов на один или несколько рейсов для морской перевозки груза.

Договор фрахтования (чартер) должен содержать наименования сторон, размер фрахта, название судна и обозначение груза, место (места) погрузки груза, место (места) назначения или направление (направления) движения судна.

В договор фрахтования (чартер) могут быть включены по соглашению сторон и другие условия и оговорки.

Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов.

По договору об организации морских перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме и уплатить фрахт.

При заключении договора об организации морских перевозок грузов перевозка конкретной партии груза осуществляется в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенным на основании договора об организации морских перевозок грузов.

Смешанная перевозка грузов осуществляется по договору транспортной экспедиции.

После приема груза к морской перевозке перевозчик по требованию отправителя обязан выдать коносамент.

Перевозчик вправе выдать не коносамент, а иной документ в подтверждение получения груза для морской перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки груза и приема его перевозчиком.

Коносамент должен содержать следующие данные:

- 1) наименование перевозчика и его местонахождения;
- 2) название судна, если груз принят к морской перевозке на определенном судне;
- 3) место погрузки и дату приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- 4) наименование отправителя и его местонахождение;
- 5) место назначения груза либо место назначения или направления судна;
- 6) наименование получателя, если он указан отправителем;
- 7) наименование груза, основные марки, необходимые для его идентификации, а в необходимых случаях – прямое указание относительно опасного характера или особых свойств груза, число мест или предметов и массу

груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они указаны отправителем;

8) описание внешнего состояния груза и его упаковки;

9) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в договоре или другом документе, либо указание, что фрахт уплачен полностью;

10) время и место выдачи коносамента;

11) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

12) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени.

После погрузки груза на судно перевозчик по требованию отправителя выдает бортовой коносамент, в котором дополнительно указывается, что груз находится на борту определенного судна, а также дата (даты) погрузки.

Если перевозчик до погрузки груза на судно выдал отправителю на груз, принятый к перевозке, коносамент или иной товарораспорядительный документ, то по требованию перевозчика отправитель должен возвратить этот документ в обмен на бортовой коносамент.

Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся наименования, основных марок, числа мест либо предметов или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знают или имеют достаточные основания полагать, что такие данные не соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи бортового коносамента – погруженному грузу, либо если у перевозчика или такого другого лица не было разумной возможности проверить эти данные, то перевозчик или такое другое лицо вносят в коносамент соответствующую оговорку, конкретно указывающую на эти несоответствия, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывают в коносаменте внешнее состояние груза, то считается, что они указали в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

Коносамент удостоверяет принятие груза перевозчиком в соответствии с описанием, изложенным в коносаменте, за исключением данных, в отношении которых была внесена оговорка. Доказывание перевозчиком противоположного не допускается, если коносамент передан третьему лицу, действовавшему добросовестно.

Коносамент может быть выдан на имя определенного получателя (именной коносамент), приказу отправителя или получателя (ордерный коносамент) либо на предъявителя.

Ордерный коносамент, не содержащий указаний о выдаче его приказу отправителя или получателя, считается выданным приказу отправителя.

По желанию отправителя ему может быть выдан коносамент в нескольких экземплярах, в каждом из которых отмечается число составленных экземпляров коносамента.

Перевозчик обязан подать судно в порт погрузки, указанный в договоре, или в порт, указанный в соответствии с условиями договора.

Если порт погрузки не был указан, либо указан несвоевременно, либо является небезопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора и потребовать возмещения убытков.

Перевозчик обязан подать судно к месту погрузки, указанному в договоре.

Если место, указанное в договоре, непригодно для погрузки либо в договорах, заключенных перевозчиком на данный рейс, указаны разные места погрузки, перевозчик может подать судно к обычно используемому в данном порту месту погрузки.

При перевозках в линейном сообщении место погрузки устанавливает перевозчик.

Перевозчик обязан подать судно к месту погрузки в срок, предусмотренный договором.

В случае неподачи судна к месту погрузки в предусмотренный договором срок договор может быть расторгнут с возмещением перевозчиком причиненных убытков.

Демередж определяется соглашением сторон.

При отсутствии соглашения сторон демередж определяется по ставкам, принятым в данном порту.

В случае отсутствия указанных ставок демередж определяется расходами по содержанию судна и его экипажа.

Диспач устанавливается соглашением сторон.

При отсутствии соглашения сторон диспач исчисляется в размере половины платы за простой судна.

Груз размещается на судне по усмотрению капитана судна.

Груз не может быть размещен на палубе, за исключением случаев, когда такая перевозка допускается договором, законодательством или обычаем.

Отправитель или фрахтователь за свой счет располагают груз вдоль борта судна. Расходы по погрузке и укладке груза на судне несет перевозчик, если сторонами не установлено иное.

Перевозчик обязан доставлять грузы в соответствии с указанными в договоре маршрутом и сроками, а при отсутствии такого указания – в соответствии с обычным маршрутом и в обычные сроки.

Не считается нарушением договора всякое отклонение судна от намеченного маршрута (дивиация) в целях спасания на море людей, судов и грузов, а равно иное разумное отклонение от маршрута, если оно не вызвано неправильными действиями перевозчика.

Если судно не может зайти в порт назначения вследствие запрета государственных органов и (или) портовых властей, стихийных бедствий или иных причин, не зависящих от перевозчика, то перевозчик обязан немедленно уведомить об этом отправителя или фрахтователя, а также лицо, правомочное распоряжаться грузом, если оно известно перевозчику.

За груз, утраченный при перевозке по вине перевозчика, фрахт не взимается, а если он был внесен вперед, то возвращается. Если утраченный груз окажется

впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на получение фрахта в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном.

За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или обстоятельств, зависящих от отправителя или фрахтователя, уплачивается полный фрахт.

До отправления судна из места погрузки каждая из сторон вправе отказаться от исполнения договора без возмещения другой стороне убытков в случаях:

- 1) военных или иных действий, создавших угрозу захвата судна или груза;
- 2) блокады места отправления или места назначения судна;
- 3) задержания судна по распоряжению государственных органов и (или) портовых властей по причинам, не зависящим от сторон договора;
- 4) привлечения судна для государственных нужд;
- 5) запрещения государственными органами и (или) портовыми властями вывоза из места отправления или ввоза в место назначения груза, который предназначен для морской перевозки.

Исполнение договора прекращается независимо от воли сторон, если после заключения договора и до отправления судна в рейс из места погрузки наступят обстоятельства, за которые ни одна из сторон не отвечает, в частности:

- 1) судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- 2) судно будет признано непригодным к плаванию;
- 3) погибнет груз, предназначенный для перевозки.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, а также за просрочку его доставки с момента принятия груза к перевозке и до момента его выдачи.

Перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза или просрочку его доставки, если докажет, что они произошли вследствие действий и (или) бездействия капитана судна, иных членов экипажа судна и (или) лоцмана в судовождении или управлении судном (навигационная ошибка).

Соглашение перевозчика с грузовладельцем об ограничении или устранении установленной законодательством ответственности недействительно, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при морских перевозках груза предусмотрена законодательством.

По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу.

Пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату (провозную плату), а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) каютного багажа по вине перевозчика перевозчик несет ответственность в размере его стоимости, а в случае невозможности ее установления – исходя из цены, которая при

сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Размер ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) каютного багажа не может превышать 1800 расчетных единиц на пассажира в отношении морской перевозки пассажиров в целом.

Багаж, не востребованный в течение трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть продан или уничтожен в порядке, установленном законодательством.

По договору аренды (фрахтования на время) судна с экипажем (тайм-чартеру) судовладелец (арендодатель) предоставляет фрахтователю (арендатору) судно за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Тайм-чартер заключается в письменной форме и должен содержать наименования сторон, название судна, указание флага, технические и эксплуатационные данные, район плавания, цель аренды, размер платы (фрахт), срок действия договора, место приема и сдачи судна.

Фрахтователь (арендатор) вправе без согласия судовладельца (арендодателя) сдавать судно в субаренду (субтайм-чартер), если тайм-чартером не предусмотрено иное.

Заключение субтайм-чартера не освобождает фрахтователя (арендатора) от исполнения договора, заключенного им с судовладельцем (арендодателем).

Фрахтователь (арендатор) уплачивает судовладельцу (арендодателю) фрахт в размере, порядке и сроки, предусмотренные тайм-чартером. Фрахтователь (арендатор) освобождается от уплаты фрахта и расходов по эксплуатации судна за время, в течение которого оно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния.

По договору аренды судна без экипажа (бербоут-чартеру) арендодатель предоставляет арендатору судно за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации.

Бербоут-чартер заключается в письменной форме и должен содержать наименования сторон, название судна, указание флага, технические и эксплуатационные данные, район плавания, цель аренды, время и место приема и сдачи судна, размер платы, срок аренды.

Арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать арендованное судно в субаренду (суббербоут-чартер) на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера, если бербоут-чартером не предусмотрено иное.

Заключение суббербоут-чартера не освобождает арендатора от исполнения договора, заключенного им с арендодателем.

Арендатор своими силами осуществляет управление судном и его эксплуатацию, как коммерческую, так и техническую.

Арендатор уплачивает арендодателю плату по бербоут-чартеру вперед по месячной ставке, согласованной сторонами. Арендатор освобождается от платы по бербоут-чартеру и расходов по эксплуатации судна за время, в течение которого оно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния, за исключением случаев, когда непригодность наступила по вине

арендатора либо вследствие виновных действий и (или) бездействия экипажа судна.

По договору морского круиза одна сторона (организатор круиза) обязуется по заданию другой стороны (участника круиза) оказать услуги по организации и (или) осуществлению морского путешествия (круиза) по определенной программе (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т.п.), а участник круиза обязуется уплатить установленную плату.

Договор морского круиза удостоверяется путевкой или иным приравненным к ней документом, выданным организатором круиза.

Участник круиза вправе до начала круиза отказаться от исполнения договора морского круиза при условии оплаты организатору круиза фактически понесенных расходов. Участник круиза, уведомивший организатора круиза об отказе от исполнения договора морского круиза, имеет право получить обратно плату за круиз в порядке, размере и сроки, установленные договором морского круиза.

В случае увеличения срока круиза вследствие непредвиденных обстоятельств организатор круиза несет все дополнительные расходы, связанные с предоставлением услуг участнику круиза.

По договору оказания услуг морского агента одна сторона (морской агент) обязуется за вознаграждение совершать юридические действия в области торгового мореплавания в качестве постоянного представителя другой стороны (судовладельца) в определенном порту или на определенной территории.

При заключении договора от имени судовладельца морской агент, выступающий в качестве коммерческого представителя, может действовать также в пользу другой договаривающейся стороны, если она его на то уполномочила и судовладелец с этим согласен.

По договору оказания морских посреднических услуг одна сторона (морской брокер) обязуется от имени и за счет другой стороны (доверителя) оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли–продажи судов, договоров фрахтования, договоров буксировки и договоров морского страхования.

Для облегчения заключения договоров международные морские организации вырабатывают стандартные формы (проформы) чартеров, которых к настоящему времени имеется более 200. Они разрабатываются применительно к различным видам грузов – зерновые, угольные, рудные, сахарные и т.п. Наиболее распространенные в практике проформы чартеров даже имеют собственные наименования: «дженкон», «куба–шугар» и др.

Как уже указывалось, с развитием линейного судоходства коносамент стал играть все более заметную роль в регулировании морской перевозки грузов вплоть до вытеснения чартера как формы договора перевозки. В связи с этим на определенном этапе возникла необходимость в унификации международного коносамента с тем, чтобы различия в национальных законодательствах не сдерживали развитие торгового оборота. Для этих целей в 1924 г. в Брюсселе была заключена Международная конвенция об унификации некоторых правил

относительно коносамента, которая называется также «Гаагскими правилами», поскольку ее основу составили правила, выработанные Ассоциацией международного права о перевозке груза по коносаменту, сессия которой проходила в 1921 году в г.Гааге.

Брюссельская конвенция 1924 г. определила общий порядок выдачи коносамента, его содержание, права и обязанности грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика, объем ответственности перевозчика и грузоотправителя. В ней предусмотрен перечень обстоятельств, освобождающий морского перевозчика от ответственности, а также предел ответственности перевозчика за утрату и повреждение единицы груза на случай, когда стоимость груза не указана в коносаменте. Участниками Конвенции являются более 60 государств.

В дальнейшем отдельные положения Конвенции корректировались (1968 г., Протокол изменений и дополнений, называемый также «Правила Висби»). Новую редакцию ратифицировали около 20 стран, в том числе РФ.

В 1978 г. в Гамбурге была принята новая конвенция – Конвенция ООН по морской перевозке грузов – «Гамбургские правила», в которой в настоящее время участвует относительно небольшое число государств, в основном Азии и Африки. Гамбургские правила в значительной степени укрепили правовую позицию получателя груза, и при этом установили более строгую ответственность морского перевозчика. Вероятно, этим объясняется невысокая степень участия в Конвенции ведущих морских держав и напротив, активное участие в Конвенции стран, являющихся преимущественно потребителями услуг морских перевозчиков.

Таким образом, правовой режим международной морской перевозки на текущий момент является довольно сложным: некоторые государства участвуют в Брюссельской конвенции 1924 г. («Гаагских правилах»), другие применяют новую редакцию этой Конвенции («Правила Висби» 1968 г.), а третьи – «Гамбургские правила» 1978 г. Ситуация осложняется еще и тем фактом, что «Гамбургские правила» сформулированы так, что в ряде случаев они должны применяться и тогда, когда государство флага судна не участвует в указанной Конвенции. Так, Конвенция применяется независимо от флага судна, национальной принадлежности грузоотправителя и грузополучателя, если порт погрузки или разгрузки, предусмотренный в договоре, находится в стране – участнице Конвенции.

Главной чертой международных линейных морских перевозок является регулярность движения морских транспортных средств, позволяющая повышать эффективность деятельности транспорта за счет ритмичной и своевременной доставки грузов.

Морские линии принято подразделять на односторонние (эксплуатируемые судовладельцем одной страны), совместные или смешанные (обслуживаемые судовладельцами обычно двух стран), и конференциальные (функционирующие в рамках линейных конференций). Задачей совместных линий является облегчение морских транспортных связей между заинтересованными странами;

они работают преимущественно на основании межгосударственных соглашений, создающих правовую основу их деятельности. Конференциальные линии ведут деятельность на основании частноправовых соглашений, что требует специального внутригосударственного и международно-правового регулирования в целях устранения дискриминации при перевозках.

Еще в конце XIX века для согласования ставок фрахта были созданы первые линейные конференции. В дальнейшем предметом согласований на линейных конференциях стали и другие условия перевозок в целях ограничения таких последствий недобросовестной взаимной конкуренции как получение максимальных доходов и устранение судовладельцев – аутсайдеров. Такие объединения судовладельцев называются в настоящее время линейными конференциями. Они создаются на важнейших международных морских путях, где есть достаточно мощные и стабильные грузопотоки, требующие регулярных сообщений и обеспечивающие высокую прибыльность перевозок.

Правовой статус конференции определяется заключенным между ее участниками соглашением, а также уставом. Большинство соглашений о конференциях носит конфиденциальный характер и не публикуется. Соглашения устанавливают фрахтовые ставки, от которых участники конференции не могут отступать ни при каких обстоятельствах. Обеспечением обязательств участников является вносимый участниками конференций гарантийный взнос, а также система высоких денежных штрафов, которые могут применяться к участникам, нарушающим правила конференции.

В противовес доминирующему положению линейных конференций на рынке морских перевозок складываются национальные объединения грузовладельцев, призванные вести переговоры с конференциями об условиях перевозок, прибегая в необходимых случаях к арбитражу.

Деятельность конференций является предметом национального антимонопольного регулирования. Кроме того, важную роль играет принятый в 1974 г. в Женеве Кодекс поведения линейных конференций, основными целями которого являются развитие регулярных и эффективных линейных услуг, обеспечение баланса интересов линейного судоходства и его пользователей, а также устранение в практике конференций дискриминации в отношении любой страны.

Развитие морских линий привело к разработке новых перевозочных документов – линейных коносаментов. Главной особенностью линейных условий перевозок является принятие перевозчиком обязанностей по погрузке и выгрузке грузов. Поэтому стоимость погрузочно-разгрузочных работ при линейной перевозке включается в стоимость фрахта.

К обычным условиям линейных перевозок относятся также право перевозчика на замену судна, предоставление судовладельцем подстилочных и сепарационных материалов, а также правило, что право на фрахт возникает после завершения погрузки и фрахт не подлежит возврату независимо от того, был ли груз доставлен в порт назначения или нет.

Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила). Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Правила Висби).

Положения применяются по всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

а) коносамент выдан в Договариваемом государстве, либо

б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договариваемом государстве, либо

в) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Договор перевозки" применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа;

Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетные единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Положения об освобождении от ответственности и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяются договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

Никакие положения настоящей Конвенции не возбраняют перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Конвенция Организации Объединенных Наций «О морской перевозке грузов» (Заклучена в г.Гамбурге 31.03.1978).

Договор морской перевозки означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако, договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

Коносамент означает документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или приказу, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

Конвенции применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

а) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств; или

б) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств; или

с) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки, и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств; или

д) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств; или

е) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, предусматривает, что договор должен регулироваться положениями Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

Положения Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

Положения Конвенции не применяются к чартерам. Однако, когда коносамент выдается согласно чарту, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем.

Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правоосновании.

Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли либо требуется по законодательным нормам или правилам.

Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако, перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи "бортового" коносамента – погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза, или в случаях, если груз вообще не был сдан, – в последний день, когда груз должен был быть сдан.

День, когда начинается срок исковой давности, не включается в этот срок.

В случае судебного разбирательства, связанного с перевозкой груза на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

а) основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

б) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или

с) порт погрузки или порт разгрузки; или

д) любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

Стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза на основании Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

Когда в чартере содержится положение о том, что связанные с ним споры подлежат передаче в арбитраж, а в коносаменте, выданном согласно чарту, не содержится специальной пометки о том, что такое положение является обязательным для держателя коносамента, перевозчик не может использовать такое положение против держателя, добросовестно приобретшего этот коносамент.

Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) основное коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) порт погрузки или порт разгрузки; или

б) любое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или в соглашении.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила Конвенции.

Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

Перевозчик может увеличить свою ответственность и обязательства по Конвенции.

В тех случаях, когда выдается коносамент или любой другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, он должен включать указание о том, что перевозка регулируется положениями Конвенции, которые лишают юридической силы любое условие, противоречащее этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю.

В середине XIX века стали предприниматься усилия к международной унификации института общей аварии. Первая попытка была предпринята на конференции, состоявшейся в Глазго в 1860 году, а в 1864 году в Йорке (Англия) были приняты Йоркские правила. В 1877 году они были пересмотрены в Антверпене и в 1890 году получили название Йорк-Антверпенских правил. Впоследствии они пересматривались неоднократно, примерно через 25 – 30 лет. В XX в. эти правила пересматривались четыре раза: в 1924 году, когда в них впервые были включены литерные правила, в 1950, 1974 и 1994 годах. Кодексы торгового мореплавания, принимавшиеся в Советском Союзе, базировались на соответствующих Йорк-Антверпенских правилах

В 1990 году Международный морской комитет на конференции в Париже принял новый текст ст. 6 Правил ("Спасание") и рекомендовал ссылаться на их

измененную таким образом редакцию как на Йорк–Антверпенские правила 1974 года, измененные в 1990 году. Йорк–Антверпенские правила представляют собой подробный свод постановлений относительно того, какие убытки могут считаться общей аварией и как должен определяться их размер. Они подразделяются на литерные (от "А" до "G") и цифровые (I – XXII) правила. Цифровые правила содержат положения, относящиеся к отдельным наиболее типичным случаям общей аварии, а также к определению размера отдельных видов общеаварийных убытков и стоимости спасенного имущества. В литерных правилах содержится общее определение общей аварии и другие положения общего характера.

Широкое признание и применение участниками договоров морской перевозки грузов в своих отношениях Йорк–Антверпенских правил очень существенно ограничило случаи, когда возникает необходимость применения к этим отношениям национального законодательства той или иной страны об общей аварии. Тем не менее есть две области отношений, связанных с общей аварией, для регулирования которых национальное законодательство продолжает сохранять значение. Во–первых, нельзя полностью исключить возможность отсутствия в договоре перевозки условия о применении Йорк–Антверпенских правил.

Контрибуционная стоимость и ее исчисление. Назначение правил общей аварии состоит в том, чтобы обеспечить ее распределение "между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости" (ст. 304 КТМ Российской Федерации). Конкретизируя этот принцип, можно сказать, что общая авария распределяется между участниками перевозки – владельцами судна, груза и фрахта пропорционально стоимости принадлежащей каждому из них части этого имущества. Из этого следует, что для распределения общей аварии необходимо установить стоимость такого имущества. Его общая стоимость называется контрибуционной стоимостью или контрибуционным капиталом.

Выражение "частная авария" относится только к убыткам или расходам, вызванным морским происшествием, которые несут исключительно или владельцы судна, потерпевшего аварию во время штормовой погоды, или владельцы груза, которому был нанесен ущерб. Таким образом, убытки от частной аварии (в отличие от общеаварийных убытков) несет тот, кто их потерпел.

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости,

Общей аварией признаются расходы на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение его в порт или иное место погрузки вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения в целях общей безопасности.

В случаях если расходы по заходу судна в место убежища либо по возвращению его в место погрузки признаются общей аварией, то общей аварией признаются также расходы, связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места.

Общей аварией признаются расходы по перемещению на борту судна или выгрузке груза, топлива и предметов снабжения в месте погрузки, захода или убежища судна, произведенные в целях общей безопасности или для получения возможности устранения судовых повреждений, вызванных несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если эти исправления были необходимы для безопасного продолжения рейса.

Расходы по временному ремонту судна, произведенному в месте погрузки, захода или убежища судна в целях общей безопасности или устранения повреждений, относятся к общей аварии. Расходы на временное устранение случайных повреждений, необходимое только для завершения рейса, возмещаются только в пределах тех предотвращенных расходов, которые были бы отнесены к общей аварии, если бы это устранение не было произведено.

Общей аварией признаются расходы по заработной плате и содержанию экипажа судна, возникшие при задержке судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства в целях общей безопасности либо устранения повреждений, причиненных этим несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если устранение повреждений необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время задержки судна, возмещаются в порядке распределения общей аварии, за исключением расходов на устранение повреждений, не относимых к общей аварии.

Общей аварией признаются все чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы возмещаются лишь в пределах предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем-либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

В случае гибели или полной конструктивной гибели судна убытки, относимые к общей аварии, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее сметной стоимости устранения повреждений, не относящихся к общей аварии, и чистой выручкой, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

Стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (контрибуционная стоимость), определяется в соответствии с правилами настоящей статьи на основе действительной стоимости этого имущества по окончании рейса. К такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в качестве общей аварии за пожертвованное имущество, если только эта сумма в нее уже не включена.

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами).

Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией.

За составление диспаша взимается плата, которая включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям участия в общей аварии.

Ошибки в расчетах, обнаруженные в диспаше, могут быть исправлены диспашером по своей инициативе или по заявлению лиц, между которыми распределена общая авария, путем составления дополнения к диспаше (аддендума), являющегося ее составной частью.

Лица, между которыми распределена общая авария, могут оспорить диспашу в областных и Минском городском судах в течение шести месяцев со дня получения диспаша или аддендума к ней с обязательным извещением об этом диспашера путем направления ему копии искового заявления.

Диспашер вправе, а по требованию суда обязан принять участие в рассмотрении спора по диспаше и дать объяснения по существу дела.

Суд, рассматривающий спор по диспаше, может оставить диспашу в силе, внести в нее изменения или отменить ее и поручить диспашеру составить новую диспашу в соответствии с решением суда.

Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 10 мая 1952 г.)

«Морское требование» означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств:

- a) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;
- b) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;
- c) спасания;
- d) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;
- e) договора перевозки груза на судне на условиях чартера или иным образом;
- f) утраты или повреждения перевозимого на судне груза, включая багаж;
- g) общей аварии;
- h) бодмереи;
- i) буксировки;
- j) лоцманской проводки;
- k) снабжения судна грузом или материалами в целях его эксплуатации или поддержания;
- l) постройки, ремонта, оборудования судна или уплаты доковых расходов и сборов;
- m) заработной платы, причитающейся капитану, лицам командного состава или другим членам экипажа;

n) произведенных капитаном от имени судна или его собственника дисбурсментских расходов, включая дисбурсментские расходы, произведенные отправителями груза, фрахтователями или агентами;

o) споров о праве собственности на судно;

p) споров между сособственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;

q) ипотеки судна.

«Арест» означает задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения.

Судно, плавающее под флагом одного из Договаривающихся Государств, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого Договаривающегося Государства по любому морскому требованию, но никакому другому требованию.

Судно может быть арестовано только на основании решения суда или другой компетентной судебной власти Договаривающегося Государства, в котором налагается арест.

Если стороны договорились передать спор для разрешения в конкретный суд, иной, чем суд, наложивший арест, или в арбитраж, то суд или другая компетентная судебная власть, наложившая арест, может установить срок, в течение которого лицо, имеющее требование, может предъявить иск.

Положения Конвенции применяются к любому судну, плавающему под флагом Договаривающегося Государства, в пределах юрисдикции любого Договаривающегося Государства.

Морской протест (англ. ship's protest) – юридический акт, совершаемый в установленном законом порядке капитаном судна в целях обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца в случаях, если в период плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований. Иными словами, в случае повреждения судна или его груза или если судно во время рейса встретило штормовую погоду, что могло причинить ущерб судну и грузу или вызвать подозрение о повреждении судна (груза), капитан заявляет морской протест в компетентные учреждения, например нотариальные конторы или консульства. Он (морской протест) служит одним из важнейших способов обеспечения доказательств невиновности капитана и экипажа в полученном или причиненном ущербе судну, грузу или другим объектам. Вполне очевидно, когда нет вины капитана и других членов экипажа, то нет и убытков у судовладельца. Делая заявление о морском протесте, капитан тем самым протестует против возможных требований, которые могут быть предъявлены судовладельцу в связи с осуществлением морской перевозки груза (морского предприятия).

Нельзя не напомнить о том, что в большинстве стран (Польше, Франции, Италии, Бельгии, Испании, Португалии, Греции и др.) морской протест заявляется, так же как и в России, в течение 24 часов с момента прихода судна в

порт или с момента происшествия, если оно произошло в порту. Однако надо иметь в виду, что в Нидерландах этот срок более продолжительный – 48 часов. А в скандинавских странах морской протест заявляется не позднее дня, следующего за датой прихода судна в порт, т.е. в течение 24 – 48 часов. Срок для подачи заявления о морском протесте в таких странах, как Англия, США, ФРГ и других, не установлен, однако согласно практике этих стран заявлять его следует как можно скорее.

Моментом прихода судна в порт обычно считается момент выполнения им всех связанных с заходом в порт формальностей и получения свободной практики. Свободная практика – разрешение, выдаваемое санитарно–карантинными властями порта после того, как судном будут выполнены формальности, предусмотренные Международными санитарными правилами.

Капитанам судов следует иметь в виду, что законодательство отдельных стран допускает возможность дополнить ранее сделанное заявление о морском протесте. Так, в Англии, Австралии, Новой Зеландии, Канаде, США, ФРГ и других странах капитан вправе дополнить (расширить) сделанное им ранее заявление о морском протесте, если ему позднее стали известны такие обстоятельства, о существовании которых в момент подачи заявления он не знал. Дополнения допускаются, в частности, в случаях, когда позднее установлены факты потерь или повреждений груза либо уточнены размеры таких потерь и повреждений. Право на подачу заявления о "расширении" акта о морском протесте ограничивается в Англии и некоторых других странах 6–месячным сроком, который исчисляется со дня подачи первоначального заявления. А вот дополнение акта о морском протесте в ФРГ и его "расширение" в США допускается производить в любой разумный срок.

Если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан судна в целях обеспечения доказательств должен сделать в установленном порядке заявление о морском протесте.

Заявление о морском протесте должно содержать описание обстоятельств происшествия и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и мерах, принятых для его предотвращения или уменьшения.

Заявление о морском протесте делается:

консулу Республики Беларусь (дипломатическому представителю);

компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством этого государства.

Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло:

в порту, – в течение 24 часов с момента происшествия;

во время плавания, – в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия.

Если происшествие произошло во время плавания, заявление о морском протесте может быть сделано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, с тем, чтобы избежать

значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом судна в первый порт после происшествия.

Если окажется невозможным заявить морской протест в сроки, установленные статьей 285 настоящего Кодекса, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

При наличии оснований предполагать, что имевшее место происшествие причинило вред находившемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка груза до заявления морского протеста может быть начата лишь в случае крайней необходимости.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением о морском протесте либо в срок не свыше семи дней с момента своего прибытия или прибытия судна в порт или с момента происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить консулу Республики Беларусь (дипломатическому представителю) либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовую журнал и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

В случае гибели судового журнала в заявлении о морском протесте должны быть изложены обстоятельства и причины гибели судового журнала.

Консул Республики Беларусь (дипломатический представитель) либо компетентное должностное лицо иностранного государства по просьбе капитана судна составляет акт о морском протесте. Акт о морском протесте заверяется подписью и гербовой печатью.

Акт о морском протесте составляется на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и по возможности не менее двух свидетелей из лиц командного состава экипажа судна, двух свидетелей из судовой команды.

## **ЛЕКЦИЯ 8. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ**

Географические условия международной перевозки, а также интересы рационализации международной коммерческой операции требуют зачастую использования нескольких видов транспорта для доставки груза из пункта отправления в пункт назначения. Такие перевозки получили наименование смешанных. Очевидно, что организация последовательных перевозок различными видами транспорта – это самостоятельная сфера деятельности, поэтому и грузовладельцы, и перевозчики стремятся организовать процесс таким образом, чтобы максимально снизить свои издержки, в том числе и по налаживанию взаимоотношений соперевозчиков (опcarriers), по организации перегрузки, сопровождению грузов и т.п.

Таким образом, организация смешанных перевозок грузов предполагает, с одной стороны, урегулирование взаимоотношений соперевозчиков в ходе

транспортировки грузов, а с другой стороны – определение правового режима перевозки с участием ряда перевозчиков, и, в частности, ответственность соперевозчиков перед грузовладельцем.

Надо сказать, что если грузовладелец либо экспедитор организует перевозку несколькими видами транспорта на основании ряда не связанных между собой договоров перевозки, то такая перевозка является непрямым сообщением. Правовой режим перевозки по отдельным договорам является различным, и, соответственно, ответственность перевозчиков перед грузовладельцем не может быть достаточно надежной. Стремление к оптимизации правового регулирования такой перевозки обусловило выработку экспедиторскими фирмами, перевозчиками и международными транспортными организациями проформ коносаментов и других документов для перевозки, рассчитанной на участие нескольких видов транспорта. Их применение придает смешанным перевозкам характер прямого сообщения, когда доставка груза осуществляется по одному перевозочному документу, а выдавшее документ лицо несет ответственность за груз на всем пути следования. Кроме того, централизованное управление транспортным процессом на всем маршруте следования груза позволяет снизить расходы на осуществление перевозки и, в конечном счете, цену товара.

Международные перевозки, на которые оказывают влияние ряд факторов, такие как географические условия, а также стремление к совершенствованию международной коммерческой операции, привели к тому, что для осуществления таких перевозок, требуются несколько видов транспорта. Для того, чтобы классифицировать такие перевозки, было введено понятие международных смешанных перевозок. Используются также термины «мультимодальные», «комбинированные» перевозки.

Среди рассматриваемых понятий термин «комбинированные перевозки» (по сравнению с другими) является относительно новым, но динамично развивающимся видом доставки грузов. В странах Европы сеть маршрутов комбинированных перевозок покрывает Италию, Францию, Швецию, Норвегию, Бенилюкс, Австрию и другие страны<sup>13</sup>. Из числа нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность стран Таможенного Союза понятие «комбинированные перевозки» можно встретить только в российских правовых источниках. При этом «смешанные» и «комбинированные» перевозки груза понимаются как одно и то же, как правило, один термин дается в скобках после другого с явным намеком на их синонимичность<sup>14</sup> (например, ст. 788 ГК РФ «смешанную» и «комбинированную» перевозку фактически не разделяет). В то же время зарубежное законодательство, зарубежная правовая наука и логистика, как наука о перемещении грузов, постепенно пришли к разведению этих понятий. По мнению, В.В. Тюпы, игнорирование данной концепции российской цивилистикой представляется неоправданным, поскольку выделение указанных разновидностей договора будет полезным и для участников оборота, и для науки, и для правоприменительной практики<sup>15</sup>. Когда речь идет о комбинированной перевозке, то в литературе имеется в виду особый характер груза, под которым в

данном случае понимается не конкретное вверенное перевозчику имущество, а его определенная масса, размещенная на укрепленной единице, что на взгляд многих исследователей является основным признаком данного вида перевозок. Однако есть и другие утверждения. Так, С.В. Милославская под комбинированной перевозкой понимает перевозку грузов в одной и той же грузовой единице, транспортном оборудовании, к которым относятся крупнотоннажные контейнеры, съемные кузова, полуприцепы и автодорожный состав (автофургоны), с использованием нескольких видов транспорта<sup>16</sup>. Давая аналогичную трактовку данному понятию, Н.А. Духно и В.М. Корякин дополняют, что этот вид перевозок регулируется тем же законодательством, что и прямые смешанные перевозки грузов.

В учебниках можно встретить ряд других мнений относительно интермодальной перевозки. Например, в одних учебниках под интермодальной перевозкой понимается система доставки грузов в международном сообщении (с использованием международных транспортных коридоров), по единому перевозочному документу и передачей груза с одного вида транспорта на другой в единой грузовой единице. Основным элементом такой перевозки выступает интермодальная грузовая единица, которая допускает таможенное пломбирование на основе международных требований, исключающих доступ к грузу без срыва пломбы. Основой современных интермодальных перевозок являются контейнеры международного стандарта ISO25. В других же учебниках, понятия «интермодальная» и «смешанная» перевозки рассматриваются в качестве синонимов: «Интермодальными или перевозками грузов в смешанных сообщениях считаются организационно–технологические, логистические системы доставки с использованием различных видов транспорта – морского, речного, воздушного и автомобильного»<sup>26</sup>. Если исходить из контекста данного определения, то получается, что в интермодальной (смешанной) перевозке грузов могут принимать участие все виды транспорта, за исключением железнодорожного. В третьих учебниках можно встретить и такое определение «Интермодальная перевозка – это транспортнотехнологическая система организации перевозок с использованием нескольких видов транспорта, при которой перевозка грузового места (груза в грузовом модуле) выполняется под ответственностью одного лица (оператора или перевозчика), по единому сквозному документу и единой сквозной ставке тарифа, по вариантам «от двери до двери» и «точно в срок», с освобождением грузоотправителя от участия в перевозочном процессе»<sup>27</sup>. Не менее дискуссионным является понятие мультимодальной перевозки. По мнению ряда специалистов в области транспортного права, под мультимодальной перевозкой понимается смешанная перевозка грузов, при которой лицо, ее организующее, несет ответственность на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа<sup>28</sup>. Если придерживаться мнения этих авторов, то тогда основополагающим признаком мультимодальной перевозки является наличие единственного ответственного лица перед заказчиком – оператора мультимодальной перевозки, который

организует всю перевозку в целом, исключая тем самым взаимодействие заказчика с фактическими исполнителями перевозки.

Конференция ООН по торговле и развитию, не удовлетворенная затяжкой введения в действие Женевской Конвенции, доработала Правила МТП 1973 г., относящиеся к документам на мультимодальную перевозку грузов. В результате в 1991 г. появился проект, одобренный МТП. Новые «Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок» («UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents») вступили в действие с 1 января 1992 г. Правила МТП 1973 г. были отменены. С 1995 г. действует последняя известная редакция Правил ЮНКТАД/МТП–95 («UNCTAD/ICC Rules 95»). Данный документ весьма популярен как среди частных лиц, которые используют его в заключаемых между собой контрактах, так и широко используется при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Однако он подлежит применению, только если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут эти Правила как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора.

По результатам проведенной международной Конференции UNCTAD 1996 г. по мультимодальным перевозкам, были определены виды перевозок на интермодальные, мультимодальные, сегментарные, комбинированные. Интермодальные перевозки – это родовое понятие для всех перечисленных выше видов перевозок. Они определяются как перевозки груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза («от двери до двери») из одного пункта отправления или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения. В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы. Мультимодальные перевозки – это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза («от двери до двери»), принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза. Сегментарные перевозки – это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза («от двери до двери!», принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет он сам. Комбинированные перевозки – это перевозки груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемые несколькими видами транспорта – автомобильным, железнодорожным и водным. Обратимся ещё к одному документу, переведенному на четыре языка (английский, французский, немецкий, русский) под названием «Терминология комбинированных перевозок» («Terminology on combined transport») 34, в котором перечисляются основные термины, используемые в комбинированных перевозках или имеющим отношение к этим перевозкам (документ специально был переведен на четыре языка для постепенного согласования существующей терминологии и последующего внедрения в национальные и межправительственные документы в области права и статистики). Все

определения, сформулированные в этом документе, предназначены для работы межправительственных организаций, таких как Европейский Союз, Европейская конференция министров транспорта, Европейская Экономическая Комиссия ООН, и могут быть использованы в других регионах мира. При подготовке этого документа основными целям ставилось определить значение используемых в настоящее время терминов и сделать их более доступными для понимания все более широкого круга людей, которые ими пользуются (политиков, технического персонала и операторов перевозок различными видами транспорта). В целях избежание путаницы с уже существующими понятиями рассматриваемых видов перевозок, в документе имеется специальная оговорка, согласно которой «эти определения в их самом узком смысле не могут применяться в области права и статистики, где уже существуют соответствующие справочные документы». Данный документ следующим образом, трактует рассматриваемые нами понятия: – мультимодальная перевозка (multimodal transport) – перевозка грузов двумя и более видами транспорта;

Данный документ следующим образом, трактует рассматриваемые нами понятия: – мультимодальная перевозка (multimodal transport) – перевозка грузов двумя и более видами транспорта; – интермодальная перевозка (intermodal transport) – последовательная перевозка грузов двумя и более видами транспорта в одной и той же грузовой единице (loading unit) или автотранспортном средстве (road vehicle) без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. В свою очередь, интермодальной транспортной единицей (ИТЕ) (Intermodal transport unit (ITU)) в соответствии с данным документом являются контейнеры (containers), съемные кузова (swap bodies) и полуприцепы (semitrailers), пригодные для интермодальной перевозки; – комбинированная перевозка (combined transport) – интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт, а любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким.

Итак, под международными смешанными перевозками понимаются перевозки грузов между пунктами отправления и назначения двумя или несколькими видами транспорта на основе одного договора (документа), заключенного между грузовладельцем и лицом (предприятием), организующим такую перевозку и принимающим на себя ответственность за осуществление всей перевозки.

Значительную часть всех смешанных перевозок занимают так называемые контейнерные перевозки. Контейнеризация как одна из современных транспортных технологий позволяет эффективно транспортировать грузы от склада отправителя до склада получателя с участием автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Транспортные средства приспособляются не под различные виды грузов, а под унифицированную большегрузную съемную тару – контейнеры, в которые помещается груз.

На разных видах транспорта имеются специализированные средства для перевозки контейнеров. Так, на морском транспорте применяются суда–

контейнеровозы, суда с горизонтальным способом погрузки–выгрузки, контейнерные терминалы; на автомобильном – контейнерные прицепы и полуприцепы (трейлеры); на железнодорожном – специальные платформы и полувагоны, контейнерные площадки, имеющие погрузочно–разгрузочное оборудование для обработки контейнеров. Это позволяет производить передачу (перегрузку) контейнера в местах стыка различных видов транспорта с максимальной экономией времени и без доступа промежуточного перевозчика к самому грузу.

Развитие смешанных перевозок обусловило появление новой стороны по договору перевозки – оператора смешанной перевозки, в качестве которого могут выступать предприятия отдельных видов транспорта и экспедиторы, которые имеют возможность вырабатывать рациональные маршруты смешанных сообщений и обеспечивать их выполнение, привлекая других перевозчиков. В литературе отмечается, что статус оператора смешанной перевозки сочетает в себе обязанности экспедитора и перевозчика, причем последние преобладают.

Таким образом, грузоотправитель заключает единый для всего пути следования договор перевозки с оператором, который, действуя на всем протяжении перевозки от своего имени, обеспечивает перемещение груза различными видами транспорта, освобождая тем самым грузоотправителя от необходимости вступать в договорные отношения с соперевозчиками, являющимися только контрагентами оператора. Правоотношения между грузовладельцем и другими перевозчиками, по общему правилу, не возникают. В этом состоит отличие смешанной перевозки с участием оператора от традиционной схемы прямой перевозки, при которой создается общность соперевозчиков, находящихся в правовой связи с грузовладельцем и несущих перед ним солидарную ответственность (ст. 26 МГК, ст. 21 СМГС, ст. 34 СМР).

Полагаем, что к основным источникам, регулирующим ответственность перевозчика (экспедитора) при осуществлении смешанных перевозок, относятся:

- ст. 742 и 756 ГК;
- ст. 30 и 31 Закона о транспортно–экспедиционной деятельности;
- глава 19 Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом;
- Конвенция ООН "О международных смешанных перевозках грузов" 1980;
- Конвенция ООН "О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов" 2008 г.;
- Унифицированные правила ЮНКТАД/МТП для транспортных документов смешанной перевозки 1992 г.;
- Стандартные (Общие) условия оборотного коносамента перевозки груза в смешанном сообщении 1992 г., разработанные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций – ФИАТА.

Смешанная перевозка означает перевозку грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта.

Смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 ГК. Смешанная перевозка грузов, пассажиров и багажа по единому транспортному документу является прямой смешанной перевозкой. Взаимоотношения перевозчиков в различных видах транспорта, а также порядок организации прямой смешанной перевозки определяются актами законодательства.

Понятие оператора смешанной перевозки закреплено Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., которая, правда, на данный момент еще не вступила в силу.

Конвенция вступает в силу по прошествии двенадцати месяцев после того, как правительства 30 государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Сведения о договаривающихся сторонах:

Бурунди  
Венесуэла  
Грузия  
Замбия  
Либерия  
Ливан  
Малави  
Марокко  
Мексика  
Норвегия  
Руанда  
Сенегал  
Чили

«Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

«Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

«Договор смешанной перевозки» означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется

осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным.

1. Если документ смешанной перевозки выдается как оборотный:

а) он должен быть составлен в виде ордерного документа или документа на предъявителя;

б) если он составлен в виде ордерного документа, то он передается посредством передаточной надписи;

с) если он составлен в виде документа на предъявителя, он передается без передаточной надписи;

д) если он выдан в нескольких оригинальных экземплярах, то на нем проставляется число оригиналов;

е) если выдается несколько копий, то на каждой копии делается надпись "необоротная копия".

Если документ смешанной перевозки выдается как необоротный, в нем должен быть указан грузополучатель.

Оговорки в документе смешанной перевозки

Если в документе смешанной перевозки содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества грузов, в отношении которых оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому грузу, или если у него нет разумной возможности проверить такие данные, оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, должны внести в документ смешанной перевозки оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

Если оператор смешанной перевозки или лицо, действующее от его имени, не указывает в документе смешанной перевозки внешнее состояние груза, считается, что он указал в документе смешанной перевозки, что внешнее состояние груза хорошее.

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в статье 14, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в статье 15, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от

заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств.

В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза согласно положениям статьи 16, его ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

2. Для исчисления, какая из сумм, больше, применяются следующие правила:

а) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

б) в тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке согласно положениям статьи 16, ограничивается суммой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающих общей суммы провозных платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки.

Любой иск в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока.

В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

а) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или

б) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или

с) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или

д) любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования и в котором определяется место, где истец может предъявить иск.

В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.

При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, подлежит передаче в арбитраж.

Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:

i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или

ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или

iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или

б) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу оператора смешанной перевозки прав страхования груза или любая аналогичная оговорка является недействительной.

Оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по настоящей Конвенции.

Договаривающиеся государства разрешают использовать процедуру таможенного транзита при международных смешанных перевозках.

В современной практике международных перевозок оператор смешанной перевозки функционирует как особый тип транспортного или экспедиторского предприятия, который предоставляет свои услуги по перемещению груза, оговаривая за собой условие не указывать, каким маршрутом и каким конкретно

видом транспорта груз будет доставлен к месту назначения. В применяемых в настоящее время коносаментх на смешанную перевозку есть условие «Способ и маршрут перевозки», где говорится, что оператор оставляет за собой разумное право выбора средств, маршрута, способа обработки, хранения и перевозки груза.

При оформлении договора оператор выдает документ смешанной перевозки, который может быть как товарораспорядительным (коносамент), однако может и не иметь товарораспорядительного (оборотного) качества, а иметь только товаросопроводительный характер.

Как уже указывалось, смешанная перевозка возможна с участием экспедиторов, которые определяют рациональные направления смешанных перевозок и обеспечивают передачу привлеченных грузов между отдельными видами транспорта, используя для этого своих агентов за рубежом.

Регулирование – Закон Республики Беларусь от 13.06.2006 № 124–З «О транспортно–экспедиционной деятельности»

К транспортно–экспедиционным услугам относятся:

услуги, связанные с погрузкой (выгрузкой) груза: обеспечение выполнения погрузочно–разгрузочных работ, в том числе перевалки груза при смешанной перевозке, закрепления, укрытия, увязки груза, а также предоставление необходимых для этих целей приспособлений;

согласование схемы (маршрута, последовательности) перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение транспортно–экспедиционных услуг, определенных договором.

Договор транспортной экспедиции должен содержать перечень транспортно–экспедиционных услуг, которые обязуется оказать экспедитор, и может быть заключен в виде поручения экспедитору.

Клиент выдает поручение экспедитору на выполнение или организацию выполнения транспортно–экспедиционных услуг.

Экспедитор при исполнении договора транспортной экспедиции может вступать в отношения с третьими лицами от своего имени или от имени клиента.

В отношениях с третьими лицами экспедитор действует от имени клиента, если в договоре транспортной экспедиции содержится указание на полномочия экспедитора действовать в таком статусе, а при отсутствии такого указания – в случае, если клиентом ему выдана доверенность, согласно которой клиент уполномочивает его действовать в таком статусе. Экспедитор обязан передать клиенту оригиналы договоров, заключенных в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента.

При оказании транспортно–экспедиционных услуг могут быть использованы формы документов (экспедиторская накладная, экспедиторский коносамент, расписка экспедитора и иные), рекомендованные международными организациями в области транспортно–экспедиционной деятельности.

При выполнении перевозки груза в рамках исполнения договора транспортной экспедиции на перевозку груза оформляются сопроводительные документы.

Соглашения экспедиторов с клиентами об ограничении или неприменении установленной законодательством ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений предусмотрена законодательными актами Республики Беларусь.

В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязанности вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки груза, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым соответствующий перевозчик отвечает перед экспедитором.

Принятие экспедитором в свое ведение груза удостоверяется соответствующей отметкой в транспортных (перевозочных) документах или выдачей расписки экспедитора.

До предъявления к экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, если иное не предусмотрено договором транспортной экспедиции. Если в перечень оказываемых транспортно–экспедиционных услуг входит организация перевозки груза, претензии экспедитору предъявляются:

в течение срока предъявления претензии перевозчику, установленного на том виде транспорта, на котором имели место обстоятельства, ставшие причиной предъявления претензии, если осуществлялась смешанная перевозка груза;

в течение срока предъявления претензии перевозчику, установленного на том виде транспорта, которым осуществлялась доставка груза в конечный пункт назначения, определенный договором транспортной экспедиции, если осуществлялась смешанная перевозка груза и не известен вид транспорта, на котором имели место обстоятельства, ставшие причиной предъявления претензии.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции, устанавливается в десять месяцев.

Международных конвенций по транспортной экспедиции к настоящему времени не разработано, поэтому данный договор регулируется нормами применимого национального права. Согласно белорусскому коллизионному законодательству, таким правом будет право страны, где имеет основное место деятельности сторона, являющаяся экспедитором, если стороны не договорились об ином (ст. 1124; п. 9 ч. 1 ст. 1125 ГК Республики Беларусь).

В международной практике применяется также типовая проформа экспедиторской расписки, разработанная Международной федерацией транспортно– экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). На обороте расписки воспроизводятся основные правила выполнения экспедиторских услуг, содержащие отсылку к праву страны экспедитора.

Клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию,

необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции.

Экспедитор обязан сообщить клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации, а в случае неполноты информации запросить у клиента необходимые дополнительные данные.

В случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

Если из договора транспортной экспедиции не следует, что экспедитор должен исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц.

Возложение исполнения обязанности на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

Любая из сторон вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок.

При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая об отказе, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Классификацию транспортных документов, благодаря которым оформляется договор смешанной перевозки:

- для морских перевозок – коносамента (bill of lading);
- для воздушных перевозок – авиатранспортной накладной (air waybill);
- для автомобильных перевозок – автотранспортной накладной (road transport document);
- для железнодорожных перевозок – железнодорожной накладной (rail transport document);
- для комбинированных перевозок – документа смешанной перевозки (multimodal transport document).

Коллизионные нормы для договоров смешанной перевозки не получили развития. Согласно коллизионным привязкам пунктов 1.6 и 1.7 статьи 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь к договорным обязательствам в рамках смешанной перевозки, могут применяться закон перевозчика и закон экспедитора в зависимости от решения проблемы квалификации (ст. 1094 Гражданского кодекса Республики Беларусь). Есть также возможность воспользоваться вспомогательным правилом отыскания применимого права по наиболее тесной связи (п. 1.4) статьи 1125 Гражданского кодекса Республики Беларусь). Оператор смешанной перевозки в гораздо более высокой степени, чем перевозчик или экспедитор зависит от других лиц, которые задействованы в логистической цепочке операций. Это отражено в вопросах ограничения ответственности оператора смешанной перевозки в статье 19 Женевской конвенции, которая предусматривает, что если утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки и подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривает более высокий предел ответственности, чем правила Женевской конвенции (в частности по ст. 18), то предел ответственности

оператора смешанной перевозки определяется в соответствии с положениями такой международной конвенции или императивной нормой национального права.

Первоначально прямой или сквозной коносамент появился в морском праве для обеспечения морских перевозок несколькими перевозчиками. Позже применение такого коносамента расширилось, и он стал применяться для осуществления смешанного сообщения, – появился прямой смешанный коносамент.

В настоящее время международными транспортными организациями разработан ряд проформ, которые применяются в смешанных перевозках. При этом в силу отсутствия конвенционного регулирования проформы и типовые правила остаются основными источниками норм о смешанных перевозках.

Так, имеется прямой коносамент на смешанную перевозку ФИАТА, который включает многие традиционные условия морского коносамента: оговорку «Парамаунт», предусматривающую, что ответственность за груз определяется Гаагскими правилами, содержащимися в Международной конвенции для унификации некоторых правил относительно коносаментов 1924 г.; правила о расчетах по фрахту, залоге, общей аварии и др. Предел ответственности, заложенный в данном коносаменте, составляет 30 франков за кг веса брутто; сроки доставки груза не гарантируются. Если экспедитор несет ответственность за просрочку или ущерб, иные чем утрата или повреждение груза, то его ответственность ограничивается двойным фрахтом или стоимостью груза в зависимости от того, какая сумма меньше. Наименование стороны по договору «экспедитор» отражает традиционный подход к экспедиторской деятельности, зафиксированный в проекте Соглашения о международных смешанных перевозках грузов, который был опубликован в 1970 г., получил широкую известность, однако так и не был принят.

Другой вид прямого коносамента был разработан Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО), и получил наименование «Комбиконбил». Здесь выдавшее коносамент лицо именуется перевозчиком. В данной проформе расширен круг условий, специфичных для смешанного сообщения (маршрут перевозки, контейнеры и проч.). Предел ответственности установлен в 30 франков за кг веса, а если место несохранности известно, применяется так называемая «сетевая ответственность». Кроме того, имеется указание о подлежащем применению праве.

В 1973 г. Международная торговая палата издала Унифицированные правила о документе смешанной перевозки. Правила применяются только при ссылке на них в договоре смешанной перевозке груза. В отличие от коносаментов ФИАТА и БИМКО Унифицированные правила МТП вводят понятие оператора, выполняющего смешанную перевозку. Оператор несет ответственность при наличии его вины, которая презюмируется, предел ответственности составляет 30 франков за кг веса. Когда место несохранности груза установлено, применяется сетевая ответственность (п. 1); этот же принцип

действует в отношении ответственности за просрочку в доставке груза. Исковая давность по требованиям к оператору – 9 месяцев.

Имеется еще одна проформа для смешанных перевозок, названная документом смешанной перевозки (не коносаментом) «Комбидок». Она была разработана в 1977 г. Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО) при участии Международной ассоциации судовладельцев (ИНСА) и Международной торговой палаты (МТП). В данной проформе уточняются условия проформы «Комбиконбил», а также включены некоторые положения из Унифицированных правил о документе смешанной перевозки, разработанных МТП. Считается, что документ смешанной перевозки является более продвинутой формой, нежели коносамент, поскольку позволяет максимально учесть специфику смешанных перевозок в прямом сообщении.

Как уже упоминалось, в 1980 г. на Дипломатической конференции в Женеве была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, которая, однако, по настоящее время в силу не вступила. Тем не менее, Конвенция имеет важное доктринальное значение как документ, отражающий современные научные подходы к проблеме правового регулирования международной смешанной перевозки в прямом сообщении.

Конвенция распространяется на все виды транспорта. Осуществление перевозки возлагается на оператора, которым может быть любое лицо, заключившее договор смешанной перевозки. Оператор обязуется осуществить перевозку вообще, безотносительно к транспортным средствам, поскольку в момент заключения договора оператор как организатор перевозки не обязан с точностью указывать, какой именно вид транспорта будет задействован. В этом состоит важнейшее отличие договора смешанной перевозки от договоров на перевозку определенным видом транспорта.

Во всех действующих в настоящее время стандартных коносаментах и документах на смешанную перевозку имеется так называемая «оговорка об одном виде транспорта» со следующим содержанием: «Несмотря на название «коносамент на смешанную перевозку», предусмотренные и относящиеся к настоящему документу положения также применяются, если перевозка, описанная на лицевой стороне коносамента, осуществляется только одним видом транспорта». Поэтому договор смешанной перевозки рассматривается как соглашение о перевозке груза из одной страны в другую, которая осуществляется по усмотрению оператора. При этом оператор организует эту перевозку любым видом (видами) транспорта на основе выдаваемого им на весь путь следования груза единого перевозочного документа, по которому он берет на себя ответственность за исполнение всей перевозки в целом. Кроме того, оператор в необходимых случаях привлекает на основе отдельных договоров другие организации для выполнения ими таких услуг как упаковка и укрупнение груза; перевозка груза до или от морского терминала, аэропорта; морская перевозка и обработка груза на терминале; разупаковка и разукрупнение груза и др.

В настоящее время наиболее распространенным видом прямой смешанной перевозки является перевозка в контейнерах.

Определенные различия имеются в правовом режиме контейнерной перевозки ЛСЛ – «контейнера с неполной загрузкой, или less than (full) container loads (LCL)» и контейнерной перевозки ФСЛ – «контейнера с полной загрузкой, или full container loads (FCL)».

Перевозка ФСЛ означает, что оператор предоставляет грузоотправителю пустой контейнер, который полностью комплектуется без участия оператора на складе поставщика. Контейнерные коносаменты об отправке ФСЛ содержат обычно так называемую «оговорку о неизвестности», в которой подчеркивается тот факт, что оператор не участвовал в упаковке контейнера и поэтому не отвечает за количество и состояние отдельных грузовых мест, помещенных в него.

При перевозке ЛСЛ оператор или его агент сам затаривает контейнер либо на складе отправителя, либо на своем пункте. Разумеется, при этом ответственность за сохранность груза является более строгой.

Ответственность оператора смешанной перевозки сочетает в себе положения норм, регулирующих именно такой вид перевозки, и норм отраслевого транспортного права (морского, воздушного, автомобильного и т.д.), в зависимости от того, известно ли место, где произошли утрата или повреждение груза.

Общая, или «базисная», ответственность оператора состоит в следующем. Период ответственности за груз включает в себя время с момента принятия до момента доставки груза. За утрату или повреждение груза, произошедшие в этот период в силу различных обстоятельств, оператор несет ответственность, если не докажет, что он, его служащие, агенты и т.д. приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств или их последствий (ст. 16 Конвенции о ООН о международной смешанной перевозке 1980 г).

Пределы ответственности на «базисных» условиях обычно следующие:

– размер возмещения исчисляется с учетом стоимости груза в месте и во время выдачи получателю согласно договору или в том месте и в том время, где и когда груз должен быть выдан;

– стоимость груза определяется в соответствии с его биржевой ценой, если же ее нет – с текущей рыночной ценой, а если нет ни той ни другой – с обычной стоимостью груза такого же рода и качества;

– возмещение, однако, не должно превышать 30 франков за 1 кг массы утраченного, поврежденного груза.

Указанные положения зафиксированы в действующих проформах коносаментов и документов на смешанную перевозку.

Если место нарушения договора известно, то возможно использование принципа, согласно которому ответственность оператора определяется по нормам действующим в отношении того этапа перевозки, на котором был нарушен договор. Этот принцип получил наименование *network liability system* – система сетевой ответственности. Его использование позволяет облегчить взаиморасчеты между исполнителями смешанной перевозки и позволяет учитывать возможные изменения режима ответственности на отдельных видах

транспорта. Кроме того, данный принцип справедлив в отношении оператора смешанной перевозки, чья ответственность не должна быть более строгой, нежели ответственность непосредственных исполнителей договора перевозки перед ним самим.

Таким образом, в тех случаях, когда доказано, где произошли утрата или повреждение груза, оператор, отправитель, получатель и другие лица, имеющие право на груз, могут требовать, чтобы ответственность оператора смешанной перевозки определялась положениями, содержащимися в любой международной конвенции или национальном праве, которые должны были бы применяться, если бы истец заключил непосредственно с оператором отдельный договор в отношении конкретной стадии перевозки, на которой произошла утрата или повреждение, и получил как доказательство этого особый документ, выдаваемый в случаях применения такой международной конвенции или национального права.

## **ЛЕКЦИЯ 9. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Контейнеризация – одно из направлений технического прогресса в организации перевозок, складировании и хранении грузов, способствующее рационализации и оптимизации транспортных процессов. Контейнерные перевозки имеют значительные преимущества по сравнению с традиционными способами транспортировки, такие как: возможность комбинирования грузов, защита и сохранность перевозимой продукции, высокая мобильность, возможность использовать любой вид транспорта для доставки, низкая себестоимость. Кроме того, в случае «форс-мажора», нет необходимости в складском помещении как месте хранения, поскольку сам контейнер является своего рода мини-складом.

Контейнерная перевозка – это транспортировка груза в стандартном контейнере. Обычно для этого типа грузоперевозок используются прочные металлические 20– и 40–футовые контейнеры. Один фут равен примерно 0,3 м.

Контейнеры также классифицируют, исходя из предназначения. Металлические коробки бывают:

- сухогрузными;
- тоннельными (можно открывать с обоих краёв);
- роликовыми (обеспечивают удобство перемещения по складам);
- изотермическими (для продолжительных перевозок);
- рефрижераторными (для быстро портящихся продуктов);
- цистернами (позволяют доставлять жидкие вещества);
- с открытой верхней частью (в них транспортируют крупногабарит).

Для доставки грузов в контейнерах применяют автомобили, морские судна и железнодорожные составы.

Достоинства железнодорожных поставок

Мир обладает отлично развитой железнодорожной системой, поэтому транспортировка имеет следующие важные плюсы:

- отсутствие погодной зависимости: железнодорожные составы передвигаются стабильно при любой погоде, включая снегопады, сильные ливни, резкие температурные перепады;
- стабильность отправки: ЖД составы отправляются и приходят строго по расписанию;
- высокий уровень грузоподъёмности транспорта по сравнению с автомобилями и самолётами;
- оптимальное соотношение цены и сроков доставки, особенно при грузоперевозках на большое расстояние;
- удобство поставки грузов в составе сборных партий;
- высокую степень безопасности товаров внутри контейнера (нет риска полной потери продукции, в отличие от доставки по морю).

В случае с железнодорожными грузоперевозками товары могут быть погружены в стационарные контейнеры или металлические коробки, устанавливаемые и закрепляемые на ЖД–платформах.

Стоит учесть, что на перевозимые товары обязательно составляют сопроводительную документацию, которая используется при таможенном оформлении грузов. В моменты пересечения государственных границ содержимое контейнеров не проверяют. Упаковку и проверку вложений осуществляют в местах отправки, а распаковку – в пунктах конечного назначения. Благодаря этому удаётся существенно сократить затраты времени и финансов.

Поставка грузов часто осуществляется грузовыми автомобилями и прицепами, на шасси которых уже крепятся металлические коробки. Транспортная инфраструктура имеет высокоплотную сеть автодорог, покрывающих все населённые пункты страны. Благодаря этому предоставляется возможность доставлять грузы практически в любую точку.

Для контейнерных грузоперевозок используются авто различной грузоподъёмности, что позволяет подбирать транспорт под конкретные характеристики товаров. Популярность автомобильных контейнерных перевозок объясняется такими важнейшими преимуществами:

- относительной лёгкостью и оперативностью выполнения манипуляций по погрузке–разгрузке;
- постоянным наблюдением за перевозимыми товарами непосредственно;
- довольно хорошим уровнем защиты грузов в сложных ситуациях;
- хорошей стоимостью и скоростью осуществления грузоперевозок;
- широкой географией поставок – на машинах можно доставить контейнеры в удалённый населённый пункт, где отсутствует ЖД и водные пути сообщения.

Автомобильные перевозки являются единственным способом доставки продукции «от двери к двери».

В последние годы всё бóльшую популярность обретают морские контейнерные поставки. Львиная доля экспорта товаров по морю приходится на

Китай, откуда доставляют практически любые категории продукции – от автомобилей и тяжёлого оборудования до штучных товаров. По официальным данным, морские контейнерные грузоперевозки покрывают транспортные потребности порядка 90% общего объёма международной торговли во всём мире.

Востребованность морских перевозок обусловлена возможностью доставки стандартных и негабаритных грузов на максимально дальнее расстояние. Водные суда обладают колоссальной грузоподъёмностью, с которой не сравнится ни один ЖД–состав, а тем более грузовой автомобиль. К тому же морской транспорт позволяет разрабатывать различные маршруты и логистические пути.

Морские контейнерные доставки имеют и другие важные плюсы:

- выход кораблей из портов отправления осуществляется по чётким графикам, особенно если речь идёт о международных крупных поставках;
- возможность перевозки ограниченных партий грузов на сравнительно небольших кораблях;
- удобство транспортировки генеральных и сборных грузов;
- возможность поставок опасных грузов – в данном случае используются контейнеры с повышенной герметичностью конструкции.

Неоспоримым преимуществом морских грузоперевозок является минимальная стоимость за огромный объём. На практике за доставку по морю платят в 3–4 раза меньше в сравнении с транспортировкой по ЖД или грузовыми автомобилями. Однако морские контейнерные перевозки требуют намного больше времени.

Из–за этого данный способ целесообразно выбирать, если срок поставок не критичен и есть необходимость сэкономить на логистике.

Нередко контейнерные перевозки являются мультимодальными, особенно если речь идёт о международных поставках. В этом случае используется сразу несколько способов транспортировки. К примеру, из КНР, Турции, ОАЭ или других государств контейнеры с грузами вначале перевозят морскими судами до российских портов, а затем их грузят на ЖД–платформы или автомобили, и уже потом транспортируют в конечные пункты назначения.

Доступные к перевозке грузы

Контейнерные перевозки могут применяться для доставки разнообразных грузов: сыпучих, штучных, жидких, крупногабаритных и специфических, нуждающихся в особых условиях. В стальных коробах сегодня перевозят совершенно любые виды грузов:

- одежду, обувь, галантерею и другие аксессуары в составе сборных партий;
- компьютерную, мобильную, офисную, цифровую, бытовую технику;
- станки, промышленное оборудование (в т. ч. тяжёлое);
- посуду, кухонные и столовые принадлежности;
- сантехнические устройства;
- мебель, другие предметы интерьера;

- автомобили, мототехнику, спецтехнику (строительную, коммунальную, землеройную и пр.);

- стеклянные и другие хрупкие вещи – только в воздушно–пузырьковой плёнке и в упаковке из гофрированного картона для обеспечения должной защиты от повреждений.

Стоит учесть, что контейнерные перевозки имеют и некоторые ограничения на доставляемые грузы. Так, запрещены поставки пороховых снарядов, пиротехнических изделий, взрывоопасных химических веществ, газированных напитков и шампанского. Также в контейнерах редко доставляют скоропортящиеся продукты, такие как свежая рыба и мясо, овощи, фрукты, ягоды, молочная продукция и пр.

Перед транспортировкой груза нужно спланировать маршрут с учетом нескольких факторов: веса груза, ограничений на проезд по дорогам общего пользования, возможных препятствий.

Контейнеры перевозятся на специальных низкорамных тралах – контейнеровозах. Перед погрузкой внутри закрепляют груз. Затем автокраном контейнер загружают на платформу грузового автомобиля и фиксируют при помощи крепежей.

В выполнении контейнерной перевозки задействованы как минимум четыре специалиста: логист, стропальщик, машинист крана и водитель. Также требуется сам контейнер, автокран для погрузочно–разгрузочных работ и грузовой автомобиль.

Процесс контейнеризации, начавшийся в 1955 году, полностью изменил облик мировой торговли. Современный контейнер был изобретен в 1955 году американцем Малькольмом Макклином и главной чертой новой формы доставки стала интермодальность, которая и предопределила его успех.

Первый специализированный контейнерный терминал создан в городе Камрань в 1968 году. В дальнейшем такие терминалы начали строиться на Филиппинах и Тайване, в Японии и Южной Корее.

Контейнеры стали движущей силой в мультимодальных перевозках. Характерная для контейнерных перевозок модель доставки «от двери до двери», успешно применяющаяся как при международных, так и внутренних перевозках, помогла многократно увеличить объем и номенклатуру перевозимых в контейнерах грузов и способствовала развитию глобального рынка товаров.

Эволюция контейнерных перевозок сформировала к настоящему времени систему контейнерных перевозок, которая является совокупностью технических средств, объектов, технологии перевозок контейнеров, подсистемы управления перевозками и включает следующие компоненты:

- парк контейнеров (со всеми их типами, параметрами, характеристиками, конструкциями, техническими требованиями, условиями изготовления, транспортирования и хранения);

- подвижной состав различных видов транспорта;

грузовые терминалы, размещающиеся в пунктах взаимодействия различных видов транспорта для преобразования контейнеропотоков при передаче их на другие виды транспорта;

информационное обеспечение контейнерных перевозок на всех видах транспорта (маркетинговые исследования, автоматические системы управления контейнерными перевозками, слежение и учет движения контейнеров);

правовое обеспечение внутригосударственных и международных перевозок, включая национальное законодательство, международные конвенции и договоры;

инженерно–техническое обеспечение контейнерных перевозок (проектно–конструкторские, технологические, экономические методы расчетов);

научно–методическое обеспечение (теоретические и прикладные исследования).

Система контейнерных перевозок основана на строгой стандартизации и унификации технических средств, что обусловило ее международный характер. Стандартные контейнеры имеют длину двадцать и сорок футов, поэтому в качестве единицы измерений объемов контейнерных перевозок принято использовать двадцатифутовый (TEUs) и сорокафутовый эквиваленты (FEUs).

В основу стандартизации и унификации технических средств положена модульная система, устанавливающая увязку параметров подвижного состава с размерами контейнеров. В 1968 году Международная организация по стандартизации утвердила стандарты для основных типов контейнеров, после чего началось массовое производство самих контейнеров и транспорта для их перевозки, в первую очередь морских контейнеровозов.

К примеру, благодаря совершенствованию подходов и технологий, применяемых к морским перевозкам контейнеров, общая мировая доля транспортной составляющей в конечной цене товара с 1990 года снизилась с 11% до 2%.

При этом необходимо отметить беспрецедентное увеличение стоимости морских перевозок, наблюдаемое с конца 2020 года. Например, по данным аналитиков, рост ставок фрахта на контейнерном рынке по состоянию на начало второго квартала 2021 года составлял до 350% по сравнению с аналогичными ставками июня 2020 года.

2 декабря 1972 г. в Женеве были приняты две конвенции, регламентирующие контейнерные перевозки: Международная конвенция по безопасным контейнерам и Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров.

Конвенция по безопасным контейнерам формулирует технические требования к производству контейнеров, содержит правила испытания, осмотра и допуска к эксплуатации новых и существующих контейнеров. Применяется ко всем контейнерам, кроме специализированных для воздушных перевозок. Главная цель ее принятия – облегчить международные контейнерные перевозки и обеспечить безопасность людей при работе с контейнерами (при обработке, штабелировании и транспортировке). Еще одна задача документа – облегчение и

упрощение организации контейнерных грузоперевозок с участием транспортных компаний различных государств.

Согласно документу, в международных контейнерных отправлениях могут участвовать лишь контейнеры, допущенные квалификационным и надзорным органом одной из стран, присоединившейся к Конвенции. На основе этих требований разрабатываются национальные процедуры испытаний и допуска контейнеров. Такую процедуру должен пройти каждый контейнер до его эксплуатации. Допуск, произведенный с разрешения одного государства, признается другими участниками Конвенции. Каждый контейнер подлежит на территории стран – участников контролю со стороны должностных лиц, уполномоченных на это национальным законодательством. В документе дано точное определение объектов, прописаны обязанности сторон, правила контроля и другие положения.

«Контейнер» означает транспортное оборудование:

a) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного пользования;

b) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;

c) сконструированное с учетом необходимости крепления и / или легкой обработки и с этими целями снабженное угловыми фитингами;

d) такого размера, что площадь, заключенная между четырьмя внешними нижними углами, составляет:

i) не менее 14 кв.м (150 кв.ф.) или

ii) не менее 7 кв.м (75 кв.ф.) при наличии верхних угловых фитингов;

термин "контейнер" не включает ни транспортные средства, ни упаковку; однако он распространяется на контейнеры, когда они перевозятся на шасси.

«Международная перевозка» означает перевозку, при которой пункты отправления и назначения расположены на территории двух стран, по крайней мере одна из которых является страной, по отношению к которой применяется настоящая Конвенция. Настоящая Конвенция применяется также в тех случаях, когда часть перевозки между двумя странами осуществляется по территории страны, по отношению к которой применяется настоящая Конвенция.

«Груз» означает любые товары, изделия или всякого рода предметы, перевозимые в контейнерах.

Конвенция распространяется на новые и существующие контейнеры, используемые в международных перевозках, исключая контейнеры, специально предназначенные для воздушных перевозок. Каждый новый контейнер подлежит допущению в соответствии либо с процедурой испытания по типу конструкции, либо с процедурой испытания отдельных контейнеров согласно положениям Приложения I. Каждый существующий контейнер должен пройти процедуру допущения согласно соответствующим положениям о допущении существующих контейнеров, изложенным в Приложении I, в течение 5 лет с момента вступления в силу настоящей Конвенции.

Каждый контейнер должен содержаться в безопасном состоянии в соответствии с положениями Приложения I.

К каждому допущенному контейнеру на хорошо видимом труднодоступном для повреждения месте рядом с любой другой табличкой о допущении, выданной для официальных целей, постоянно крепится табличка о допущении по условиям безопасности, отвечающая требованиям, содержащимся в добавлении к настоящему Приложению.

Табличка должна содержать следующую информацию по крайней мере на английском или французском языке: «Допущение по условиям безопасности КБК», страна допущения и номер допущения, дата (год и месяц) изготовления, идентификационный номер контейнера, присвоенный заводом–изготовителем, или для существующих контейнеров, у которых этот номер неизвестен, номер, присвоенный Администрацией, максимальный эксплуатационный вес брутто (килограммы и фунты), допустимый вес на штабелирование при 1,8 g (килограммы и фунты), величина нагрузки при поперечном испытании на жесткость конструкции (килограммы и фунты).

Владелец допущенного контейнера должен производить осмотр контейнера или передавать его для осмотра в соответствии с процедурой, предписанной или одобренной заинтересованной Договаривающейся Стороной, по истечении определенных промежутков времени, соответствующих эксплуатационным условиям. Дата (месяц и год), до которой новый контейнер должен пройти первый осмотр, указывается на табличке о допущении по условиям безопасности.

При установлении требований, содержащихся в настоящем Приложении, имелось в виду, что на всех стадиях обработки контейнеров силы, возникающие в результате перемещения, расположения, штабелирования и действия веса груженого контейнера, а также внешние силы не будут превышать нагрузок, на которые рассчитан данный контейнер. В частности, были сделаны следующие предположения:

а) контейнер должен крепиться таким образом, чтобы он не подвергался действию сил, превышающих те силы, на которые он рассчитан;

б) груз внутри контейнера должен быть размещен в соответствии с применяемыми в этой области рекомендованными методами таким образом, чтобы контейнер не испытывал действия вызванных грузом сил, превышающих силы, на которые он рассчитан.

Контейнер, изготовленный из любого соответствующего материала, удовлетворительно прошедший ниже следующие испытания без появления остаточной деформации или неисправности, которые могут повлечь за собой невозможность его использования в целях, для которых он предназначен, рассматривается как безопасный.

Размеры, расположение и соответствующие допуски угловых фитингов должны контролироваться с учетом подъемных устройств и закрепляющих систем, для работы с которыми они предназначены.

Контейнеры, снабженные специальными приспособлениями, предназначенными для использования только при порожнем состоянии контейнера, должны иметь маркировку с указанием данного ограничения.

Участниками Конвенции являются Республика Беларусь, Республика Казахстан и Российская Федерация.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, направлена на унификацию процедур и правил пересечения границ суверенных государств грузеными и порожними контейнерами. Конвенция устанавливает условия временного ввоза и порядок временного использования контейнеров на иностранной территории, содержит правила и процедуры допуска оборудования к перевозкам под таможенными печатями и пломбами.

Конвенция определяет, что контейнер является транспортным оборудованием, устанавливает технические требования к контейнерам, условия и процедуру временного ввоза, а также условия использования контейнеров.

Контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение 3-х месяцев с возможностью продления этого срока. Контроль осуществляют таможенные органы.

К контейнерам, временно ввезенным в соответствии с условиями Конвенции, применяется режим временного ввоза без предъявления таможенных документов при их ввозе и вывозе, а также без представления гарантий (статья 6 Конвенции). Статьей 9 Конвенции предусмотрено, что Страна может вменить в обязанность все или несколько условий, следовательно, не обязывает исполнять условия Приложения 3.

Также, Конвенция не препятствует применению более льготных условий, которые Договаривающиеся Страны предоставляют или могут пожелать предоставить как в силу односторонних решений, так и на основе двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что предоставленные таким образом льготы не будут препятствовать применению положений настоящей Конвенции

Контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение трех месяцев со дня их ввоза. Однако этот срок может быть продлен компетентными таможенными органами.

Вывоз контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза, может осуществляться через любую надлежащую таможенную даже в том случае, если эта таможня не является таможней, через которую был осуществлен временный ввоз.

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться лишь контейнеры, сконструированные и оборудованные таким образом:

а) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части контейнера или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;

б) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;

- с) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- д) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Контейнеры могут быть допущены к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами:

- а) либо на стадии производства – по типу конструкции (процедура допущения на стадии производства);
- б) либо на каком-либо последующем этапе – в индивидуальном порядке или определенными партиями контейнеров одного и того же типа (процедура допущения на каком-либо этапе после изготовления).

В Беларуси приняты правила БелЖД.

Под специализированными контейнерами понимаются контейнеры, предназначенные для перевозки определенных родов грузов и в соответствии с этим имеющие специальную конструкцию

Универсальными среднетоннажными контейнерами являются контейнеры вместимостью 5 и 11 куб.м с максимально допустимой массой брутто 3 и 5 т соответственно и имеющие наружные размеры: 3-х тонный – длиной 2100 мм, шириной 1325 мм, высотой 2400 и 2591 мм; 5-ти тонный – длиной 2100 мм, шириной 2650 мм, высотой 2400 и 2591 мм. Универсальные среднетоннажные контейнеры, принадлежащие железным дорогам, должны иметь маркировку в соответствии со стандартами и согласованными требованиями железных дорог, на которых они обращаются. Универсальные среднетоннажные контейнеры, не отвечающие вышеуказанным условиям, допускаются к перевозке только по согласованию между участвующими в перевозке железными дорогами.

Крупнотоннажные контейнеры, следующие транзитом или назначением на железные дороги Республики Беларусь, Республики Болгария, Грузии, Республики Казахстан, Корейской Народно – Демократической Республики, Литовской Республики, Республики Молдова, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Украины, Эстонской Республики, должны соответствовать "Таможенной Конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года» (КТК) и иметь таблички КТК установленного содержания и стандарта.

Отправитель должен установить пригодность контейнера, независимо от его принадлежности, для перевозки данного груза. Если он произведет погрузку в неисправный контейнер или в контейнер, не пригодный для перевозки данного груза, а также в контейнер, не отвечающий требованиям, изложенным в § 2 Правил, то железная дорога не несет ответственности за возникшие вследствие этого полную или частичную утрату, повреждение, порчу или снижение качества груза и за другие последствия, возникшие в связи с указанными обстоятельствами. Грузы, перевозимые в первичной упаковке, без тары или в облегченной таре, а также предназначенный для их перевозки контейнер отправителем предварительно подготавливаются таким образом, чтобы исключить порчу, повреждение или снижение качества груза, отрицательное воздействие груза на контейнер (например, обкладка стен и пола контейнера

бумагой, картоном, пленкой, установка защитных планок, резиновых прокладок, применение мягкого изоляционного материала и др.).

Основные стандарты включают ISO 668 (размеры), ISO 6346 (маркировка и кодирование) и ISO 1496 (испытания прочности, герметичности и штабелирования). Эти правила разработаны Международной организацией по стандартизации (ISO) и ее подкомитетами, такими как ISO/ТС 104, для стандартизации контейнеров Серии 1, используемых в различных видах транспорта.

Отправной точкой в истории современных контейнеров считают 1955 год, когда американец Малкольм Маклин и инженер Кейт Уолтон Тантлингер придумали интермодальный контейнер. Их разработка стала прототипом современных модулей. Речь идет о боксе из гофрированной стали размером 2,4×2,4×3 метра. Каждый угол бокса оснастили системой Twistlock, которая позволила закреплять и перемещать емкость с помощью подъемных кранов. В 1956 году такой контейнер сделал свой первый рейс из Ньюарка в Нью-Джерси.

Середина XX века – время появления контейнера, максимально приближенного к тому, что мы видим сегодня. Однако общих стандартов по-прежнему не было. Еще 20 лет люди использовали разноразмерные модули и несовместимые системы. Это и подтолкнуло международное судоходство, а также американских автоперевозчиков и ж/д компании к выведению общих требований к металлическим боксам, единых стандартов.

Так возникла Международная организация стандартизации ISO с описанными требованиями, которым должны были удовлетворять все грузовые модули. Свою актуальность она не утрачивает до сих пор. Все современные боксы в обязательном порядке соответствуют установленной системе.

Сам стандарт установлен Международным бюро (BIC) и подразумевает отражение нескольких значимых параметров. В соответствии с ISO 6346, на тару помещается буквенно–числовая информация. Разберем ситуацию на конкретном примере: FHL U 780039 9. Первые три буквы – это уникальный код владельца.

В него входят три прописные латинские буквы, а нужен он для установления собственника тары или оператора. Его регистрация – ответственное мероприятие, которое осуществляется в головном офисе Международного бюро или в его подразделениях. Вслед за этими тремя буквами следует буква, обозначающая категорию модуля. В примере – U – «грузовой контейнер». Среди других вариантов могут быть: R (рефконтейнер), Z (трейлеры и шасси), а также J (съемное оборудование, которое относится к грузовым модулям).

Вслед за буквами начинаются цифры – серийный номер изделия, который складывается из шести цифр. Далее следует контрольное число, которое выступает в качестве символа проверки подлинности первых трех обозначений.

Также контейнеры могут иметь маркировку по системе RUH5R3, где первые два символа – это код страны. По этим символам можно определить государство регистрации кода. В этом примере – Россия. Вслед за этими знаками идет обозначение размера. Оно может выражаться буквой или цифрой, отражает длину тары.

Второй знак размерного обозначения указывает на высоту и ширину металлического бокса. Далее идет код ISO контейнера. Этот элемент обозначает тип и основные параметры металлического бокса, которые соответствуют установленным ISO 6346 стандартам. В приведенном примере это R3, что подразумевает рефконтейнер с функцией поддержания заданной температуры.

Для целей регулирования процедур перемещения контейнеров также важной является Конвенция о временном ввозе 1990 года (заключена в г. Стамбуле 26 июня 1990 года).

Конвенция определяет аналогичные условия с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, однако допускает более длительный срок временного ввоза – не менее 6 месяцев.

Конвенция определяет контейнер как транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или подобное приспособление), которое:

i) представляет собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее товаров,

ii) имеет постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования,

iii) специально сконструировано для облегчения перевозки товаров одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки товаров,

iv) сконструировано таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности, с одного вида транспорта на другой,

v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать, и

vi) имеет внутренний объем не менее одного кубического метра.

Термин "контейнер" охватывает принадлежности и оборудование контейнера, необходимые для данного типа контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин "контейнер" не включает в себя транспортные средства, принадлежности или запасные части транспортных средств, упаковку и поддоны. "Съемные кузова" рассматриваются в качестве контейнеров.

Регламентация использования и перемещения контейнеров установлена в Приложении В.3 «О контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией».

Участниками Конвенции о временном ввозе 1990 года являются все государства – члены Союза, кроме Кыргызской Республики.

В настоящее время Межправительственная комиссия Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ–Азия (МПК ТРАСЕКА) совместно с рядом организаций ведет целенаправленную работу по развитию регионального транзита.

В октябре 2021 года на 15–ом заседании Межправительственной комиссией утверждена Концепция развития контейнерных перевозок до 2030 года. Концепция содержит анализ торговых отношений, «узких мест» коридора ТРАСЕКА в развитии контейнерных перевозок по железнодорожным и морским

участкам маршрутов, рекомендации по повышению конкурентоспособности контейнерных перевозок по территориям стран–участниц коридора. По статистике количество перевезенных контейнеров из КНР на Кавказ и в Турцию увеличилось почти с нуля в 2017 году до 8,1 тыс. TEU в 2020 году.

Датский бизнес–конгломерат A.P. Moller–Maersk Group основан в 1928 году, сегодня контролирует 16,6% мирового рынка морских контейнерных перевозок. Компания оперирует 733 контейнеровозами общей вместимостью более 4,2 млн TEU. Операционным подразделением группы A.P. Moller–Maersk является крупнейший в мире морской и грузовой перевозчик Maersk Line, который осуществляет деятельность в 115 странах мира. Ежегодно получает прибыль в размере 675 миллиардов долларов, что почти сопоставимо с ВВП Швейцарии. Компания совместно с IBM разработала информационную платформу, основанную на технологии блокчейн, что позволяет управлять и следить за документацией, касающейся контейнеров, распределенных в разных частях мира. Maersk Line имеет аккредитации в международных организациях: Международная ассоциация воздушного и судоходства (IASA), Международная палата судоходства (ICS), Глобальный альянс ВТО по упрощению процедур торговли, Безопасность жизни на море (SOLAS), Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (FONASBA).

В 1970–80–х годы сформировались два главных контейнерных маршрута, которые актуальны в настоящее время:

первый связывает страны Азии с США, в том числе, через Панамский канал; второй пролегает между Азией и Европой через Суэцкий канал.

За последние 20 лет произошел значительный рост в мире контейнерных грузоперевозок.

Интенсивный перенос производства из Европы и США в КНР, Индию и государства Юго–Восточной Азии стал фактором развития контейнерных перевозок в азиатско–тихоокеанском регионе и способствовал формированию обратного потока готовых изделий.

Между странами ЕС и азиатско–тихоокеанского региона доля контейнерных перевозок в общем объеме грузооборота в последние годы составляет 64–65%.

Мировой рынок контейнерной торговли в 2018 году развивался на фоне некоторых неопределенностей, среди которых: введение экологических ограничений ИМО на содержание серы в бункере топлива в 2020 году, торговые войны (например, Китай–США), существующие тенденции в экономке Китая (например, удорожание импорта из Китая), неблагоприятные условия для развития мировой экономики и другие.

Мировой рынок контейнерной торговли в 2018 году развивался на фоне некоторых неопределенностей, среди которых: введение экологических ограничений ИМО на содержание серы в бункере топлива в 2020 году, торговые войны (например, Китай–США), существующие тенденции в экономке Китая (например, удорожание импорта из Китая), неблагоприятные условия для развития мировой экономики и другие.

Отдельно необходимо отметить особенности таможенного администрирования контейнерных перевозок в Союзе.

В рамках рабочей группы по вопросам перемещения контейнеров через таможенную границу Союза при Консультативном комитете по таможенному регулированию Комиссии (далее – Рабочая группа по контейнерам) были обозначены различия в правоприменительной практике, используемой таможенными органами государств–членов при таможенном оформлении ввоза/вывоза иностранных контейнеров.

Стороны не смогли выработать единую согласованную позицию по решению проблемных вопросов. В Таможенном кодексе ЕАЭС контейнер признается транспортным средством, что отличается от стандартов ISO, а также норм международных договоров, ратифицированных странами–членами ЕАЭС, где контейнер признан как транспортное оборудование, и ввоз контейнеров установлен в облегченном порядке без оформления таможенных документов и установления гарантий. В силу конструктивных особенностей, контейнер не может самостоятельно перемещаться без постановки на какой–либо вид транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный), тем самым контейнер не может быть причислен ни к одному из этих видов транспорта.

Транспортные средства – категория товаров, включающая в себя водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единицу железнодорожного подвижного состава), контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче–смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами;

Наиболее важными игроками на рынке контейнерных перевозок являются такие транспортно–логистические компании как АО «ОТЛК ЕРА», ПАО «ТрансКонтейнер», Транспортная группа FESCO, АО «РЖД Логистика» и др.

АО «Объединенная транспортно–логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – это первый успешный интеграционный проект на территории ЕАЭС в области развития контейнерного транзита с паритетным участием компаний–учредителей: ОАО «Российские железные дороги», АО «НК «Казахстан темир жолы» и ГО «Белорусская железная дорога». На протяжении 5 лет АО «ОТЛК ЕРА» обеспечивает бесперебойное согласованное функционирование основного трансевразийского железнодорожного коридора через территорию Казахстана, России и Беларуси. По итогам 2020 года объемы контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай.

Основная причина высокого темпа роста объемов перевозок АО «ОТЛК ЕРА» в 2020 году – устойчивость и стабильность работы железнодорожного

транспорта во время кризиса пандемии COVID–19. Главным генератором транзитного грузопотока по–прежнему остается Китай. В 2020 году маршрутная скорость следования транзитных поездов по колее 1 520 мм составила 936 км/сутки. Ограничением в достижении более высоких результатов послужили задержки, связанные с передачей контейнерных поездов с колеи 1 520 мм на 1 435 мм.

В апреле 2020 года в партнерстве с China Post, Lithuanian Post, Polish Post, а также Всемирным почтовым союзом (UPU) был открыт регулярный сервис по доставке международных почтовых отправок (МПО) из Китая в Европу. Пунктом окончания маршрута следования почтовых поездов стал г. Вильнюс (Литва). В связи с негативным влиянием пандемии на возможность отправки МПО авиатранспортом клиентам Общества было предложено конкурентоспособное решение по переключению грузопотока на железную дорогу. Всего в 2020 году было отправлено 29 контейнерных поездов с международными почтовыми отправлениями, объем перевозок составил 3 992 TEU.

Последние достижения в области технологий сделали возможным использование устройств отслеживания и мониторинга, которые могут быть постоянно прикреплены к контейнеру, делая его «умным» контейнером (смарт–контейнером). Такие устройства собирают различные физические параметры и показатели оборудования, хранят их или передают по назначению, а также применяются для удаленной диагностики проблем, связанных как с самим контейнером, так и с его содержимым. Данные, получаемые от смарт–контейнеров, могут также включать общее время в пути и все точки маршрута, отслеживание перевозки, обновление ожидаемого времени прибытия, предупреждения об отклонении от расписания, несанкционированном открытии двери, изменении температуры или влажности, о выгрузке контейнера, выверке на складе, подтверждении поступления разгруженного контейнера на склад. В связи с постоянным снижением стоимости смарт–технологий, увеличением срока службы и автономности устройств, рационализацией процессов технического обслуживания такие датчики получают все большее распространение. За последние пять лет ими оборудовано значительное количество контейнеров и накоплен большой опыт их применения. Его анализ свидетельствует о существенном повышении прозрачности, целостности, оперативности, предсказуемости и эффективности грузоперевозок.

В дополнение к данным, полученным из среды контейнера, данные о местоположении могут также быть обнаруженными и извлеченными из «Интернета вещей» (IoT). Данные могут быть получены из несколько источников и добавлены в запись об отгрузке с использованием технологии блокчейн. Хотя многие смарт–контейнеры и устройства уже используются, нет глобальных стандартов для сбора и согласованной мультимодальной передачи массива данных, которые могут предоставляться смарт–контейнерами.

ОАО «РЖД» и FESCO приступили к совместной реализации сервиса по использованию смарт–контрактов в грузовых железнодорожных перевозках. Пилотная перевозка с использованием технологии смарт–контракта была

осуществлена на маршруте «Владивостокский морской торговый порт» – станция Санкт–Петербург–Финляндский. Использование технологии блокчейн позволяет упростить верификацию информации, ускорить оформление всех документов, требуемых для сертификации, таможенного оформления перевозочного процесса, а также предоставляет возможность оперативного получения информации о состоянии груза, о его местонахождении, каких–то возможных изменениях либо о несанкционированном доступе.

Смарт–контейнеры открывают возможность более эффективно управлять складскими запасами. Улучшение прослеживаемости «от двери до двери» сокращает время таможенного оформления, уменьшает потери груза, стоимость упаковки, расходы в связи с ненадлежащим качеством, штрафами, судебными издержками, страховыми платежами, количеством отмененных заказов и бракованных товаров.

К тому же повышается безопасность груза, уровень обслуживания, своевременность доставки и, соответственно, рентабельность перевозки за счет недопущения увеличения ее стоимости в результате непредвиденных затрат. Смарт–контейнер может обмениваться информацией о обработке контейнеров, которая в настоящее время не всегда доступна. Незаменимы смарт–контейнеры и при работе с опасными грузами, которые должны размещаться строго в соответствии с правилами их разделения по степени негативного воздействия на окружающую среду.

Разработано много интересных решений: автоматизированные, информационные и компьютеризированные системы (учет и слежение контейнеров, системы, регулирующие движение транспортных средств, электронный документооборот, автоматические выпуски груза, интернет–вещей, big data, личные кабинеты пользователей, платформы и др.).

В 2018 г. A.P. Moller–Maersk и IBM объявили о создании и запуске блокчейн–платформы «TradeLens», являющейся программным продуктом, созданным на базе блокчейн–технологий Hyperledger Fabric и IBM Cloud, представляющая собой открытую и нейтральную отраслевую платформу, состоящую из блоков совершенных операций, соединенных в цепь.

TradeLens объединяет все задействованные в цепочке поставок от грузовладельцев до государственных контролирующих органов, где процессы стандартизированы и в большинстве случаев автоматизированы. К данной платформе подключены более 100 участников в 20 странах мира (к примеру, CMA CGM, ZIM, MSC, Harag–Lloyd, Ocean Network Express, таможня Таиланда, порт Лаем–Чабанг, порт Бангкока, ПАО «Владивостокский морской торговый порт», Pacific International Lines, Североамериканский оператор контейнерных терминалов Global Container Terminals, Procter & Gamble, Служба таможенного и пограничного контроля США, WorldWide Alliance, таможенные органы в Сингапуре и другие).

Блокчейн–платформа Vostok Trade представляет собой международную логистическую платформу, разработанную компанией Vostok на основе систем распределенного реестра для транспортировки грузов. Основными

компонентами блокчейн–платформы являются отслеживание транспортировки грузов, цифровизация документооборота, автоматизация бизнес–процессов, API для интеграции с существующими системами для отправки/получения информации о событиях, обмена документацией, удобный интерфейс.

Система обслуживания судов «Цифровой порт». Крупный экспедитор с агентской сетью в морских портах АО «Инфотек Балтика» и российский блокчейн–интегратор ICONIC построили и внедрили систему обслуживания судов «Цифровой порт». Система построена на технологии ведения распределенных реестров учета и удостоверения прав, позволяющая переводить документооборот судна с портом в электронный вид, тем самым сократить/снизить: производственные нагрузки на участников портовой деятельности; время работы портовых агентов; время обработки судна; спорные моменты в деятельности участников портовой деятельности. В целом представленная система создаст доверенную среду между заинтересованными участниками; увеличит пропускную способность порта на 3–5%; повысит качество предоставляемых услуг.

Единая контейнерная платформа (Containers.Guide) представляет собой международный центр коммуникации с неограниченными возможностями для поиска, аренды, продажи или приобретения контейнеров любой модификации.

Отношения, возникающие в международном транспортном процессе, не всегда связаны с договором международной перевозки. Целый пласт правовых проблем связан с причинением вреда транспортными организациями третьим лицам и наоборот, третьими лицами транспортным организациям.

Основным отличием деликтной ответственности от ответственности на договорных основаниях является тот факт, что между сторонами деликтного отношения отсутствует договор, либо данное возникшее отношение никак не связано с заключенным сторонами договором. Следует сказать, однако, что данное теоретическое положение в настоящее время не является абсолютной истиной, поскольку повсеместно наблюдается сближение договорной и деликтной ответственности.

Это сближение выражается, во–первых, в том, что в некоторых случаях договорная ответственность приближается по своим характеристикам к деликтной, как это имеет место в международной (да и национальной тоже) перевозке пассажиров.

Во–вторых, в ряде случаев не исключено взыскание так называемого «морального вреда» в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком договорных обязательств.

В–третьих, появление в праве института защиты прав потребителей, основанного на принципах деликтной, а не договорной ответственности, дает основания каждому лицу, подпадающему под понятие «потребителя», требовать применения законодательства о защите потребителей, а не норм, относящихся к соответствующему виду договоров.

Наконец, в–четвертых, судебная практика, а также специальная литература с очевидностью показывают, что далеко не всегда наличие между сторонами

договора перевозки исключает предъявление (и удовлетворение, что самое важное) иска из деликта. Указанное положение обуславливается конкретными законодательными формулировками, в которых не только отсутствует четкий критерий деликтной ответственности как внедоговорной, т.е. возникающей в отсутствие договорных отношений, но и, в ряде случаев, прямо допускается возможность наступления ответственности из причинения вреда в связи с заключенным договором.

Так, например, ст. 933 ГК Республики Беларусь «Общие основания ответственности за причинение вреда» сформулирована следующим образом: «1. Вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Законом может быть возложена обязанность возмещения вреда на лицо, не являющееся причинителем вреда. Законом или договором (выделено мной – О.Т.) может быть установлена обязанность причинителя вреда выплатить потерпевшим компенсацию сверх возмещения вреда».

Из приведенной формулировки очевидно, что такого основания для отклонения деликтного иска как наличие между причинителем вреда и потерпевшим договорных отношений белорусский закон не предусматривает. Если учесть, что деликтная ответственность в ряде случаев является более благоприятной для потерпевшего, нежели договорная, то ясно, что истцы будут стремиться настаивать на квалификации возникшего спора как деликтного.

Проблема разграничения ответственности по договору и вследствие причинения вреда известна праву многих государств. Иногда данное явление называется в литературе «конкуренцией исков» и требует, как минимум, доктринального урегулирования вопроса. На наш взгляд, оптимальным решением проблемы был бы возврат к старой формуле деликтной ответственности как изначально внедоговорной, и раздельное, строго отграниченное регулирование отношений, возникающих из договоров, и отношений, не основанных на наличии договора между их участниками. Однако на данный момент, как уже было сказано, легальные формулировки произвести такое строгое разграничение не позволяют.

Таким образом, в принципе деликтные отношения возникают не между грузоотправителем (грузополучателем, пассажиром, оператором и т.п.) и перевозчиком, а между перевозчиком, с одной стороны, и третьими лицами (пешеходами, землевладельцами, владельцами транспортных средств и т.п.), с другой стороны. В то же время не совсем четкое разграничение данных видов правоотношений не исключает возможности деликтной ответственности и в случае наличия между сторонами договора, в данном контексте – договора международной пассажирской или грузовой перевозки.

Коллизионные нормы, определяющие право, применимое к рассматриваемым отношениям, могут быть установлены международным договором или национальным законодательством.

Международные договоры могут содержать коллизионные правила как в отношении деликтных обязательств в целом, как это имеет место, например, в договорах о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, так и в отношении специфических деликтных обязательств, связанных с функционированием отдельных видов транспорта.

Согласно Конвенции СНГ о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, заключенной 7 октября 2002 г., обязательства о возмещении вреда, кроме вытекающих из договоров и других правомерных действий, определяются по законодательству Договаривающейся стороны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требований о возмещении вреда (ч. 1 ст. 45). Однако если причинитель вреда и потерпевший являются гражданами одной Договаривающейся Стороны, то применяется законодательство этой Договаривающейся Стороны (ч.2). По данной категории дел компетентен суд страны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда, однако потерпевший может предъявить иск также в суд государства, на территории которого имеет место жительства ответчик (ч.3).

Соглашение СНГ о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности 1992 г. содержит правило, согласно которому права и обязанности сторон по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда, определяются по законодательству государства, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда (п. «ж» ст. 11). Однако это законодательство не применяется, если действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда, по законодательству места рассмотрения спора не является противоправным (ч.2 указанного пункта). Следует отметить, что обычного для коллизионного регулирования деликтных отношений правила о том, что при едином гражданстве деликвента и потерпевшего применяется право государства, гражданами которого они являются, Соглашение не содержит. Что касается компетенции судов, то согласно ст. 4 названного Соглашения суд государства – участника СНГ вправе рассматривать дело, если на территории данного государства ответчик имел постоянное место жительства или место нахождения на день предъявления иска; осуществляется торговая, промышленная или иная хозяйственная деятельность ответчика; имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда; имеет постоянное место жительства или место нахождения истец по иску о защите деловой репутации.

Таким образом, правовой режим деликтных обязательств по Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях 2002 г. и по Соглашению о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности 1992 г. различается. Разграничение сфер применения действия Конвенции и Соглашения соответствует разграничению компетенций общих и хозяйственных судов: по хозяйственным делам хозяйственные (арбитражные) суды государств

– участников СНГ применяют Соглашение 1992 г., а по гражданским делам суды общей юрисдикции применяют Конвенцию 2002 г.

Кроме общих международных договоров, содержащих коллизионные нормы по деликтным обязательствам, имеется ряд специальных соглашений по отдельным видам деликтов: Гаагская конвенция о праве, применимом к дорожно–транспортным происшествиям 1971 г., Брюссельская конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г., Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и др.

В случаях, если нет ни общих, ни специальных международных соглашений, которые могли бы быть применены к данному конкретному спору, суды обращаются к коллизионным правилам внутреннего законодательства.

В Гражданском кодексе Республики Беларусь обязательствам из причинения вреда в международном частном праве посвящены ст. 1129 и 1130.

Статья 1129 содержит общие правила определения права, применимого к деликтным отношениям. Права и обязанности по обязательствам, возникающим из причинения вреда, определяются по праву страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда (ч.1). Очевидно, что при причинении вреда транспортным средством третьим лицам таким местом будет считаться географическая точка на территории определенного государства, где реально имело место транспортное происшествие, и к данным отношениям применимо право этого государства. Однако возможна ситуация, в которой местом причинения вреда является, например, морское судно, в пределах которого был совершен деликт. В этом случае местом причинения вреда может быть признано государство, под флагом которого плавает морское судно.

Некоторые коллизионные правила в отношении обязательств из причинения вреда содержатся в отраслевых (по видам транспорта) кодификационных актах. Так, согласно ст. 323 Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь, отношения по возмещению убытков от столкновения судов во внутренних морских водах и в территориальном море регулируются правом государства, где произошло столкновение. Если столкновение произошло в открытом море и спор рассматривается в Республике Беларусь, применяются правила, предусмотренные законодательством Республики Беларусь. К отношениям по возмещению убытков от столкновения судов, плавающих под одним флагом, применяется право государства этого флага независимо от места столкновения судов.

Основным документом, регулирующим деликтную ответственность на автомобильном транспорте, является Гаагская конвенция о праве, применимом к дорожно–транспортным происшествиям 1971 г. Статья 3 данной Конвенции закрепила в качестве основного коллизионного принципа применение к дорожно–транспортным происшествиям права места причинения вреда. Однако в некоторых случаях принцип места совершения деликта заменяется другими коллизионными привязками, что призвано обеспечить справедливый выбор применимого права в случаях, когда отношение более тесно связано с иными

правопорядками, нежели право страны, где было совершено правонарушение. Так, размер ущерба, пределы ответственности, круг лиц, имеющих право требования возмещения и некоторые другие вопросы привязываются к праву страны, где зарегистрировано автомобильное транспортное средство. Если автомашина не зарегистрирована или зарегистрирована в нескольких странах, Конвенция отсылает к праву обычного местонахождения машины. Однако при этом независимо от применимого в данном случае права при оценке действий причинителя вреда и потерпевшего обязательно должны приниматься во внимание нормы по безопасности дорожного движения, правила проезда и т.д., действующие в стране, где произошло дорожно–транспортное происшествие. При определении коллизионных привязок в Конвенции учитываются также ситуации с одним или несколькими потерпевшими, с одной или несколькими участвующими в происшествии автомашинами. В целях достижения приемлемого решения коллизионной проблемы правила соотносятся с местом происшествия, местом регистрации автомобиля и местом постоянного проживания потерпевших. Конвенция 1971 г. применима к внедоговорной ответственности в связи с дорожными происшествиями, имевшими место на территории государств – участников, однако она может также применяться и в случаях, когда применимым правом будет являться право государства, которое участвует в Конвенции (ст. 11).

В 1952 г. была заключена Римская конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, в которой с 1982 участвовал СССР и в которой как продолжательница договоров СССР участвует Республика Беларусь. Данная конвенция устанавливает объективную безвиновную ответственность причинителей вреда как владельцев источников повышенной опасности. Ответственность возникает даже при наличии обстоятельств непреодолимой силы. При этом, однако, вина потерпевшего, если она будет доказана причинителем вреда, является основанием для уменьшения размера возмещения. Предел ответственности в случае смерти или увечья физического лица составляет 530 000 франков за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

Одним из наиболее тяжелых последствий аварии на море является разлив в морскую среду нефтепродуктов, и в частности, сырой нефти, перевозимой на крупных танкерах, поскольку это наносит колоссальный ущерб окружающей среде и влечет за собой многомиллионные убытки. Разливы нефти с судов случаются регулярно, хотя, к счастью, достаточно редко. Так, в 1967 г. у рифа Севен Стоунз (33 км от побережья Англии) произошла авария танкера «Горри Каньон» под либерийским флагом, большинство членов экипажа которого были гражданами Италии. На борту танкера находилось 118 000 тыс. тонн сырой нефти. Правительство Великобритании пошло на беспрецедентные меры – подвергло бомбометанию в открытом море судно под флагом иностранного государства, однако и это, и иные предпринятые спасательные меры не смогли предотвратить загрязнения побережий Англии и Франции, повлекшего за собой

колоссальные убытки. Это событие послужило толчком к заключению ряда международных конвенций, заложивших основу частноправового и публично-правового режимов для таких случаев: Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. и Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г.

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. вступила в силу в 1975 г. и в том же году СССР стал ее участником. Соответственно, положения этой Конвенции обязательны и для Республики Беларусь.

Статья III Конвенции установила, что лицом, несущим ответственность за причинение ущерба, является собственник судна. Ни операторы, ни фрахтователи судна, ни агенты, ни члены экипажа, ни сотрудники, ни государство флага судна не отвечают по долгам его собственника и не обязаны нести какие-либо расходы по в связи с инцидентом. Международное право не налагает на государство флага судна обязательства по возмещению ущерба, причиненного разливом нефти. Такие действия государство может предпринять по собственной инициативе либо на основании специальных соглашений о сотрудничестве по борьбе с разливами нефти или иных подобных соглашений. Ответственность собственника судна является безвиновной, т.е. потерпевшему достаточно доказать наличие понесенного ущерба и причинную связь между фактом разлива и возникновением ущерба. Собственник при этом имеет право регресса к третьим лицам. Однако Конвенция предусматривает и случаи, когда собственник судна освобождается от ответственности за причинение вреда в результате загрязнения нефтью: военные и враждебные действия; природные явления, исключительные по своему характеру, неизбежные и непреодолимые; действия или бездействие третьих лиц с намерением причинить ущерб; неисправность огней и других навигационных средств.

Согласно положениям Конвенции, возмещается как прямой убыток пострадавшим лицам, связанный, например, с загрязнением рыболовного и рыбоводного снаряжения, судов, береговых сооружений и оборудования и т.д., так и упущенная выгода в виде уменьшения доходов в связи с ограничением рыболовства, закрытием береговых или промышленных установок и т.п. На практике в некоторых случаях возмещались также убытки операторов курортов и пляжей, возникшие из-за оттока туристов в результате загрязнения побережья.

Предел ответственности собственника судна по одному инциденту определяется из расчета 133 СДР за тонну вместимости судна, однако общий ее предел не может превышать 14 млн СДР. При этом следует учитывать, что ответственность собственника судна ограничивается и другими нормами права, в частности, по требованиям из столкновения судов, спасания и т.д. И независимо от размера причиненного вреда он не обязан выплачивать возмещение в размере, превышающем общий предел его ответственности. Для

того чтобы воспользоваться правом на ограничение ответственности собственник должен создать фонд в суде или другом компетентном органе одного из договаривающихся государств, в котором предъявлен иск. Этот фонд, равный по сумме пределу ответственности собственника и созданный либо путем внесения суммы в депозит, либо путем предоставления банковской гарантии или другого обеспечения, распределяется между истцами пропорционально суммам их обоснованных исковых требований. Требования, не выплаченные в силу ограничения ответственности, возмещаются на основании иных нормативных актов (в частности, Конвенции о фонде 1971 г.), либо остаются не возмещенными. Однако собственник судна не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным Конвенцией 1969 г., если инцидент вызван его личной виной.

Надо отметить, что личную вину собственника судна достаточно сложно. Обычно такой виной признаются виновные действия или упущения руководящих работников собственника судна, приведшие к инциденту. На практике личная вина собственника судна связывалась с тем, что он не обеспечил должного расположения огней на судне, снабжения судна оборудованием, безопасным в работе, должной работы радара, не укомплектовал судно командным составом надлежащей квалификации, дал указание капитану, явившееся причиной аварии. При этом действия капитана или членов экипажа, ставшие причиной аварии, не являются личной виной судовладельца, и, следовательно, он не лишается права на ограничение ответственности из-за ошибок в управлении судном. Разумные расходы и добровольные пожертвования собственника судна, произведенные в целях избежать ущерба от загрязнения нефтью или уменьшить такой ущерб, дают собственнику такие же права к ограничительному фонду, какими обладают другие кредиторы.

Для того чтобы смягчить негативные для собственников судов последствия с связи с ответственностью за загрязнение нефтью и одновременно увеличить размер получаемого потерпевшими возмещения, была заключена Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. Данный Фонд формируется за счет получателей нефти и располагается в Лондоне. Таким образом, в своем взаимодействии две упомянутые Конвенции 1969 г. и 1971 г. распределяют неблагоприятные последствия транспортировки нефти морем между «судном» и «грузом». Максимальная сумма, которая может быть выплачена по одному инциденту, равна 60 000 000 СДР.

В 1992 г. были приняты Протоколы об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. Эти Протоколы внесли ряд новаций в действующие соглашения, в частности, повысили пределы ответственности за ущерб от загрязнения нефтью. В соответствии с Протоколом об изменении Конвенции 1969 г. размер ответственности для конкретного судна не может быть более 59 700 000 СДР, а по Протоколу о фонде размер

возмещения, выплачиваемого Международным фондом поднят до 135 000 000 СДР, включая возмещение, выплаченное по Протоколу к Конвенции об ответственности.

Среди международных соглашений, регулирующих деликтную ответственность в сфере транспорта, особое место занимают договоры, призванные регламентировать ответственность субъектов транспортных отношений в связи с ядерной деятельностью. В числе таких соглашений – Венская конвенция 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб, Конвенция 1971 г. о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов и Брюссельская конвенция 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов. Содержащиеся в названных Конвенциях нормы также устанавливают в интересах потерпевших, как правило, физических лиц, безвиновную ответственность причинителей вреда. Конвенции создают систему мер обеспечительного характера, включающую, в частности, обязательное страхование ответственности и государственное возмещение в случае возникновения ядерного ущерба.

Основанием для освобождения от ответственности за ядерный ущерб является причинение такого ущерба в непосредственно связи с вооруженным конфликтом, военными действиями, гражданской войной или восстанием. Однако такая разновидность обстоятельств непреодолимой силы как тяжелое стихийное бедствие исключительного характера не является безусловным основанием для освобождения от ответственности за ядерный ущерб. Брюссельская конвенция 1962 г. не называет тяжелое стихийное бедствие исключительного характера в качестве основания для освобождения от ответственности, а Венская конвенция 1963 г. о гражданской ответственности за ядерный ущерб исходит из права государств–участников определить свое отношение к стихийному бедствию как основанию освобождения от ответственности в национальном законодательстве.

## **ЛЕКЦИЯ 10. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Работа со страховыми полисами – неотъемлемая часть любого международного перевозчика. Актуальными для перевозчиков являются такие виды страхования как страхование гражданской ответственности перевозчика (CMR–страхование); обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств; страхование груза; добровольное страхование транспортных средств (КАСКО); добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование груза – добровольный вид страхования. Поэтому чаще всего договоры страхования груза заключают грузоотправители (грузополучатели), заинтересованные в обеспечении дополнительных гарантий возмещения стоимости груза в случае наступления страхового случая, либо данная

обязанность возложена на них в соответствии с заключенным договором поставки. Также страхование грузов зачастую осуществляют экспедиторские организации, которым оказание данной услуги поручает заказчик перевозки.

При выборе страховщика следует изучить предложения на рынке страховых услуг и оценить предложения прежде всего с учетом репутации страховой компании, а также при наличии возможности запросить у представителя страховой компании статистику по выплатам страховых возмещений.

На основании указанной статистики можно сделать определенные выводы о периодичности и максимальных суммах выплаченных возмещений.

Пристальное внимание следует обратить на правила страхования груза, утвержденные конкретной страховой компанией.

В самих правилах следует обратить внимание на условия, при которых утрата, порча или повреждение груза признаются страховым случаем, каков порядок сбора и предоставления документации для подтверждения наступления страхового случая, порядок выплаты возмещения и основания для отказа в выплате указанного возмещения, а также сроки действия договора страхования.

Кроме того, следует изучить приложения к правилам страхования грузов – в особенности те, которые касаются так называемых исключенных грузов и исключенных территорий.

К категории "исключенных грузов" относятся грузы, на которые страховое покрытие не распространяется или страхование таких грузов требует дополнительного согласования. К примеру, некоторые страховые компании не осуществляют страхование грузов из стекла или требуют дополнительно согласовывать страхование таких грузов, как электроника, компьютеры, хрупкое и дорогостоящее оборудование, так как перевозки таких категорий грузов имеют повышенный риск повреждения груза, хищений груза из транспортного средства и других неблагоприятных последствий.

К "исключенным территориям" относятся территории или части территорий государств, на которых страховой полис не действителен. Данные территории обычно характеризуются нестабильной политической и (или) экономической обстановкой, наличием вооруженных конфликтов, военных действий, активной деятельностью организованных преступных групп и (или) бандформирований и другими факторами, которые существенно повышают риск утраты, порчи или повреждения груза.

В связи с данными обстоятельствами страхователям необходимо внимательно планировать маршрут перевозки с учетом "исключенных территорий".

Некоторые страховые компании требуют указывать в заявлении на страхование название судна или номеров транспортного средства, что с учетом сжатых временных рамок при осуществлении международных перевозок бывает достаточно сложно осуществить, так как в некоторых ситуациях такие сведения становятся известны страхователю лишь за несколько часов до начала погрузки груза в транспортное средство.

Указанные обстоятельства в итоге могут привести к задержке выдачи страхового полиса.

Следует отметить, что груз может быть застрахован как до начала, так и в процессе осуществления перевозки. В такой ситуации страхователю следует убедиться в том, что на момент подачи заявления на страхование груза не наступило событие, отвечающее признакам страхового случая. Иначе после оформления страхования страховщик будет иметь все основания для отказа в выплате страхового возмещения.

В некоторых ситуациях в договор страхования груза включается условие о франшизе.

Франшиза – условие договора страхования, предусматривающее освобождение страховщика от возмещения убытков, не превышающих определенного размера.

Франшиза может устанавливаться в твердой денежной сумме или проценте от страховой суммы. Различают условную и безусловную франшизу. При условной франшизе страховая организация не возмещает ущерб, который равен или менее суммы франшизы. При безусловной франшизе из суммы возмещаемого ущерба вычитается сумма, равная ей.

Некоторые категории грузов, такие как негабаритное оборудование (ввиду невозможности обеспечить его сплошной твердой упаковкой) или стекло и изделий из него (по причине их хрупкости в процессе перевозки) зачастую получают незначительные повреждения в виде царапин, сколов, мелких трещин, потертостей.

Указанные обстоятельства являются причинами включения в договор страхования груза условия о франшизе ввиду желания страховщика минимизировать риски выплаты возмещения в случае наступления страхового случая при невысокой сумме ущерба.

Наибольшее распространение во внешнеэкономической деятельности получили правила, известные как "оговорки А, В и С Института лондонских страховщиков по страхованию грузов", которые предусматривают три варианта страхования, обозначенные буквами А, В и С.

Указанные три варианта страховой защиты груза отличаются разной степенью ответственности страховщика за возможные риски.

Первый вариант: *"с ответственностью за все риски"*

Данный вариант предполагает метод исключения, то есть страховым случаем признается любое повреждение груза, кроме конкретно указанных в оговорке А.

К таким исключениям относятся повреждения груза вследствие военных действий, умысла или грубой неосторожности самого страхователя или выгодоприобретателя, ненадлежащей упаковки (отсутствия упаковки) груза, повреждения груза грызунами, птицами, паразитами, ухудшения состояния груза вследствие его естественных свойств (усушка, утриска) и т.д.

Второй вариант: *"с ответственностью за частную аварию"*

При этом варианте в отличие от первого действует метод включения, то есть груз считается застрахованным только от тех рисков, которые прямо перечислены в оговорке В.

Данный вид транспортного страхования грузов обеспечивает меньшую защиту грузов от возможных рисков.

Третий вариант: *"без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения"*

Перечень страховых случаев данного варианта совпадает с условиями "с ответственностью за частную аварию", но в этом случае возмещаются убытки только от полной гибели всего или части груза, а убытки от повреждения груза возмещаются лишь в случаях крушения или столкновения, пожара или взрыва на судне, самолете или другом перевозочном средстве.

Порядок действий при наступлении страхового случая регулируется правилами страхования грузов.

Обычно страхователь обязуется незамедлительно уведомить страховщика о наступлении страхового случая (ч. 1 п. 1 ст. 851 ГК). Сделать это нужно не только по телефону (факсу, электронной почте), но и следует направить письменное уведомление с целью исключения риска отказа в выплате возмещения по причине несвоевременного уведомления страховщика о страховом случае.

С этого момента страхователю необходимо начать сбор документов, подтверждающих наступление страхового случая. Такими документами может быть справка о дорожно–транспортном происшествии, акт о повреждении груза и др.

В свою очередь, страховая компания может принять решение о привлечении сюрвейера для проведения осмотра груза в целях установления причин и размера ущерба. В данной ситуации страхователь обязуется оказать содействие в проведении осмотра путем предъявления поврежденного груза к осмотру.

Работа сюрвейера завершается составлением акта, в котором отражаются причины и размер ущерба.

После выполнения указанных действий в течение определенного правилами страхования грузов срока страхователь в целях получения страхового возмещения направляет страховщику заявление с приложением страхового полиса и подтверждающих наступление страхового случая документов.

На сайте Белгосстраха можно увидеть следующие виды страхования:

– обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов (Лимит ответственности по каждому транспортному средству определен в размере 7 500 базовых величин. Размер страховых взносов установлен в базовых величинах и подлежит оплате в белорусских рублях. Размер страхового возмещения установлен в базовых величинах и зависит от степени тяжести наступивших последствий)

– Добровольное страхование ответственности и расходов перевозчика (согласно Конвенции о договоре международной перевозки грузов 1956 года)

По договору добровольного страхования ответственности и расходов перевозчика подлежит страхованию

- Риск причинения выгодоприобретателю ущерба в процессе перевозки груза, осуществляемой согласно положениям Конвенции КДПГ, в связи с утратой груза, включая выдачу груза неуполномоченным лицам, или его повреждением, просрочкой в доставке, что повлекло за собой предъявление обоснованных требований о возмещении причиненного ущерба;

- Риск причинения ущерба таможенным органам в связи с неуплатой таможенных пошлин и сборов, взимаемых в случае утраты груза при перевозке на условиях Конвенции КДПГ;

- Риск понесения страхователем судебных расходов в связи с предъявлением выгодоприобретателем требований о возмещении ущерба (утрата груза, включая выдачу груза неуполномоченным лицам, или его повреждение, просрочка в доставке) причиненного в процессе перевозки груза, осуществляемой на условиях Конвенции КДПГ

Предпосылкой для действия договора страхования является соблюдение водителями мер предосторожности при грузоперевозках. Убытки, возникшие вследствие невыполнения водителем правил перевозки и хранения грузов, а также вследствие несоблюдения должностных инструкций исключает действие договора страхования ответственности перевозчика по КДПГ. Страхование, обусловленное договором, распространяется на страховые случаи, произошедшие после принятия груза к перевозке и до момента сдачи его грузополучателю. Принятием груза к перевозке считается передача перевозчику надлежащим образом оформленных товаросопроводительных документов после завершения погрузки груза в кузов автотранспортного средства и его крепления.

- Добровольное страхование расходов, связанных с эксплуатацией транспортных средств (Технический ассистанс)

- Добровольное страхование грузов (Страховая стоимость – устанавливается отдельно по каждому застрахованному объекту или совокупности объектов (группам, категориям имущества), указанным в договоре страхования (страховом полисе), на основании предоставленных документов, подтверждающих стоимость имущества, или путем экспертной оценки. Страховая стоимость может включать в себя стоимость груза и подтвержденные расходы по перевозке груза (не более 10 % от стоимости груза)

- Добровольное страхование водных судов, предназначенных для торгового мореплавания

- Добровольное страхование воздушных судов

- Добровольное страхование ответственности и расходов судовладельцев

- Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами (согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

- Добровольное страхование ответственности автоперевозчика

- Добровольное страхование ответственности экспедиторов

Поскольку международные автомобильные перевозки, как правило, усложнены целым рядом участников правоотношений (например, грузоотправитель – экспедитор (несколько экспедиторов) – перевозчик –

последующий перевозчик – грузополучатель), распространенным видом страхования в сфере перевозок является страхование гражданской ответственности экспедитора.

Порядок заключения договоров страхования регулируется:

– Указом Президента Республики Беларусь от 18 марта 2025 г. № 108 «О страховании» (далее – Указ № 108);

– Гражданским кодексом Республики Беларусь (далее – ГК Республики Беларусь);

– Закон Республики Беларусь от 05.01.2024 N 344–З "О страховой деятельности"

– постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 20 июня 2014 г. № 37 «О порядке осуществления отдельных направлений страховой деятельности» (далее – постановление № 37).

Закон

страхователи – физические лица, организации, в том числе иностранные и международные, а также Республика Беларусь и ее административно–территориальные единицы, иностранные государства, заключившие со страховщиками договоры страхования либо являющиеся таковыми в силу закона или акта Президента Республики Беларусь;

страховая выплата – сумма денежных средств, выплачиваемая страхователю (застрахованному лицу, выгодоприобретателю) при наступлении страхового случая. При имущественном страховании и страховании ответственности страховая выплата производится в виде страхового возмещения, при личном страховании – в виде страхового обеспечения;

страховая сумма (лимит ответственности) – установленная законодательным актом или договором страхования сумма денежных средств, в пределах которой, если иное не предусмотрено законодательными актами, страховщик обязан произвести страховую выплату при наступлении страхового случая. При осуществлении личного страхования страховая сумма или способ ее определения устанавливаются страховщиком по соглашению со страхователем в договоре страхования;

страховой агент – физическое лицо или организация, осуществляющие от имени страховой организации посредническую деятельность по страхованию;

страховой брокер – коммерческая организация, созданная для осуществления посреднической деятельности по страхованию и осуществляющая такую деятельность от своего имени на основании поручения страховой организации или страхователя либо одновременно каждого из них;

страховой взнос (страховая премия) – сумма денежных средств, подлежащая уплате страхователем страховщику за страхование, если иное не установлено актами Президента Республики Беларусь;

страховой полис (свидетельство, сертификат) – документ, удостоверяющий заключение договора страхования;

Страхование может осуществляться в формах добровольного, обязательного и вмененного страхования.

Законодательными актами на указанных в них лиц может быть возложена обязанность по страхованию жизни, здоровья или имущества либо их гражданской ответственности в качестве обязательного условия осуществления ими предпринимательской деятельности или получения определенных благ и преимуществ (вмененное страхование).

Объектами страхования могут быть не противоречащие законодательству имущественные интересы, связанные:

утратой (гибелью) или повреждением имущества, находящегося во владении, пользовании, распоряжении страхователя или иного названного в договоре выгодоприобретателя;

с осуществлением страхователем (выгодоприобретателем) правомочий владения, пользования и распоряжения имуществом, а также с имущественными требованиями, которые возникают между страхователями (выгодоприобретателями) и иными лицами по поводу определения судьбы имущества и связанных с ним прав: прав собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления), обязательственных прав (договорных и внедоговорных), прав на результаты интеллектуальной деятельности;

с возникновением убытков от предпринимательской деятельности в связи с неисполнением (исполнением ненадлежащим образом) своих обязательств контрагентами страхователя или изменением условий этой деятельности по независящим от страхователя и (или) контрагента страхователя обстоятельствам;

К видам личного страхования, относящегося к страхованию жизни, относятся:

страхование жизни;

К видам имущественного страхования относятся:

страхование имущества:

страхование имущества юридических лиц;

страхование грузов;

страхование водных судов;

страхование воздушных судов;

страхование транспортных средств железнодорожного транспорта;

К видам страхования ответственности относятся:

страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

страхование гражданской ответственности перевозчика и (или) экспедитора;

Страховая организация, заключившая договор страхования (сострахования) с превышением установленного норматива ответственности (далее в настоящем пункте – перестрахователь), обязана в течение пятнадцати рабочих дней обеспечить перестрахование обязательств, превышающих норматив ответственности (далее в настоящем пункте – сверхнормативные обязательства).

Страховщик может передать, а в случаях, предусмотренных настоящим Законом, обязан передать обязательства по договорам страхования (перестрахования) (страховой портфель) одному или нескольким страховщикам.

Страховая организация за каждый день просрочки страховой выплаты по ее вине уплачивает пеню в размере 0,1 процента юридическому лицу и 0,5 процента физическому лицу, в том числе индивидуальному предпринимателю, от суммы, подлежащей выплате.

Споры, вытекающие из отношений в сфере страхования и по регулированию страховой деятельности, разрешаются в судебном порядке.

Для целей обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов применяются следующие основные термины и их определения:

авария – событие, произошедшее с опасным грузом при его перевозке (взрыв, возгорание, утечка, просыпание) и повлекшее причинение вреда жизни или здоровью физического лица (физических лиц) либо причинение вреда имуществу;

опасные грузы – вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых при перевозке может послужить причиной взрыва и (или) пожара, привести к гибели, заболеванию, травмированию, отравлению, облучению или ожогам людей и (или) животных, а также вызвать повреждение транспортных средств, коммуникаций, сооружений, технических устройств и иного имущества и (или) нанести вред окружающей среде;

перевозка опасных грузов – совокупность организационных и технологических операций по перемещению опасных грузов с использованием транспортных средств от места их отправления до места назначения, выполняемых на договорной основе или других законных основаниях, включая погрузку (налив), выгрузку (слив), остановки, стоянки и любое время нахождения опасных грузов в транспортных средствах, цистернах и контейнерах, требующееся в соответствии с условиями перевозки;

перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, зарегистрированные в Республике Беларусь и осуществляющие перевозку опасных грузов с использованием для этих целей транспортного средства, при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом общего пользования национальными (общесетевыми) перевозчиками – государственное объединение "Белорусская железная дорога" (далее – Белорусская железная дорога);

потерпевший – лицо, жизни, здоровью и (или) имуществу которого причинен вред;

страхователь – перевозчик, заключивший со страховщиком договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов (далее в настоящей главе, если не указано иное, – договор страхования) и уплачивающий страховой взнос;

страховщик – государственная страховая организация или страховая организация, более 50 процентов акций (долей в уставных фондах) которых принадлежит Республике Беларусь и (или) ее административно–территориальным единицам и (или) юридическим лицам, более 50 процентов акций (долей в уставных фондах) которых принадлежит Республике Беларусь и (или) ее административно–территориальным единицам;

транспортное средство – грузовой вагон, механическое транспортное средство, прицеп или полуприцеп к нему, судно внутреннего плавания, судно смешанного (река – море) плавания, маломерное судно, воздушное судно, используемые при перевозке опасных грузов.

Объектом обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов являются не противоречащие законодательству имущественные интересы страхователя, связанные с риском его гражданской ответственности, которая может наступить вследствие вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу физических лиц или имуществу юридических лиц в результате аварии при осуществлении страхователем перевозки опасных грузов автомобильным, воздушным, железнодорожным и внутренним водным транспортом по территории Республики Беларусь.

Страховым случаем является факт причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего в результате аварии, произошедшей при осуществлении страхователем перевозки опасных грузов в период действия договора страхования, в связи с которым у страховщика возникает обязанность произвести страховую выплату.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов не распространяется на:

международные перевозки опасных грузов за пределами Республики Беларусь;

перевозки опасных грузов, осуществляемые в ходе проведения проверок боевой и мобилизационной готовности соединений и воинских частей Вооруженных Сил Республики Беларусь, органов пограничной службы, иных войск, государственных воинских формирований и военизированных организаций, а также в ходе проведения разведывательно–поисковых (поисковых) действий, специальных (режимных) мероприятий органами пограничной службы;

перевозки опасных грузов, осуществляемые в ходе выполнения задач по обезвреживанию и уничтожению неразорвавшихся боеприпасов, проведения работ по проверке сообщений об установке взрывных устройств, их обнаружению, обезвреживанию и уничтожению;

перевозки опасных грузов, осуществляемые железнодорожным транспортом необщего пользования.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов осуществляется на основании договора страхования, заключаемого перевозчиком со страховщиком.

По договору страхования не подлежат возмещению:

вред, причиненный жизни и (или) здоровью страхователя, физического лица, выполняющего работу у страхователя на основании трудового договора (контракта) либо гражданско–правового договора, предметом которых является выполнение работ, оказание услуг или создание объектов интеллектуальной собственности, в местах, предоставленных страхователем, военнослужащих,

проходящих срочную военную службу у страхователя, граждан, проходящих альтернативную службу у страхователя;

вред, причиненный в результате выполнения технологических операций по перемещению опасных грузов на территориях организаций, осуществляющих их производство, переработку, хранение, применение и (или) уничтожение, если такие перевозки осуществляются без выхода на пути (дороги) общего пользования;

вред, причиненный потерпевшему в результате его умышленных противоправных действий;

вред, причиненный окружающей среде;

вред, причиненный выбытием перевозимого опасного груза из обладания в результате неправомерных действий третьих лиц;

упущенная выгода;

утрата товарного вида имущества.

В отличие от обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, правовое регулирование которого является важной составляющей государственной политики в области страхования и изобилует нормативными правовыми актами, отношения в сфере различных видов добровольного страхования в международных автомобильных перевозках регулируются преимущественно правилами соответствующего вида страхования.

Так, пунктом 2 статьи 830 ГК Республики Беларусь установлено, что к договору добровольного страхования должны прилагаться правила соответствующего вида страхования, утвержденные страховщиком либо объединением страховщиков и согласованные, если это установлено законодательными актами или в соответствии с ними, с органом, осуществляющим надзор за страховой деятельностью. Приложение к договору добровольного страхования правил страхования должно удостоверяться записью в этом договоре.

Согласно пункту 2 статьи 833 ГК Республики Беларусь условия, содержащиеся в правилах страхования, в том числе не включенные в текст договора страхования или страхового полиса (свидетельства, сертификата), обязательны для страховщика и страхователя или выгодоприобретателя.

Таким образом, заключая договор добровольного страхования, перевозчик подтверждает, что в полной мере ознакомлен и согласен с предлагаемой редакцией соответствующих правил страхования. На практике ознакомление перевозчика с содержанием текста правил того или иного вида страхования до заключения договора страхования встречается нечасто, а если и встречается, то в крупных транспортных компаниях, имеющих в структуре юридический отдел (юридическую службу), регулярно взаимодействующий(ую) со страховыми компаниями. Перевозчики, не имеющие штата компетентных и ответственных юристов, зачастую остаются незащищенными в отношениях со страховыми компаниями. А большинство перевозчиков начинают изучать правила страхования уже после того, как наступило событие, которое может быть

признано страховым случаем, полагаясь на наличие полиса как такового и добросовестность страховщиков. Однако часто логика «мы заплатили взнос – нам выплатят возмещение» бывает ошибочной.

Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов.

В основу положены нормы международного права. Данные условия страхования признаны в большинстве стран мира и положены в основу правил страхования большинства страховых компаний мира.

С 1982 года действуют оговорки, обозначаемые буквами:

1. А. Обеспечивают наибольшее покрытие рисков.

2. В. Обеспечивают покрытие от пяти групп рисков:

- огонь, молния, буря, вихрь, другие стихийные бедствия, крушение или столкновение судов, самолётов и других перевозочных средств между собой или удар их о неподвижные или плавучие предметы, посадка судна на мель, провал мостов, взрыв, повреждение судна льдом, подмочка забортной водой;

- пропажа судна или самолёта без вести;

- несчастные случаи при погрузке, укладке, выгрузке груза и приёме судном топлива;

- общая авария;

- все необходимые и целесообразные произведённые расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

3. С. Обеспечивают минимальное покрытие рисков.

В любом случае не покрывает Оговорка об общих исключениях:

утрата, гибель, повреждение или расходы, вызванные умыслом или грубой неосторожностью Страхователя;

естественную убыль или объем, нормальный износ застрахованного груза;

утрата, гибель, повреждение или расходы, причиненные недостаточной или непригодной упаковкой или подготовкой застрахованного груза (для более точного толкования пункта 4.3 под "упаковкой" следует понимать также укладку в контейнер или лифтован, но лишь тогда, когда такая укладка производится до вступления в силу настоящего страхования или же самим Страхователем или его представителями);

утрата, гибель, повреждение или расходы, причиненные особыми свойствами или естественными качествами застрахованного груза;

утрата, гибель, повреждение или расходы, причиненные задержкой доставки, даже если задержка вызвана риском, покрытым настоящим страхованием (исключая расходы, возмещаемые согласно вышеуказанному пункту 2);

утрата, гибель, повреждение или расходы, вызванные неплатежеспособностью или невыполнением финансовых обязательств владельцами, фрахтовщиками или водителями судна;

утрата, гибель, повреждение или расходы, вызванные применением любого оружия, основанного на использовании атомного или ядерного деления и/или

синтеза и других подобных реакциях, или действию радиации или радиоактивного вещества.

Оговорка об исключениях в связи с немореходностью и непригодностью перевозочного средства

Настоящее страхование в любом случае не покрывает гибель, повреждение или расходы, вызванные:

немореходностью судна, лихтера или баржи;

непригодностью судна, лихтера или баржи, перевозочного средства, контейнера или лифтована для безопасной перевозки застрахованного груза,

в том случае, когда Страхователю или его представителям было известно о такой немореходности или непригодности во время погрузки в них застрахованного груза

Йорк–Антверпенские правила об общей аварии 1994 года – это свод общепринятых в международном торговом мореплавании правил, регулирующих распределение между судовладельцем и грузовладельцем пропорционально стоимости судна, груза и фрахта убытков, понесённых каким-либо из этих лиц, вследствие общей аварии.

Первая попытка международной унификации правил об общей аварии была предпринята в XIX веке, когда в Гааге в 1860 году состоялась соответствующая конференция, а в 1864 году в Йорке были приняты Йоркские правила общей аварии. В 1877 году они были пересмотрены в Антверпене, уточнены в Йорке в 1890 году и с тех пор носят название Йорк–Антверпенских правил. В XX веке Йорк–Антверпенские правила пересматривались неоднократно – в 1924, 1950, 1974 и 1994 гг. В 2004 году на Конференции Международного морского комитета в Ванкувере в Йорк–Антверпенские правила были внесены новые изменения.

Регулирование отношений по вопросу общеаварийных убытков означает отказ всеми сторонами от применения коллизионных норм. При этом за основу берутся Йорк–Антверпенские правила (ЙАП) об общей аварии от 1949 года, представляющие собой свод международных обычаев касательно того, какие именно убытки следует считать общеаварийными.

Применение зависит от специального соглашения, заключаемого сторонами договора перевозки и фиксируемого в условиях коносамента или чартера и исключает действие любых обычаев или законов, которые им противоречат.

При этом есть ряд оговорок. Например, Оговорка Джексона гласит, что долю общеаварийных убытков возможно отнести на счет владельца груза, если доказано, что общая авария произошла по причине навигационная ошибка.

Если соглашения сторон о применении ЙАП отсутствуют, то это является основой для использования норм национального права и возникает необходимость коллизионного регулирования.

При этом, коллизионные привязки отличаются по своему содержанию от общепринятых коллизионных начал. В частности, установлено понятие «порта, в котором судно закончило рейс (выгрузилось)», используемое для обозначения гавани, в котором прекратилась перевозка груза судном другого государства,

либо потому, что он являлся портом назначения, либо из-за невозможности продолжения перевозки.

5 мая 2016 года была принята новая редакция Йорк–Антверпенских правил – договора, регулирующего определение взносов по общей аварии. Поскольку эти правила почти сразу получили одобрение ассоциации судовладельцев BIMCO, то, в отличие от редакции Йорк–Антверпенских правил 2004 года эти правила почти сразу оказались признаны большинством судовладельцев и страховщиков. Отметим, что ввиду добровольности признания Йорк–Антверпенских правил чаще всего их можно обнаружить в договорах чартерных перевозок и коносаментах. Кроме того, две особенности Правил 1994 года, которые активно осуждались грузовыми перевозчиками как устаревшие – 2% комиссия за выплаты и 7% фиксированная процентная ставка – теперь исправлены. Основными жалобами компании Cargo на Йорк–Антверпенские правила 1994 года были высокая процентная ставка (по ставке 7 процентов годовых в течение трех месяцев после даты выдачи скидки на общую аварию) и разрешение на комиссию за предоставление средств (2 процента от выплат по общей аварии). Йорк–Антверпенские правила 2016 года покончили с комиссией, которую многие считали ненужным анахронизмом и благом для судовладельцев. Что касается высокого уровня процентной ставки, то теперь она больше не является фиксированной.

На общую аварию принимаются только пожертвования или расходы, разумно произведенные или понесенные.

#### ПРАВИЛО А.

Общей аварией признается только такой акт, когда и только когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты в целях общего спасания для предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии. Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участвующими интересами на предусмотренных далее основаниях.

#### ПРАВИЛО В.

Под общим морским предприятием подразумевается предприятие, когда одно или более судов буксируют или толкают другое судно или суда, при условии, что они все вовлечены в коммерческую деятельность, а не в спасательную операцию.

Когда предпринимаются меры для сохранения судов и их грузов, если таковые имеются, от общей опасности, то должны действовать эти правила.

Судно не находится в общей опасности с другим судном или судами, если посредством простого отсоединения от другого судна или судов оно окажется в безопасности; но если само по себе это отсоединение является актом, относящимся к Общей аварии, то общее морское предприятие продолжает действовать.

#### ПРАВИЛО С.

Только такие потери, убытки и расходы признаются общей аварией, которые являются прямым последствием акта Общей аварии.

К Общей аварии не должны относиться убытки, потери или расходы, понесенные в связи с нанесением вреда окружающей среде или вследствие утечки или сброса загрязняющих веществ из имущества, вовлеченного в общее морское предприятие.

Демередж, потеря рынка, потери и расходы, понесенные вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии, а также любые косвенные убытки не должны приниматься на общую аварию.

#### ПРАВИЛО D.

Право на возмещение убытков по Общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или затраты, обусловлено виной одной из участвующих в предприятии сторон, что однако не ущемляет возможных средств судебной защиты против или в интересах этой стороны в отношении такой вины.

#### ПРАВИЛО E.

На стороне, заявляющей требования в порядке Общей аварии, лежит бремя доказательства того, что заявленные убытки и расходы действительно подлежат возмещению в порядке Общей аварии.

Все стороны, требующие возмещения по Общей аварии, должны направить диспашеру в письменной форме уведомление об убытках или расходах, в отношении которых они требуют возмещения, в течение 12 месяцев с момента окончания совместного морского предприятия.

Если такое уведомление не направлено, или если в течение 12 месяцев после отправления просьбы о предоставлении такой информации, какая-то сторона не предоставит доказательств, подтверждающих заявленное требование, или данных о контрибуционной стоимости, то диспашер будет вправе оценить принимаемую на общую аварию контрибуционную стоимость на основании сведений, имеющихся в его распоряжении, оценка которых может быть опровергнута только в том случае, если эта оценка явно неправильна.

#### ПРАВИЛО I. ВЫБРАСЫВАНИЕ ГРУЗА.

Выбрасывание за борт груза возмещается в порядке Общей аварии лишь в том случае, когда такой груз перевозится в соответствии с признанными торговыми обычаями.

#### ПРАВИЛО II. УТРАТА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ РАДИ ОБЩЕГО СПАСАНИЯ.

Утрата или повреждение имущества, возникшее в период действия общего морского предприятия, в результате или вследствие пожертвования произведенного ради общего спасания, или в результате проникновения воды в трюм через открытые люки или другие отверстия, сделанные с целью выбрасывания груза ради общего спасания, подлежит возмещению по Общей аварии.

#### ПРАВИЛО III. ТУШЕНИЕ ПОЖАРА НА БОРТУ СУДНА.

Ущерб, который при тушении пожара на борту судна причинен судну и грузу или одному из них водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна, подлежит возмещению

в порядке Общей аварии, за исключением того, что компенсация не полагается за ущерб от дыма и жары, вызванных огнем.

#### ПРАВИЛО IV. ОБРУБАНИЕ ОБЛОМКОВ.

Потеря или убыток, вызванные обрубанием обломков или частей судна, которые были снесены ранее или потеряны в результате несчастного случая, не подлежат возмещению в порядке Общей аварии.

Когда судно преднамеренно выброшено на берег ради общей безопасности, независимо от того, могло ли оно быть снесено в этом случае на берег или нет, потери или убытки имущества общего морского предприятия, явившиеся следствием такого выбрасывания, принимаются на общую аварию.

#### ПРАВИЛО VI. СПАСАТЕЛЬНОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ.

а. Затраты, произведенные сторонами, участвующими в предприятии в связи со спасанием, в соответствии с договором или на иных основаниях, относятся на общую аварию, при условии, что спасательные операции осуществлялись в целях предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Затраты, принимаемые на общую аварию, должны включать спасательное вознаграждение, учитывающее квалификацию и действия спасателей по предотвращению и уменьшению вреда окружающей среде, как это предусмотрено статьей 13, параграф 1(b) Международной конвенции о спасании, 1989 г.

б. Особая компенсация, которая полагается спасателю от судовладельца в соответствии со статьей 14 указанной Конвенции в размере, определенном параграфом 4 данной статьи или в соответствии с какими-либо другими подобными правилами на общую аварию не принимается.

#### ПРАВИЛО IX. ГРУЗ, ИНВЕНТАРЬ СУДНА И ПРЕДМЕТЫ СНАБЖЕНИЯ, СОЖЖЕННЫЕ ВМЕСТО ТОПЛИВА.

Груз, судовой инвентарь и снабжение или что-либо из них, по необходимости, сожженные вместо топлива ради общей безопасности в угрожающей ситуации, принимаются на общую аварию, но при этом на общую аварию принимается только та стоимость судового инвентаря и снабжения, которая не превышает расчетной стоимости топлива, которое было бы израсходовано, если бы осуществлялся запланированный рейс.

#### ПРАВИЛО X. РАСХОДЫ В ПОРТУ УБЕЖИЩА и т. п.

а. Если судно вынуждено зайти в порт или место убежища, или возвратиться в порт или место погрузки вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые делают этот заход необходимым ради общей безопасности, расходы по заходу в такой порт или место подлежат принятию на общую аварию; если судно выйдет оттуда со своим первоначальным грузом или частью его, соответствующие расходы по выходу из порта или места, вызванные таким заходом или возвращением, также подлежат принятию на общую аварию. Если судно находится в каком-либо порту или месте убежища и по необходимости перемещается в другой порт или место из-за невозможности произвести ремонт в первом порту или месте, предписания

настоящего Правила подлежат применению и ко второму порту или месту, как если бы это был первый порт или место убежища, и стоимость такого перемещения, включая временный ремонт и буксировку, принимаются на общую аварию. Предписания Правила XI подлежат применению к продлению рейса, вызываемому таким перемещением.

b. Стоимость переукладки на борту или выгрузки груза, топлива или предметов снабжения в порту или месте погрузки, захода или убежища признаются общей аварией, когда переукладка или выгрузка были необходимы ради общей безопасности или для обеспечения возможности ремонта судна, если судно повреждено пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением.

Расходы по перегрузке или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не относятся на общую аварию, если они произведены исключительно в целях переукладки из-за смещения, происшедшего в течение рейса, если только такая мера не является необходимой ради общей безопасности.

c. Во всех случаях, когда расходы по обработке или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения принимаются на общую аварию, расходы по хранению, включая страхование, если оно произведено разумно, по обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом принимаются на общую аварию. Положения Правила XI должны применяться к дополнительному периоду задержки судна, вызванному такой перегрузкой и переукладкой. Однако если судно признано непригодным к плаванию, или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию, или отказа от рейса, или до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

#### **ПРАВИЛО XII. ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ и т. д.**

Повреждение или гибель груза, топлива или предметов снабжения, происшедшие вследствие переукладки, выгрузки, помещения на склад, обратной погрузки и укладки, возмещаются по Общей аварии тогда и только тогда, когда стоимость соответствующих мероприятий принимается на общую аварию.

#### **ПРАВИЛО XVII. КОНТРИБУЦИОННАЯ СТОИМОСТЬ.**

Контрибуционные взносы по Общей аварии производятся на основе чистой действительной стоимости имущества по окончании предприятия, кроме тех случаев, когда стоимость груза равна стоимости груза на время выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю, или при отсутствии такой фактуры, по стоимости груза, принятого на борт.

Стоимость груза включает стоимость страхования и фрахта, если только этот фрахт не находится на риске иных интересов, чем груз, с вычетом из этой

стоимости любой потери или ущерба, причиненных грузу до или во время выгрузки. Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного влияния любого димайз или тайм-чартера, в котором может находиться судно.

К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещенная по Общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена, причем, из бывших на риске фрахта или проездной платы вычитаются такие расходы и заработная плата, которые не пришлось бы оплачивать для получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли во время акта Общей аварии, и которые не были возмещены по Общей аварии; из стоимости имущества исключаются также все дополнительные расходы, которые были произведены в отношении его после акта Общей аварии, кроме тех расходов, которые возмещаются по Общей аварии, или падают на судно на основании вознаграждения на компенсацию особых услуг, что предусмотрено статьей 14 Международной Конвенции по спасанию, 1989 г., или в соответствии с другим подобным положением.

В обстоятельствах, предусмотренных в третьем абзаце Правила С, контрибуционные взносы по грузу и другому имуществу должны определяться на основании их стоимости на момент доставки в первоначально определенное место назначения, если они не были проданы или ими распорядились иным образом, не доставив до места назначения, при этом контрибуционный взнос по судну определяется по его фактической нетто стоимости на момент завершения выгрузки груза.

Однако если груз продан до момента его доставки в место назначения, его контрибуционный взнос определяется в размере чистой фактической выручки от продажи, с прибавлением любой суммы, возмещаемой по Общей аварии.

Почта, пассажирский багаж, личное имущество и сопровождающие личные автомобили не участвуют в Общей аварии.

#### ПРАВИЛО XVIII. ПОВРЕЖДЕНИЕ СУДНА.

Сумма, подлежащая возмещению по Общей аварии за повреждение или гибель судна, его машин и/или оборудования, явившиеся результатом акта Общей аварии, составляет:

а. В случае ремонта или замены,

Разумную действительную стоимость ремонта или замены таких повреждений или утрат, с учетом вычетов по Правилу XIII;

б. В случае, если ремонт и замена не осуществлялись.

Разумное уменьшение стоимости, происшедшее в результате таких повреждений или утрат, но не превышающее расчетной стоимости ремонта. Однако в случаях полной действительной гибели судна, или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по Общей аварии равна разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии, после вычета из нее оценочной стоимости исправления повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи если таковая имела место.

## ЛЕКЦИЯ 11. УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ ИНКОТЕРМС–2020

Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС». Цели разработки и сфера применения ИНКОТЕРМС. Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре. Правила использования ИНКОТЕРМС–2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.

Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории Е (отгрузка). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории С (основная перевозка оплачена продавцом). Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории D (доставка).

Международные торговые термины Инкотермс (Incoterms) публикуются Международной торговой палатой (ИСС) с 1936 года. Они регулярно обновляются и совершенствуются рабочей группой экспертов и практикующих юристов, объединенных под эгидой ИСС. Официальный перевод на русский язык осуществляет Российский национальный комитет Международной торговой палаты – Всемирной организации бизнеса (ИСС Russia). Международная торговая палата пересматривает правила каждые 10 лет. Новые редакции не отменяют предыдущие, поэтому можете пользоваться любыми Инкотермс.

Правила Инкотермс иначе называют базисом, потому что в правилах закреплены базовые условия поставки. Ещё можете услышать понятие «базис поставки». Каждый базис состоит из трёхбуквенной аббревиатуры, которая содержит ключевой смысл правила.

Прежде чем выбрать базис, оцените затраты на доставку. Затраты при разных Инкотермс могут отличаться в два раза. Например, на EXW импортёр потратит примерно 600 долларов, а на CIF у него может уйти до 1 200 долларов. От выбранного Инкотермс зависят транспортно–заготовительные расходы, конечная цена товара и таможенная стоимость.

11 базисов поставки Инкотермс 2020. Общее количество терминов по сравнению с 2010 сокращено с 13 до 11.

Основные изменения:

1. Термин DAT переименован в условие поставки DPU

Базис поставки DAT (Delivered at Terminal / Доставка на терминале) переименован в условия поставки DPU Инкотермс 2020 (Delivered Named Place Unloaded / Доставка на место выгрузки). Данное изменение было вызвано двумя причинами. Во–первых, возникла путаница в отношении различий между термином DAT Инкотермс 2010 (Доставка на терминале) и термином DAP Инкотермс 2010 (Поставка в месте назначения). Ключевое различие между этими условиями заключается в том, что в соответствии с правилом DAT доставка осуществляется после того, как товары были выгружены с транспортного средства и предоставлены покупателю в указанном терминале. Тогда как в рамках условия DAP доставка осуществляется до выгрузки товаров

– когда они предоставлены покупателю на прибывшем транспортном средстве готовые к разгрузке.

Вторая причина этого изменения состояла в том, чтобы обеспечить большую гибкость в определении места доставки товара. Теперь продавцу и покупателю можно согласовать любое место для доставки товара, а не только в конкретном терминале. Условия поставки DPU Инкотермс 2020 и DAT Инкотермс 2010 в остальном идентичны по содержанию. Правило DPU Инкотермс 2020 является единственным термином, который поручает продавцу разгрузку товара.

## 2.Изменения в условиях поставки FCA

Условие поставки FCA Инкотермс 2020 (Free Carrier / Франко перевозчик) является наиболее распространенным правилом Инкотермс (около 40% международных коммерческих операций проходит с этим торговым термином). Это очень универсальное правило, позволяющее отгружать товары в различных местах (например: по адресу, на терминале, в порту, аэропорту и т.д.), которые расположены в стране покупателя. Базис поставки FCA Инкотермс 2020 предусматривает два возможных места отгрузки продавцом товара:

Первый вариант – это место, принадлежащее продавцу (например: его склад, фабрика, магазин). Для продавца доставка считается завершенной, когда товар физически загружен на транспортное средство указанное покупателем.

Однако второй вариант применяется к указанному в договоре месту, которое не принадлежит продавцу (например: морской порт, терминал). В этой ситуации считается, что отгрузка была осуществлена после погрузки товара на транспортное средство перевозчика, оплаченное продавцом. Следует отметить, что выгрузка товара из транспортного средства не является обязанностью продавца.

Проблемы возникли с этим термином, когда доставка товара осуществлялась морским транспортом (морским контейнером), и если продавец и покупатель договорились использовать банковский аккредитив, как способ оплаты за товар. Для получения оплаты продавец должен подтвердить отправку товара покупателю, т.е. после погрузки товара на борт морского судна предоставить в банк, для получения оплаты, коносамент с пометкой «на борту». Но морской перевозчик, как правило, не предоставлял продавцу, коносамент с такой отметкой. Поэтому, экспортеры часто использовали для морских контейнерных перевозок условия поставки FOB , что требовало от продавца погрузку товара на судно, а от морского перевозчика предоставления коносамента продавцу. В соответствии с новыми правилами Incoterms 2020, условие поставки FCA позволяет сторонам договориться в договоре купли–продажи, что покупатель должен дать указание своему перевозчику выдать коносамент с бортовой записью продавцу.

## 3.Изменение уровня страхового покрытия для термина CIF

Условия поставки CIF Инкотермс 2020 (Cost Insurance and Freight / Стоимость, страхование и фрахт) и условия поставки CIP Инкотермс 2020 (Carriage and Insurance Paid to / Перевозка и страхование оплачены до), являются

двумя правилами Инкотермс, которые обязуют продавца приобрести страховку в пользу покупателя для экспорта товаров.

В новой редакции Инкотермс 2020 для условий поставок CIF, как и ранее в правилах Инкотермс 2010, требуется минимальное страховое покрытие. Стороны могут согласовать в контракте более высокие уровни покрытия, если они того пожелают.

Для условий поставки CIP Инкотермс 2020, теперь продавец обязан застраховать товар от всех рисков с максимальным страховым покрытием и страховой суммой не менее 110% от стоимости товара. Стороны могут согласиться в контракте на более низкий уровень страхового покрытия, если они того пожелают. Данная поправка оправдана тем, что условие поставки CIF Инкотермс 2020 обычно используется для морских перевозок грузов навалом (сырье, минералы и т.д.). Стоимость за килограмм которых очень низкая, и требование страхования с максимальным покрытием значительно повысило бы конечную цену товара. Условие поставки CIP Инкотермс 2020 – это мультимодальный термин, часто используемый для доставки промышленных товаров, которые могут требовать более высокого уровня страхового покрытия.

Каждое правило Инкотермс 2020 содержит два раздела по десять статей:

A1 / B1 Общие обязанности

A2 / B2: Поставка

A3 / B3: Переход рисков

A4 / B4: Перевозка

A5 / B5: Страхование

A6 / B6: Перевозка и транспортные документы

A7 / B7: Таможенное оформление экспорта / импорта

A8 / B8: Проверка / упаковка / маркировка

A9 / B9: Распределение расходов

A10 / B10: Уведомления

В разделе «А» оговариваются обязанности продавца, а в разделе «В» – обязанности покупателя.

#### 5. Перевозка товаров собственным транспортом

Международные правила Инкотермс 2010 были составлены исходя из предположения, что при перевозке товаров от продавца к покупателю они будут перевозиться сторонним перевозчиком, нанятым продавцом или покупателем. Это не учитывало ситуации, когда сторонний перевозчик фактически не требовался, поскольку продавец или покупатель использовали свой собственный транспорт при доставке товара. Новые правила Incoterms 2020 в настоящее время учитывают такие ситуации, когда можно использовать свой собственный транспорт для доставки товаров или заключить договор перевозки.

#### Распределение расходов

Все затраты, связанные с различными аспектами купли–продажи, теперь перечислены в статьях A9 / B9 «Распределение расходов» для каждого правила Инкотермс, а также в соответствующих статьях Инкотермс, к которым они относятся.

Целью этого изменения является предоставление пользователям полного списка расходов в одном месте, чтобы продавец и покупатель были лучше осведомлены о затратах, за которые каждый будет нести ответственность в соответствии с определениями Инкотермс 2020.

Таможенное оформление: экспорт, транзит и импорт

В международных правилах Incoterms 2020 более точно объясняется, какая сторона, продавец или покупатель, несет ответственность за выполнение таможенного оформления и таможенных формальностей на границе, принимая на себя расходы и риски. И выпуск товаров, которые в пути, включен впервые. Что касается последнего, то используется правило, согласно которому ответственность возлагается на того, кто принимает на себя риск перевозки до места доставки. Поэтому если риск перевозки передается в стране происхождения (стране продавца), ответственность за таможенное оформление транзита принимает покупатель; и напротив если риск переходит в пункте назначения (страна покупателя), ответственность несет продавец.

Пояснительные примечания

В каждом правиле Инкотермс 2020 теперь размещены «Пояснительные примечания для пользователей», в которых гораздо обширней изложены пояснительные примечания с иллюстрациями соответствующего условия поставки Инкотермс, в частности:

- Когда данное правило должно быть использовано
- Когда риск переходит
- Как распределяются расходы

Классификация терминов Инкотермс 2020.

Термины Инкотермс 2020 можно разделить на две отдельные группы:

#### ПРАВИЛА ДЛЯ ЛЮБОГО ВИДА ИЛИ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

- EXW Ex Works Франко завод
- FCA Free Carrier Франко перевозчик
- CPT Carriage Paid to Перевозка оплачена до
- CIP Carriage and Insurance Paid to Перевозка и страхование оплачены до
- DAT Delivered at Terminal Поставка на терминале
- DAP Delivered at Place Поставка в месте назначения
- DDP Delivered Duty Paid Поставка с оплатой пошлин
- DPU Delivered Named Place Unloaded Поставка на место выгрузки

#### ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

- FAS Free Alongside Ship Свободно вдоль борта судна
- FOB Free on Board Свободно на борту
- CFR Cost and Freight Стоимость и фрахт
- CIF Cost Insurance and Freight Стоимость, страхование и фрахт

В Инкотермс 2020 можно выделить четыре группы правил базисных условий поставок товара (E, F, C и D). В основу этой классификации положены два принципа: определение обязанностей сторон по отношению к перевозке поставляемого товара и увеличение обязанностей продавца от минимальных к

максимальным. Группа "E" – условие поставки EXW, согласно которому продавец только предоставляет товар в распоряжение покупателя в своих помещениях; далее идет группа "F" – условия поставки FCA, FAS и FOB, в соответствии с которой продавец обязан передать товар указанному покупателем перевозчику; затем группа "C" – условия поставки CFR, CIF, CPT и CIP, в соответствии с которыми продавец обязан заключить договор перевозки, но не принимая на себя риск утраты или повреждения товара или дополнительные затраты вследствие событий, произошедших после отгрузки и отправки; и, наконец, группа "D" – условия поставки DAP, DPU, DAT и DDP, при которых продавец должен нести все расходы и риски, необходимые для доставки товара до пункта назначения.

Инкотермс не определяют (эти моменты закрепите в договоре купли–продажи отдельно):

□ переход права собственности на товар; На практике могут возникать случаи, когда стороны путают понятия «момент перехода рисков» и «момент перехода права собственности». Это объясняется тем, что часто в момент фактического перехода самого товара от продавца к покупателю вместе с товаром переходят и риски, и право собственности. ГК определяет, что право собственности у приобретателя вещи по договору возникает с момента ее передачи, если иное не предусмотрено законодательством или договором. Однако такое правило может не действовать для перехода риска гибели или повреждения вещи. Так, например, базис поставки может предусматривать, что поставка товара осуществляется после представления продавцом извещения покупателю о готовности товара к принятию и представления покупателем соответствующего извещения продавцу о времени и месте получения товара. При этом, если покупатель не выполнит свою обязанность по извещению продавца и не примет товар в срок, он несет все риски утраты или повреждения товара начиная с согласованной даты или с даты, когда истек согласованный период поставки. Если возникла такая ситуация, к покупателю перейдут только риски утраты или повреждения товара, но не право собственности, т.к. передача товара могла и не состояться.

характеристики товара; Требования о качестве товара устанавливаются сторонами в договоре купли–продажи, а при отсутствии в договоре таких требований применению подлежат соответствующие нормы гражданского законодательства, в частности, ст. 439 ГК, Положение о приемке товаров по количеству и качеству и др.

время, место, способ и валюту оплаты товара;

последствия просрочки и других нарушений при невыполнении договорённости;

форс–мажор; При желании сторон согласовать специфические условия и случаи освобождения от ответственности за неисполнение договорных обязательств необходимо прямо прописывать их в договоре либо полагаться на нормы действующего законодательства, применимого к правоотношениям сторон.

права интеллектуальной собственности и разрешение споров в случае их нарушения.

Что следует учитывать при выборе того или иного термина Инкотермс?

Во-первых, сторонам сделки необходимо помнить, что термины Инкотермс применяются только к отношениям купли-продажи (поставки) товаров. Инкотермс не определяют права и обязанности в отношении перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя (участники перевозки). Если в договоре перевозки, представленном иностранным контрагентом, включен базис Инкотермс при описании перевозки, то в условиях договора необходимо определять его содержание через права и обязанности участников перевозки.

Во-вторых, следует учитывать, кто из сторон принимает на себя обязанность по транспортировке товара, каким видом транспорта будет осуществляться доставка товара, согласованный пункт доставки. Например, если продавец поставляет покупателю скоропортящиеся продукты и при этом у продавца есть все необходимое оснащение и ресурсы для перевозки таких продуктов на дальние расстояния (специально оборудованные фуры, холодильные установки и др.), а у покупателя таких ресурсов нет, разумно было бы осуществить перевозку средствами продавца, к примеру, на условиях DAP (поставка в месте назначения).

При согласовании терминов CFR (стоимость и фрахт) или CIF (стоимость, страхование и фрахт) продавец обязан поставить товар морским или речным транспортом, т.к. при поставке он должен будет предъявить коносамент или иной морской транспортный документ.

В-третьих, нужно знать, возлагается ли на продавца обязанность по страхованию товара, если да – то на каких условиях (от каких рисков).

В-четвертых, при международной торговле необходимо учитывать, как распределяются между продавцом и покупателем обязательства по выполнению таможенных формальностей на всем пути следования товара от пункта отгрузки до пункта доставки, по получению разрешительных документов (лицензий), необходимых для экспорта товара с территории одного государства и импорта на территорию другого.

Как правильно согласовать применение Инкотермс в договоре?

Для применения Инкотермс стороны должны включить соответствующее условие в договор купли-продажи путем указания Инкотермс в нужной редакции. Помимо указания на Инкотермс в определенной редакции, сторонам необходимо определить согласованный базис поставки с обязательным обозначением пункта или порта назначения. Чем точнее в договоре указано место, тем меньше вероятность возникновения недопонимания в дальнейшем. Например: «DAP Barnards Inn, 86 Fetter Lane, London, United Kingdom».

При указании места назначения целесообразно обозначить не только населенный пункт, но и адрес в рамках населенного пункта. При отсутствии такого обозначения доставка товара в любое место в пределах указанного пункта (в любой порт – при наличии нескольких портов) будет являться надлежащим исполнением обязательства.

При неправильном согласовании применения Инкотермс возможны следующие ситуации:

- стороны сослались на применение Инкотермс без указания их редакции;
- стороны указали редакцию Инкотермс (например, Инкотермс 2000) и базис поставки, который не предусмотрен соответствующей редакцией (например, DAP).

В таком случае при рассмотрении спора суду надлежит определять условия договора путем выяснения воли сторон с учетом цели договора, как это предусмотрено ч. 2 ст. 401 ГК.

Инкотермс в инвойсе указывайте всегда. Оформляет его продавец, но на практике иногда приходится это делать покупателю.

Инкотермс в таможенной декларации. Важно в таможенной декларации указать те условия, которые вы выбрали для этой поставки. Если ошибиться, можно неправильно рассчитать таможенную стоимость и занижить пошлины и налоги. За это таможенники назначат штраф и задержат товар. Пока исправляете ошибку, груз будет стоять в порту, автостоянке или железнодорожной станции, а это дополнительные расходы на хранение.

Участники гражданских правоотношений приобретают и осуществляют свои гражданские права своей волей и в своих интересах. Они свободны в установлении своих прав и обязанностей на основе договора и в определении любых не противоречащих законодательству условий договора.

В силу принципа свободы договора стороны могут предусмотреть в договоре применение к правоотношению сторон по договору определенных условий Инкотермс (указать на поставку по определенному базису). При этом правила Инкотермс будут применимы в части, не противоречащей законодательству.

При толковании условий договора судом принимается во внимание буквальное значение содержащихся в нем слов и выражений. Буквальное значение условия договора в случае неясности устанавливается путем сопоставления с другими условиями и смыслом договора в целом. Если данное правило не позволяет определить содержание договора, то должна быть выяснена действительная общая воля сторон с учетом цели договора. При этом принимаются во внимание все соответствующие обстоятельства, включая предшествующие договору переговоры и переписку, практику, установившуюся во взаимных отношениях сторон, последующее поведение сторон. Инкотермс предусматривают право сторон договора по взаимному соглашению изменить содержание базисных условий поставок. В подобной ситуации применению будут подлежать условия договора. Аналогичная позиция отражена в Принципах УНИДРУА: ст. 2.21 устанавливает преимущество нестандартных условий договора над стандартными. Таким образом, при несоответствии условий договора и включенного в договор базиса поставки по Инкотермс приоритет будут иметь условия договора. При возникновении спора между сторонами относительно условий договора с учетом избранного базиса Инкотермс суд будет осуществлять толкование договора.

Несколько примеров терминов:

EXW – франко завод

Подходит для любого вида перевозок.

Что делает продавец:

упаковывает товар;

маркирует;

предоставляет доступ к товару перевозчику, которого нанял покупатель.

Сам не грузит товар.

Что делает покупатель:

грузит товар;

оформляет полную перевозку от завода поставщика до своего склада;

оформляет таможенный экспорт; оформляет таможенный импорт.

Риск случайной порчи товара и расходы на доставку переходят от продавца к покупателю на складе продавца.

В чём плюс. Способ выгоден тем покупателям, кто везёт товар от разных поставщиков из одной страны или у кого небольшой груз. Покупатель или логистическая компания собирают все партии в один контейнер или фуру и передают на таможенное оформление.

В чём минус. Покупателю приходится платить за всё, даже за экспортное оформление на территории зарубежной страны. EXW – единственный базис, где покупатель вместо поставщика делает затаможку и подаёт таможенную экспортную декларацию.

Условия поставки FCA – франко перевозчик

Подходит для любого вида перевозок.

Что делает продавец:

упаковывает товар;

маркирует;

оформляет таможенный экспорт;

загружает товар на транспорт покупателя.

Что делает покупатель:

организовывает основную перевозку: из места загрузки до своего склада;

оформляет таможенный импорт.

Риск случайной гибели товара и расходы на доставку переходят от продавца к покупателю в момент погрузки товара на транспорт покупателя.

В чём плюс. Покупатель и продавец могут договориться о том, чтобы перевозчик выдал продавцу морской коносамент с бортовой записью после погрузки товара на борт. Это поможет продавцу быстрее получить деньги, если расчёты проходят через банковский аккредитив.

В чём минус. Основные затраты по доставке ложатся на покупателя. Приходится искать склад для перегрузки товара на территории иностранного государства.

## 2. ПРАКТИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ

### СЕМИНАРСКИЕ ЗАНЯТИЯ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК»

#### ТЕМЫ СЕМИНАРСКИХ ЗАНЯТИЙ для очной (дневной) формы получения образования по специальности 6–05–0421–02 «Международное право»

##### Семинарское занятие 1

#### **Тема 1. Понятие и значение транспорта в международных экономических связях. Источники международного транспортного права**

1. Характеристика транспорта как сферы материального производства, виды транспортных средств.
2. Международное транспортное право как межотраслевой комплексный институт.
3. Понятие и особенности транспортных правоотношений.
4. Внутригосударственная и международная регламентация деятельности транспорта.
5. Международные договоры как источники международного транспортного права. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта.

##### Задание 1

Опишите причины развития международного транспортного права со ссылками на конкретные исторические эпохи и их характеристики

##### Задание 2.

Определите место международного транспортного права в системе права.

Ответ обоснуйте.

##### Задание 3.

Нарисуйте иерархию источников международного транспортного права, проиллюстрировав каждый вид 2 примерами.

##### Задание 4.

Опишите все коллизионные правила, которые могут быть использованы в международном транспортном праве.

Ответьте на вопрос: есть ли в них коллизия, и в каких ситуациях каждое из них следует применять.

##### Семинарское занятие 2.

## **Тема 2. Понятие международной перевозки. Основные тенденции развития международных перевозок после 2020 года**

1. Понятие международной перевозки. Виды международных перевозок.
2. Роль и влияние пандемии COVID–19 и санкций на международные перевозки и логистические цепочки поставок.
3. Вопросы устойчивого развития и зеленой логистики: экологические стандарты и принципы. Влияние блокчейн и технологий на транспортные цепочки и управление грузами.
4. Транспортные системы Республики Беларусь, государств–членов ЕАЭС и СНГ. Иные транспортные системы мира.
5. Транспортные коридоры Республики Беларусь. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.

Темы рефератов:

1. Какие виды перевозок были затронуты пандемии COVID–19 в ЕАЭС и в мире и почему?
2. Роль санкций для логистики в Беларуси 2025.
3. Интеллектуальные транспортные системы Республики Беларусь: миф или реальность.
4. Примеры реализации принципов «зеленой экономики» в транспорте в Республике Беларусь.
5. ESG: нужен ли он логистике?
6. Как блокчейн изменил перевозки в последние 10 лет?
7. Роль транспортных коридоров и их влияние на перевозки в Республике Беларусь.
8. Отличие договора аренды транспортного средства с экипажем от договора фрахтования в рамках автомобильных перевозок.
9. Барьеры в развитии международных перевозок: мировая тенденция и пример Республики Беларусь.
10. Феномен массовых разрывов в цепях поставок – новое веяние логистики.
11. Как санкции повлияли на рынок международных перевозок ЕАЭС: практические примеры и ответные контрсанкции.
12. Реализация принципа «зеленой логистики» в законодательстве стран–участниц ЕАЭС.
13. Национальный план по Зелёной экономике Республики Беларусь: что изменилось 2021–2025 год в международных перевозках?
14. Примеры внедрения блокчейн в международных перевозках.
15. Влияние санкций и пандемии COVID–19 на международные перевозки: форс–мажор или нет для договора?
16. Транспортная характеристика грузов: юридическое значение при определении ответственности перевозчика.
17. Перспективы цифровизации транспортной отрасли: электронные транспортные документы и их признание в международном праве.

18. Ответственность перевозчика при нарушении сроков доставки в условиях глобальных кризисов: примеры международного регулирования.

19. Правовые риски внедрения блокчейн–технологий в управление транспортными цепочками.

20. Ответственность перевозчика в прямом и непрямом сообщении в соответствии с международными конвенциями.

21. Понятие «кругового» сообщения и его регулирование в международном транспортном праве.

22. Регулирование регулярного сообщения: международное и национальное.

23. Нерегулярное сообщение: нормативное регулирование и роль в развитии международных перевозок Республики Беларусь.

24. Различия ответственности перевозчика при перевозке грузов и багажа: примеры национального и международного регулирования.

25. Регулирование блокчейн–технологий в транспорте : опыт ЕАЭС.

26. Формирование единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС: перспективы развития и текущее состояние.

### Семинарское занятие 3.

#### **Тема 3. Договор международной перевозки**

1. Понятие, предмет договора международной перевозки. Виды договоров международной перевозки. Стороны договора международной перевозки.

2. Договор международной перевозки грузов.

3. Договор международной перевозки пассажиров. Договор международной перевозки багажа (грузобагажа).

4. Договор об организации перевозок грузов.

5. Договор перевозки грузов в смешанном сообщении.

6. Договор фрахтования (чартер). Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Договор, фрахтования судна (чартер) на морском транспорте.

7. Международная транспортная документация.

8. Декларант. Электронное декларирование. Таможенный транзит. Перевозчик. Статус таможенного перевозчика.

9. Ответственность по договору международной перевозки.

Разделить группу на 6 подгрупп. Каждая подгруппа получает описание ситуации и выполняет задание. После выполнения вся группа оценивает друг друга.

Описание ситуаций:

– Борисовская фабрика макарон отправляет макаронные изделия автомобильным транспортом в Берлин.

– Туроператор организует автобусные рейсы из Гродно в Краков каждое воскресенье. Билет на автобус можно купить на автовокзале в Минске.

– Арт–галерея из Гомеля перевозила отдельные картины и скульптуры в специальной упаковке из Минска в Париж вместе с группой художников.

– Логистическая компания в Минске оказывает услуги по перевозке «под ключ»: от забора белорусских шампуней в Минске до фирменного магазина в Азербайджане.

– Организация по производству мебели отправляет партию продукции: от Минска до порта Клайпеды – по ж/д, по морю – до Роттердама, далее – автомобильным транспортом до Лондона.

– Организация по производству лекарств зафрахтовала самолет из Минска в Баку для доставки медикаментов.

Задание:

1. Определить вид договора, который необходимо заключить.
2. Предложить формулировку предмета договора исходя национального и международного регулирования.
3. Определить в выбранном виде договора: нормативное регулирование, наименование сторон, средство передвижения, права и обязанности сторон, ответственность.

Задание для коллоквиума.

Каждый студент вытягивает листик с термином и дает его определение и краткую характеристику. Перечень определений:

1. Договор международной перевозки
2. Ограниченная ответственность перевозчика.
3. Договор перевозки пассажиров
4. Договор фрахтования
5. Смешанная перевозка
6. Договор фрахтования воздушного судна
7. Договор аренды суда с экипажем
8. Договор морской перевозки груза
9. Коносамент
10. Накладная
11. Пассажирский билет
12. Багажная квитанция
13. Морской сквозной коносамент
14. Обычный сквозной коносамент
15. Коносамент на смешанную перевозку
16. Договор международной транспортной экспедиции
17. Таможенные документы
18. Декларант
19. Вина перевозчика

Семинарское занятие 4.

**Тема 4. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок**

1. Понятие и виды международных автомобильных перевозок.
2. Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (СМР) 1956 года.
3. Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года.
4. Транспортная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП 1975 года.
5. Порядок выполнения и таможенного оформления международных перевозок грузов с применением книжки МДП.
6. Организация международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа.

#### Задание 1.

Изобразите схематично нормативное регулирование международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь, указав национальное и международное регулирование. Отдельно укажите международные соглашения, которые не ратифицированы Республикой Беларусь, но играют важную роль в международных автомобильных перевозках.

#### Задание 2.

Приведите на примере 6 актов, национальных и международных, как разграничивается ответственность перевозчика и грузоотправителя / грузополучателя.

#### Задание 3.

Составьте от имени пострадавшего пассажира жалобу на возмещение ущерба, причиненного в результате его перевозки и его багажа. Обязательно ссылки на законодательства. Недостающая информация придумывается самостоятельно.

*«Гражданка Республики Беларусь приобрела билет на международный автобусный рейс Минск–Таллин. По прибытии в Таллин она обнаружила, что её чемодан с личными вещами был сильно повреждён: сломаны колёса, трещина в корпусе, часть содержимого испорчена из-за попадания влаги. Кроме того, рейс задержался на 6 часов без предварительного уведомления, что привело к опозданию на самолет и дополнительным расходам на ночлег.»*

#### Задача 1.

Белорусская организация «ТрансЛогистик» заключила договор международной перевозки с польской фирмой «**AgroExport**» на доставку 22 тонн яблок из Минска в Варшаву. Груз был принят перевозчиком, составлена накладная СМР, в которой было указано, что товар упакован в картонные коробки. При прибытии на склад получателя выяснилось, что часть груза (около 4 тонн) пришла в негодность: яблоки испортились из-за нарушения температурного режима.

Перевозчик утверждает, что автомобиль имел исправное холодильное оборудование, и виноваты грузоотправитель и грузоотправительские работники, так как упаковка была слишком тонкой и не соответствовала требованиям. Отправитель же настаивает, что перевозчик должен был проверить исправность оборудования и соблюдать условия транспортировки.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов):**

– Кто несёт ответственность за порчу груза в соответствии с положениями КДПГ?

– Как распределяется бремя доказывания между отправителем и перевозчиком?

– Может ли перевозчик полностью освободиться от ответственности, ссылаясь на ненадлежащую упаковку?

– Что изменится, если перевозчик докажет, что холодильное оборудование вышло из строя внезапно в пути, и он не мог этого предвидеть?

– Если бы в накладной было прямо указано, что упаковка «ненадлежащая», изменило бы это распределение ответственности?

– Может ли перевозчик ограничить размер своей ответственности по КДПГ, даже если он признан виновным?

– Что, если бы груз испортился из-за задержки на границе по вине таможен?

## Задача 2.

Российская компания «ТехноИмпорт» отправила из Москвы в Брест груз весом 5 тонн. Перевозку осуществляла белорусская компания «ЕвроТранс». При разгрузке товара в Бресте оказалось, что часть оборудования (стоимостью 20 000 евро) повреждена. Грузополучатель сразу составил акт с представителем перевозчика, но иск в суд был подан только через два года и три месяца после доставки.

Перевозчик в отзыве заявил, что иск не подлежит удовлетворению в связи с истечением срока исковой давности, а также отметил, что грузополучатель не направил предварительную претензию в адрес перевозчика, ограничившись лишь составлением акта при приёмке груза.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов):**

– Каков срок исковой давности по требованиям из договора международной перевозки в соответствии с КДПГ?

– Обязателен ли претензионный порядок (подача письменной претензии) для предъявления иска?

– Какое значение имеет акт о повреждении, составленный при приёмке груза?

– Если бы иск был предъявлен через 1 год и 11 месяцев, но без претензии перевозчику – имел бы он шансы на удовлетворение?

– Что, если бы грузополучатель направил претензию, но только через 2

года после доставки?

– Может ли факт составления акта о повреждении при приёмке заменить собой претензию?

– Как будет исчисляться срок исковой давности, если перевозка была частично выполнена несколькими перевозчиками?

### Задача 3

Немецкая фирма «Müller GmbH» отправила в Минск промышленное оборудование стоимостью 100 000 евро через перевозчика из Беларуси – компанию «Baltic Cargo». При оформлении накладной CMR водитель по ошибке не указал:

- точный вес груза,
- условия транспортировки (требовалась фиксация груза специальными ремнями),
- отметку о страховании.

Во время перевозки произошёл инцидент: оборудование сместилось и повредилось, так как оно не было закреплено должным образом. Грузополучатель в Минске заявил претензию к перевозчику о возмещении полной стоимости груза. Перевозчик же утверждает, что в накладной не было специальных условий по закреплению, и потому он не обязан был принимать особые меры.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов):**

– Какие обязательные сведения должна содержать накладная CMR?

– Как распределяется ответственность, если часть обязательных данных отсутствует?

– Может ли перевозчик ссылаться на отсутствие указаний в накладной как на основание для освобождения от ответственности?

– Что изменилось бы, если бы вес и условия перевозки были указаны, но без подписи отправителя?

– Может ли грузополучатель требовать возмещения убытков в полном объёме, если в накладной отсутствует отметка о страховании?

– Если бы водитель заметил отсутствие данных и всё равно подписал накладную – несёт ли он риск за это?

– Что изменилось бы, если бы специальные условия транспортировки были прописаны в отдельном договоре, но не в накладной?

### Семинарское занятие 5.

**Тема 5. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок**

1. Понятие международной железнодорожной перевозки. Виды международных железнодорожных перевозок.

2. Международные договоры, регулирующие международные перевозки.

3. Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.

4. Международная железнодорожная перевозка грузов. Виды такой перевозки. Организация и условия международных перевозок железнодорожных перевозок грузов. Договор международной железнодорожной перевозке грузов. Содержание международной железнодорожной накладной.

5. Международная железнодорожная перевозка пассажиров и багажа (грузобагажа). Виды международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Организация и условия международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Договор международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Пассажирский билет. Багажная квитанция.

Задание для коллоквиума.

Коллоквиум проводится в группах. Каждая группа получает одну задачу на применение определенных норм международных договоров. Дополнительно, при подготовке ответов на вопросы необходимо подготовить общую характеристику используемого международного договора и найти подобные нормы в национальном законодательстве.

Список задач.

Задача 1.

Белорусская компания отправила железнодорожным транспортом из Минска в Улан–Батор партию металлопроката. Перевозка осуществлялась по накладной СМГС. На пограничной станции Забайкальск при перегрузке вагонов в связи с разной шириной колеи произошло повреждение части груза – несколько листов металла оказались погнутыми. Грузополучатель в Улан–Баторе потребовал возмещения полной стоимости повреждённого товара. Перевозчик возражает, указывая, что повреждение возникло при перегрузке, а не в пути, и что ответственность должна нести сторона, осуществлявшая перегрузку.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) 1950 года):**

1. Если бы груз был повреждён не при перегрузке, а уже в пути следования – изменилось бы распределение ответственности?

2. Можно ли рассматривать работников перегрузочной станции как агентов перевозчика?

3. Может ли грузоотправитель или грузополучатель доказать, что перегрузка была проведена с нарушением технических правил?

4. Что, если бы груз был застрахован отдельно – изменило бы это обязательства перевозчика?

## Задача 2.

Белорусская компания отправила азотные удобрения из Солигорска в Алматы по накладной СМГС. Срок доставки был нарушен на 10 дней из-за сильных снегопадов и обледенения путей в Полоцке. Грузополучатель предъявил перевозчику требование о штрафе за просрочку. Перевозчик утверждает, что задержка вызвана обстоятельствами непреодолимой силы.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) 1950 года):**

1. Являются ли погодные условия (снегопады, гололёд) обстоятельствами непреодолимой силы в понимании СМГС?
2. Изменилось бы решение, если бы задержка произошла из-за забастовки железнодорожных работников?
3. Может ли перевозчик ограничить свою ответственность ссылкой на техническое состояние путей?
4. Что, если бы груз был скоропортящимся – могла бы ответственность перевозчика быть более строгой?

## Задача 3.

Пассажир приобрёл билет на поезд Минск – Калининград, оформленный по правилам СМПС. Поезд прибыл в пункт назначения с опозданием на 8 часов из-за поломки локомотива на территории Латвии. Пассажир обратился с требованием компенсации стоимости билета и возмещения убытков, связанных с пропуском авиарейса. Перевозчик согласен вернуть только часть стоимости билета, но отказывается возмещать косвенные убытки.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)):**

1. Может ли пассажир требовать возмещения стоимости авиабилета как прямых убытков?
2. Если бы опоздание произошло из-за задержки на границе, изменило бы это ответственность перевозчика?
3. Может ли перевозчик ограничить ответственность только возвратом части стоимости билета?
4. Что, если бы пассажир заранее заявил перевозчику, что ему необходимо успеть на конкретный рейс?

## Задача 4.

Гражданин Беларуси следовал поездом Минск – Берлин по правилам СМПС. Он сдал чемодан в багажное отделение, но в пункте назначения багаж не был выдан. Позднее выяснилось, что багаж утерян в пути. Пассажир требует возмещения полной стоимости утраченных вещей, включая дорогостоящую фотоаппаратуру, которая находилась внутри. Перевозчик заявляет, что компенсация ограничена нормами СМПС и зависит от веса багажа.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)):**

1. Может ли пассажир требовать компенсацию сверх установленного лимита, если докажет реальную стоимость содержимого?
2. Что изменится, если пассажир не задекларировал ценность багажа?
3. Несёт ли перевозчик ответственность, если утрата произошла из-за кражи во время перевозки?
4. Может ли пассажир требовать компенсацию морального вреда в рамках СМПС?

#### Задача 5.

Компания «БелЖелТранс» отправила из Минска в Варшаву партию оборудования весом 15 тонн по договору международной железнодорожной перевозки (оформлена накладная по КОТИФ). При перегрузке на польской станции часть оборудования была повреждена из-за ненадлежащей фиксации. Грузоотправитель потребовал возмещения полной стоимости груза. Перевозчик утверждает, что ответственность должна быть ограничена, поскольку повреждение произошло на территории другой страны и при участии стороннего железнодорожного оператора.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года):**

1. Как распределяется ответственность между перевозчиком и сторонами, участвовавшими в перегрузке?
2. Может ли перевозчик ограничить ответственность ссылкой на территориальный факт (перегрузка в другой стране)?
3. Что, если груз был застрахован – изменяет ли это обязанность перевозчика?
4. Как влияет на ответственность то, что накладная была составлена с неточностями в весе или упаковке груза?

#### Задача 6.

Российская компания отправила зерно из Москвы в Брест по КОТИФ. В пути произошла задержка на 7 дней из-за сильной непогоды и аварии на железнодорожной линии. Получатель потребовал штраф за просрочку доставки. Перевозчик ссылается на форс-мажор.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года):**

1. Является ли сильная непогода основанием для освобождения перевозчика от ответственности?
2. Как учитывается форс-мажор в международной железнодорожной перевозке по КОТИФ?

3. Что изменится, если задержка произошла по вине сотрудника перевозчика, несмотря на погодные условия?

4. Если груз скоропортящийся – изменяется ли ответственность перевозчика за задержку?

#### Задача 7.

Компания «ЛитЖелТранс» отправила партию химических реагентов из Вильнюса в Берлин. В накладной, оформленной по КОТИФ, были указаны неверные сведения о количестве и упаковке груза, а также отсутствовала отметка о необходимости специальных мер безопасности при перевозке. В пути произошла утечка реагентов, что привело к частичному повреждению груза и загрязнению вагона.

**Вопросы (при решении необходимо использовать Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года):**

1. Какое значение имеет правильное оформление накладной по КОТИФ для определения ответственности перевозчика?

2. Может ли перевозчик ссылаться на ошибки в накладной как основание для ограничения своей ответственности?

3. Что, если груз был опасным, а отметка о спецмере отсутствовала – несёт ли перевозчик полную ответственность?

4. Влияет ли наличие страхового полиса на размер компенсации грузоотправителю?

#### Семинарское занятие 6.

**Тема 6–7. Правовое регулирование международных воздушных перевозок. Правовое регулирование международных морских перевозок**

1. Понятие международной воздушной перевозки. Виды международных воздушных перевозок.

2. Международное воздушное право и национальное законодательство.

3. Чикагская конвенция 1944 г. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся некоторых правил международных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция). Гватемальский протокол 1971 г.

4. Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1966 года (Гвадалахарская конвенция). Монреальская конвенция ИКАО 1999 года.

5. Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь. Региональные транспортные соглашения, участником которых является Республика Беларусь.

6. Международные воздушные перевозки грузов. Организация международных воздушных перевозок. Договор международной воздушной перевозке грузов. Содержание международной авианакладной.

7. Международная воздушная перевозка пассажиров и багажа.

8. Чартерные авиаперевозки. Организация, виды, договор.
9. Понятие международной морской перевозки. Виды международных морских перевозок.
10. Линейное и трамповое судоходство.
11. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила). Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Правила Висби). Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила). Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года (Роттердамские правила). Двусторонние транспортные соглашения Республики Беларусь в сфере морских перевозок.
12. Международная морская перевозка грузов. Договор международной морской перевозке грузов. Содержание и виды морского коносамента.
13. Международная морская перевозка пассажиров и багажа. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.
14. Международная перевозка грузов по чартеру. Понятие, организация. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм–чартер, димайз–чартер, бербоут–чартер.
15. Правовое регулирование общей аварии. Возмещение убытков от столкновения судов. Арест судна. Морские протесты.

#### Контрольная работа.

В рамках контрольной работы студенты делятся на группы и решают одну задачу на основании изученных ранее международных документов и отвечают на 2 вопроса с использованием правил перевозки пассажиров компании Аэрофлот со ссылкой на пункт и статью.

#### Задача 1.

Пассажир летел рейсом Варшава – Париж. При получении багажа оказалось, что чемодан повреждён, а часть содержимого утеряна. Пассажир предъявил иск к авиакомпании на полное возмещение стоимости вещей. Перевозчик утверждает, что его ответственность ограничена Варшавской конвенцией и пассажир может требовать компенсацию только в пределах установленных лимитов.

#### **Вопросы (Варшавская конвенция):**

1. Может ли пассажир требовать компенсацию сверх лимита, если докажет реальную стоимость ущерба?
2. Какие условия должны быть выполнены, чтобы перевозчик мог сослаться на ограничение ответственности?
3. Изменилось бы что–то, если пассажир заранее задекларировал ценность багажа?

4. В каком случае перевозчик полностью освобождается от ответственности?

**Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Как перевозчик регулирует ответственность за опоздание пассажира на рейс?

2. Какие ограничения и обязанности пассажира при перевозке опасных предметов (например, литиевые батареи, химические вещества)?

**Задача 2.**

Авиакомпания задержала рейс Нью-Йорк – Варшава на 18 часов. Пассажир пропустил важную деловую встречу и потребовал компенсацию убытков (в том числе потерянной прибыли). Перевозчик согласен возместить только расходы, связанные с ожиданием (отель, питание), но отказывается компенсировать потерянную выгоду.

**Вопросы (Варшавская конвенция):**

1. Какие убытки подлежат возмещению по Варшавской конвенции?

2. Может ли перевозчик ограничить свою ответственность в случае задержки рейса?

3. Если задержка вызвана технической неисправностью самолёта, влияет ли это на ответственность перевозчика?

4. Что, если задержка была вызвана неблагоприятными погодными условиями?

**Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Какие виды компенсаций предусмотрены пассажиру в случае задержки, отмены рейса или отказа в посадке?

2. Каковы правила перевозки пассажиров с ограниченными возможностями или тяжёлых пациентов?

**Задача 3.**

Пассажир предъявил иск к авиакомпании за утрату багажа в рейсе Лондон – Гавана. Он требует возмещения полной стоимости вещей. Перевозчик заявляет, что обязанность ограничена суммой, установленной Варшавской конвенцией, но пассажир настаивает на применении норм Гватемальского протокола, которые предусматривают более высокие лимиты.

**Вопросы (Гватемальский протокол (1971)):**

1. Может ли пассажир требовать применения новых лимитов ответственности?

2. Как влияет на ситуацию факт присоединения или неприсоединения государства к Гватемальскому протоколу?

3. Что изменится, если багаж был частично застрахован?

4. Какая юрисдикция будет компетентна рассматривать спор?

**Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Как различаются правила возврата и обмена билетов при покупке напрямую и через онлайн–агентов?
2. Как авиакомпания определяет категории билетов и связанные с ними ограничения (например, невозвратные, без обмена, эконом/бизнес)?

#### Задача 4.

При международном перелёте произошёл несчастный случай: пассажир погиб. Родственники предъявили иск авиакомпании, требуя компенсацию морального вреда и расходов на похороны. Перевозчик признаёт обязанность выплатить компенсацию, но указывает, что его ответственность ограничена. Родственники утверждают, что в рамках Гватемальского протокола размер ответственности выше и не требует доказывания вины перевозчика.

#### **Вопросы (Гватемальский протокол (1971)):**

1. В чём отличие режима ответственности перевозчика по Варшавской конвенции и Гватемальскому протоколу?
2. Может ли перевозчик сослаться на ограничение ответственности в случае гибели пассажира?
3. Требуется ли доказательство вины перевозчика для взыскания компенсации?
4. Как распределяется ответственность, если гибель произошла по вине третьего лица (например, аэропорта)?

#### **Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Как различается ответственность перевозчика за багаж внутри страны и на международных рейсах?
2. Как рассчитываются убытки пассажира, если он пропустил пересадку или стыковочный рейс?

#### Задача 5.

Турист приобрёл билет у авиакомпании А, но рейс фактически выполняла авиакомпания В (код–шеринг). При перелёте багаж туриста был утерян. Турист предъявил иск компании А, у которой покупал билет. Компания А утверждает, что ответственность лежит на фактическом перевозчике В.

#### **Вопросы (Гвадалахарская конвенция):**

1. Кто несёт ответственность по Гвадалахарской конвенции: договорный или фактический перевозчик?
2. Может ли пассажир предъявить требования одновременно обеим компаниям?
3. Если фактический перевозчик не признаёт своей вины, остаётся ли ответственность на договорном перевозчике?
4. Что изменится, если рейс выполнялся несколькими фактическими перевозчиками подряд?

#### **Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Как авиакомпания регулирует ответственность за ухудшение состояния здоровья пассажира во время полёта?

2. Как авиакомпания подтверждает электронный билет и его юридическую силу?

#### Задача 6.

Пассажир купил билет у авиакомпании X, но перелёт выполняла авиакомпания Y. Во время полёта пассажир получил серьёзную травму из-за турбулентности. Пассажир обратился с иском к обеим авиакомпаниям. X утверждает, что ответственность несёт Y.

#### **Вопросы (Гвадалахараская конвенция):**

1. Может ли пассажир выбрать, к какой авиакомпании предъявить иск?

2. Как распределяется ответственность между договорным и фактическим перевозчиком?

3. Что изменится, если пассажир предъявит иск только одной авиакомпании?

4. Возможно ли солидарное взыскание с обеих компаний?

#### **Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Какие документы пассажир обязан предъявить при регистрации, и что происходит при их отсутствии?

2. Какие права пассажира на компенсацию или возврат билета предусмотрены при отмене рейса или задержке?

#### Задача 7.

Во время перелёта Франкфурт – Минск пассажир получил травму из-за падения багажной полки. Он предъявил иск авиакомпании о компенсации расходов на лечение и морального вреда. Перевозчик признаёт обязанность возместить ущерб, но утверждает, что его ответственность ограничена лимитом по Монреальской конвенции.

#### **Вопросы (Монреальская конвенция (1999)):**

1. В чём состоит принцип «двойного уровня» ответственности перевозчика по Монреальской конвенции?

2. Нужно ли пассажиру доказывать вину перевозчика для получения компенсации?

3. Может ли перевозчик освободиться от ответственности, доказав отсутствие своей вины?

4. Что, если травма возникла частично по вине самого пассажира?

#### **Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Как определяются нормы бесплатного провоза багажа и ручной клади, и что происходит при их превышении?

2. Как авиакомпания определяет, какие обстоятельства освобождают её от ответственности (погода, забастовки, технические неполадки)?

### Задача 8.

Пассажир летел рейсом Торонто – Рим. Его багаж был утерян, но перевозчик отказывает в компенсации, ссылаясь на то, что у пассажира не было бумажного багажного талона, а только электронный документ. Пассажир утверждает, что электронная форма признаётся равнозначной бумажной.

#### **Вопросы (Монреальская конвенция (1999)):**

1. Допускает ли Монреальская конвенция использование электронных документов вместо бумажных?
2. Может ли перевозчик отказать в ответственности, если багаж зарегистрирован электронно?
3. Как распределяется бремя доказывания в споре об утрате багажа?
4. Что изменится, если пассажир не заявил о пропаже багажа сразу при прибытии?

#### **Вопросы (Авиакомпания Аэрофлот)**

1. Требуется ли пассажиру страхование от несчастных случаев или медицинских расходов, и что включают правила авиакомпании?
2. Что происходит, если багаж повреждён или утерян, и как пассажир должен действовать согласно правилам авиакомпании?

Время решения задач (заданий) 60 мин.

Количество вариантов 8.

Количество задач (заданий) в каждом варианте 2.

Форма работы – работа в группах.

### Темы рефератов

1. Понятие международной морской перевозки: правовая природа и признаки
2. Классификация видов международных морских перевозок: грузовые, пассажирские, смешанные
3. Линейное и трамповое судоходство: правовые различия и особенности регулирования
4. Международная морская перевозка пассажиров и багажа: договорные основы и защита прав пассажиров
5. Брюссельская конвенция 1924 года: значение Гаагских правил в регулировании коносаментов
6. Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции: эволюция Гаагско–Висбийских правил
7. Гамбургские правила 1978 года: новеллы и отличие от Гаагских правил
8. Роттердамские правила 2008 года: современное регулирование смешанных перевозок

9. Сравнительный анализ Гаагских, Висбийских, Гамбургских и Роттердамских правил
10. Проблемы унификации международного морского права: коллизии конвенций
11. Договор международной морской перевозки грузов: структура, стороны, ответственность
12. Морской коносамент: правовая природа, функции и виды
13. Пассажирский билет и багажная квитанция как доказательства заключения договора
14. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа: особенности регулирования
15. Международная перевозка грузов по чартеру: понятие и правовая природа
16. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм–чартер, бербоут–чартер, димайз–чартер
17. Правовое регулирование общей аварии: распределение убытков между участниками перевозки
18. Возмещение убытков от столкновения судов: международные нормы и практика
19. Арест судна как способ обеспечения морского иска: правовые основания и процедура
20. Морской протест: понятие, цели и правовые последствия
21. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза: международные стандарты
22. Страхование морских рисков: правовые аспекты и договорные конструкции
23. Роль Международной морской организации (ИМО) в развитии морского права
24. Ответственность перевозчика за задержку доставки груза в международной морской перевозке
25. Морское страхование: виды, правовая природа и международные стандарты
26. Международно–правовые аспекты борьбы с пиратством и морским терроризмом

#### Семинарское занятие 7.

### **Тема 8–9. Международные перевозки в смешанном сообщении. Правовое регулирование контейнерных перевозок**

1. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении.

2. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.
3. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция). Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.
4. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.
5. Общая характеристика контейнерных перевозок.
6. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
7. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.
8. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

#### Темы рефератов

1. Понятие смешанных (мультиmodalных) перевозок и их отличие от перевозок отдельными видами транспорта
2. Правовое регулирование смешанных перевозок: национальное и международное регулирование.
3. Проблемы квалификации договора смешанной перевозки: перевозка или комплексный договор?
4. Смешанные перевозки и институт ответственности: распределение рисков между участниками.
5. Роль экспедитора в организации международных смешанных перевозок.
6. Транспортно–логистические центры как правовой институт в смешанных перевозках.
7. Правовое регулирование деятельности операторов смешанных перевозок.
8. Электронные транспортные документы в системе смешанных перевозок.
9. Ответственность оператора смешанных перевозок перед грузовладельцем.
10. Ответственность оператора перевозки по Женевской конвенции 1980 года.
11. Сравнительный анализ Женевской конвенции 1980 года и Конвенции КДПГ 1956 года.
12. Женевская конвенция 1980 года и её применение в практике смешанных перевозок.

13. Проблемы универсализации правового регулирования смешанных перевозок: почему Женевская конвенция 1980 года не получила широкого применения? Правовое значение Унифицированных правил о документе смешанной перевозки 1973 года.

14. Международный транспортный документ как доказательство заключения договора перевозки.

15. Сравнительный анализ Унифицированных правил 1973 года и Женевской конвенции 1980 года. Существенные условия договора международной смешанной перевозки.

16. Ответственность сторон по договору международной смешанной перевозки.

17. Сроки и порядок предъявления претензий и исков по договору смешанной перевозки.

18. Арбитражные оговорки в договорах международных смешанных перевозок.

19. Коллизионные вопросы права, применимого к договорам смешанной перевозки.

20. Коносамент в международных смешанных перевозках: функции и правовая природа.

21. Виды коносаментов: правовое значение и применение.

22. Контейнерный коносамент: особенности и правовое регулирование.

23. Типовые проформы коносаментов и их унификация в международной торговой практике.

24. Электронный коносамент: проблемы признания и применения в международных смешанных перевозках.

### Контрольная работа

Контрольная работа будет включать решение задачи в группе и публичное представление ее решения для обсуждения всей группой.

#### Задача 1.

Белорусская транспортная компания закупила партию контейнеров у китайского производителя. При перевозке по железной дороге один из контейнеров дал течь из-за повреждения стенки. При проверке оказалось, что на контейнере отсутствовала действующая табличка CSC, подтверждающая соответствие требованиям безопасности. Грузовладелец предъявил претензию к перевозчику, утверждая, что вина лежит на транспортной компании.

**Вопросы (Международная конвенция по безопасным контейнерам (CSC) 1972 года):**

1. Кто несет обязанность по обеспечению наличия и актуальности таблички CSC – производитель, собственник или перевозчик?

2. Может ли перевозчик освободиться от ответственности за ущерб, если контейнер не соответствовал требованиям CSC?

3. Влияет ли факт отсутствия таблички CSC на действительность перевозочного договора?

4. Какие последствия для перевозчика возможны со стороны государственных контролирующих органов?

#### Задача 2.

Компания–экспедитор в Германии использовала контейнер, соответствующий CSC 1972 года, для морской перевозки оборудования. Во время шторма контейнер был потерян за борт. Страховая компания отказалась выплачивать компенсацию, заявив, что контейнер был «непригоден к эксплуатации» из-за истекшего срока проверки, указанного в CSC–паспорте. Экспедитор утверждает, что ответственность должна быть на перевозчике.

**Вопросы (Международная конвенция по безопасным контейнерам (CSC) 1972 года):**

1. Кто отвечает за проведение периодических проверок контейнеров по CSC?

2. Может ли истекший срок проверки считаться доказательством непригодности контейнера?

3. Как распределяется ответственность между экспедитором, перевозчиком и страховщиком в данной ситуации?

4. Может ли экспедитор взыскать убытки с перевозчика или производителя контейнера?

#### Задача 3.

Российская компания направила груз в контейнере через Беларусь транзитом в Польшу. При проверке на белорусской таможне выяснилось, что контейнер не имеет международного допуска, предусмотренного Таможенной конвенцией 1972 года. Таможня задержала груз, начислила пошлину и штраф. Перевозчик утверждает, что контейнер соответствует техническим требованиям, а штраф неправомерен.

**Вопросы (Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (ССС) 1972 года):**

1. Какие условия допуска контейнеров к международным перевозкам установлены Конвенцией?

2. Кто несет ответственность за наличие международного допуска – перевозчик, грузоотправитель или владелец контейнера?

3. Правомерно ли начисление пошлины и штрафа при транзитной перевозке?

4. Может ли перевозчик предъявить регрессные требования к другой

стороне договора перевозки?

#### Задача 4.

Белорусская компания ввезла контейнер под временный ввоз согласно Таможенной конвенции 1972 года. По окончании срока временного ввоза контейнер не был вывезен вовремя, и таможня предъявила требование об уплате пошлин. Компания заявила, что контейнер был утрачен в результате аварии.

#### **Вопросы (Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (ССС) 1972 года):**

1. Обязывает ли Конвенция вывезти контейнер обратно после временного ввоза?
2. Может ли утрата контейнера быть признана уважительной причиной невыполнения этой обязанности?
3. Какие доказательства должна представить компания для освобождения от уплаты пошлин?
4. Как в таких случаях распределяется риск между владельцем контейнера и таможенными органами?

#### Задача 5.

Логистическая компания использовала контейнер, соответствующий национальному стандарту, но не сертифицированный по ISO 668. При морской перевозке грузополучатель в Италии отказался принимать контейнер, сославшись на то, что он не отвечает международным стандартам ISO. Экспедитор утверждает, что груз доставлен в целостности, и отказ неправомерен.

#### **Вопросы (Правила международных организаций и стандарты ISO для контейнеров):**

1. Является ли соблюдение стандартов ISO обязательным условием международных перевозок?
2. Может ли грузополучатель отказаться от приема груза, если контейнер не соответствует ISO, но груз сохранен?
3. Какое значение имеют ISO–стандарты для портовых перегрузочных операций и логистики?
4. Может ли экспедитор взыскать убытки с грузополучателя за необоснованный отказ в приеме груза?

#### Задача 6.

Компания из Беларуси заказала у производителя партию новых контейнеров для международных перевозок. При приемке выяснилось, что размеры и конструкция контейнеров не соответствуют ISO–стандартам (например, ISO 1496), из-за чего они не могут быть использованы в портовых перегрузочных операциях. Производитель утверждает, что ISO не является обязательным, а контейнеры пригодны для перевозки.

### **Вопросы (Правила международных организаций и стандарты ISO для контейнеров):**

1. Являются ли стандарты ISO обязательными при заключении договора купли–продажи контейнеров?
2. Может ли несоответствие ISO считаться недостатком товара по договору?
3. В каких случаях стороны вправе ссылаться на ISO–стандарты как на условие качества?
4. Какие правовые последствия для покупателя и продавца возникают при поставке контейнеров, не соответствующих ISO?

### Семинарское занятие 8.

#### **Тема 10. Страхование грузов в международных перевозках**

1. Правовые основы страхования международных перевозок грузов.
2. Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов.
3. Договор транспортного страхования при транспортно–экспедиторской деятельности. Транспортное страхование.
4. Особенности страхования на отдельных видах транспорта. Морское страхование. Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Страхование «с ответственностью за все риски». Сострахование. Перестрахование.
5. Йорк–Антверпенские правила об общей аварии 1994 года. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.
6. Страхование при международных автомобильных перевозках грузов. Страхование контейнеров. Ассоциация взаимного страхования.

#### Задание 1

Белорусская компания застраховала груз оборудования на условиях Institute Cargo Clauses (C). Во время морской перевозки в результате сильного шторма контейнер был повреждён, и часть оборудования вышла из строя. Страховщик отказался в выплате, сославшись на то, что данный риск не входит в покрытие по условиям «С».

Вопросы:

Какие риски покрываются по оговоркам А, В и С Института Лондонских страховщиков?

Правомерен ли отказ страховщика в данной ситуации?

Могла ли компания предусмотреть более широкое страховое покрытие?

Как распределяется риск убытков при заключении договора по разным оговоркам?

#### Задача 2.

Перевозчик заключил договор страхования груза с условием исключения покрытия «в случае упаковки, не соответствующей международным стандартам». При транспортировке часть груза была повреждена именно из-за неправильной упаковки, хотя грузоотправитель уверял, что всё выполнено по стандарту ISO. Страховщик отказал в выплате.

Вопросы:

Может ли страховщик включать подобные исключения в договор?

Кто обязан доказывать факт соответствия или несоответствия упаковки стандартам?

Как влияет такое условие на распределение рисков между страхователем и страховщиком?

Какие доказательства может представить страхователь для защиты своих интересов?

### Задача 3.

Судно с грузом попало в шторм, и капитан приказал выбросить часть груза за борт для спасения судна. Владелец выброшенного груза требует компенсации от перевозчика. Страховщик заявляет, что такие убытки относятся к общей аварии.

Вопросы:

Что такое «общая авария» по Йорк–Антверпенским правилам?

Как распределяются убытки между судовладельцем и грузовладельцами?

Может ли владелец груза получить компенсацию от страховщика?

Влияет ли наличие договора морского страхования на порядок возмещения?

### Задача 4.

#### Страхование ответственности перевозчика при экспедиционной деятельности

Экспедитор застраховал свою ответственность перед клиентами. При перевозке по железной дороге произошла задержка из-за аварии на станции, и груз пришёл с опозданием. Грузовладелец предъявил иск к экспедитору за убытки. Страховщик отказал в выплате, заявив, что задержка не покрывается условиями полиса.

Вопросы:

Входит ли ответственность за задержку груза в типовые полисы страхования экспедитора?

Может ли экспедитор быть освобождён от ответственности по закону?

Каковы пределы ответственности экспедитора по договору и по страховке?

Может ли экспедитор переложить убытки на перевозчика?

### Задача 5.

Белорусская компания арендовала контейнер для международной перевозки и оформила страхование контейнера. Во время перевозки контейнер

был повреждён в результате неосторожной перегрузки в порту. Портовые службы отказались признавать свою вину. Страховщик выплатил минимальную сумму, ссылаясь на ограничение ответственности.

Вопросы:

Является ли контейнер объектом отдельного страхования или частью страхования груза?

Кто несёт риск повреждения контейнера при перегрузке?

Может ли арендатор контейнера требовать больше, чем выплатил страховщик?

Может ли страховая компания предъявить регресс к портовым службам?

#### Задача 6.

Судовладелец застраховал судно от полной гибели. В ходе пожара на судне корпус был сильно повреждён, но судно подлежит ремонту. Страхователь требует полной выплаты, считая, что судно фактически утратило ценность. Страховщик настаивает на ремонте.

Вопросы:

В чём разница между полной и конструктивной гибелью судна?

Кто определяет, возможен ли ремонт или наступила полная гибель?

Может ли судовладелец отказаться от судна в пользу страховщика?

Какие последствия для сторон в случае признания полной гибели?

#### Задача 7.

Крупный страховщик принял на страхование большую партию грузов. Чтобы снизить риски, он передал часть ответственности перестраховщику. При наступлении убытка страховщик выплатил клиенту компенсацию, но перестраховщик отказался покрывать свою часть, ссылаясь на неверное уведомление о рисках.

Вопросы:

Какова цель перестрахования в транспортном страховании?

Какие обязанности несёт страховщик перед перестраховщиком?

Может ли отказ перестраховщика повлиять на права страхователя?

В каких случаях перестраховщик освобождается от обязательств?

#### Задача 8.

Белорусский перевозчик застраховал ответственность по Конвенции CMR. При перевозке по территории Польши груз был похищен. Страховщик выплатил компенсацию, но меньше суммы убытков, ссылаясь на лимит ответственности по CMR. Грузовладелец требует возмещения полной стоимости.

Вопросы:

Какие пределы ответственности перевозчика установлены Конвенцией CMR?

Может ли страхователь требовать сумму сверх этих лимитов?

Как соотносятся условия договора страхования и нормы международной конвенции?

В каких случаях перевозчик несёт полную ответственность без ограничений?

#### Семинарское занятие 9.

#### **Тема 11. Условия поставки ИНКОТЕРМС–2020**

1. Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС». Цели разработки и сфера применения ИНКОТЕРМС.

2. Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре.

3. Правила использования ИНКОТЕРМС–2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.

4. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории E (отгрузка).

5. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом).

6. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории C (основная перевозка оплачена продавцом).

7. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории D (доставка).

#### Задача 1.

Белорусский экспортер заключил договор поставки с немецким покупателем, не указав условий ИНКОТЕРМС, но сославшись на «международные торговые обычаи». При споре о месте передачи рисков экспортер утверждает, что автоматически применяются правила ИНКОТЕРМС. Покупатель возражает.

Вопросы:

1. Являются ли правила ИНКОТЕРМС источником права или торговым обычаем?

2. Можно ли применять ИНКОТЕРМС без прямого указания в договоре?

3. Как регулируется момент перехода рисков при отсутствии оговорки ИНКОТЕРМС?

4. Может ли ссылка на «международные обычаи» включать ИНКОТЕРМС?

#### Задача 2.

Французский продавец и белорусский покупатель заключили договор поставки сырья с условием «EXW Париж, Инкотермс 2020». При возникновении спора покупатель заявил, что продавец обязан организовать перевозку до границы, так как это международный договор.

Вопросы:

1. Какова цель использования ИНКОТЕРМС в международных договорах?
2. Охватывают ли правила ИНКОТЕРМС обязанности по заключению договора перевозки?
3. Кто обязан организовать и оплатить перевозку при EXW?
4. Может ли покупатель требовать расширенного объёма обязанностей продавца?

#### Задача 3.

В договоре между российской и белорусской компаниями использовался термин «FOB, Минск, Инкотермс 2020». Продавец доставил товар в Минске, но покупатель отказался, сославшись на неправильное использование термина.

Вопросы:

1. В чём заключается структура ИНКОТЕРМС–2020?
2. Для каких видов транспорта применяется термин FOB?
3. Какие ошибки могут возникать при указании термина и места поставки?
4. Что происходит, если стороны неправильно применили термин?

#### Задача 4.

Белорусский производитель указал в договоре «EXW Минск, Инкотермс 2020». При вывозе груза польский перевозчик отказался грузить товар на машину без участия продавца. Продавец заявил, что его обязанности ограничиваются предоставлением товара на складе.

Вопросы:

1. Какие обязанности несёт продавец при EXW?
2. Обязан ли продавец помогать при погрузке товара?
3. Кто несёт риски при погрузке?
4. Как можно смягчить противоречия при применении EXW?

#### Задача 5.

Белорусский экспортер заключил договор по условию «FCA Брест, Инкотермс 2020». Перевозчик, нанятый покупателем, опоздал за товаром, и продавец выставил счёт за хранение. Покупатель отказался платить.

Вопросы:

1. Какие обязанности несёт продавец по FCA?
2. С какого момента риски переходят на покупателя?
3. Правомерно ли требование продавца о возмещении расходов за хранение?
4. Может ли задержка перевозчика повлиять на распределение рисков?

#### Задача 6.

Белорусский экспортер поставлял оборудование в Италию по условию «CIF Триест, Инкотермс 2020». Товар был повреждён в море. Покупатель

требует компенсацию у продавца. Продавец утверждает, что передал риски в порту отгрузки.

Вопросы:

1. Какие обязанности продавца по условию CIF?
2. Когда риски переходят от продавца к покупателю?
3. Кто должен предъявлять претензии перевозчику или страховщику?
4. Может ли покупатель требовать компенсацию от продавца?

#### Задача 7.

Белорусский поставщик отправил груз в Польшу по условию «DAP Варшава, Инкотермс 2020». На границе груз был задержан из-за неправильных экспортных документов. Покупатель отказался принимать груз и требовал возмещения убытков.

Вопросы:

1. Какие обязанности несёт продавец при DAP?
2. Кто отвечает за экспортное и импортное таможенное оформление?
3. Можно ли требовать возмещения убытков у продавца?
4. Как распределяются расходы при задержке груза на границе?

#### Задача 8.

Белорусская компания заключила контракт на условиях «DDP Варшава, Инкотермс 2020». Однако в договоре дополнительно указано, что покупатель сам оплачивает таможенные пошлины в Польше. При возникновении спора продавец сослался на DDP, а покупатель – на договорное условие.

Вопросы:

1. Как соотносятся условия ИНКОТЕРМС и специальные оговорки договора?
2. Может ли DDP сочетаться с обязанностью покупателя платить пошлины?
3. Как решаются противоречия между ИНКОТЕРМС и договором?
4. Какие риски для сторон в случае двусмысленных формулировок?

### ТЕМЫ СЕМИНАРСКИХ ЗАНЯТИЙ

для заочной формы получения образования

по специальности 6–05–0421–02 «Международное право»

#### Семинарское занятие 1

**Тема 8. Международные перевозки в смешанном сообщении. Тема 9. Правовое регулирование контейнерных перевозок**

1. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении.
2. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.

3. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция). Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.

4. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.

5. Общая характеристика контейнерных перевозок.

6. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.

7. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.

8. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

#### Задача 1.

Белорусская транспортная компания закупила партию контейнеров у китайского производителя. При перевозке по железной дороге один из контейнеров дал течь из-за повреждения стенки. При проверке оказалось, что на контейнере отсутствовала действующая табличка CSC, подтверждающая соответствие требованиям безопасности. Грузовладелец предъявил претензию к перевозчику, утверждая, что вина лежит на транспортной компании.

**Вопросы (Международная конвенция по безопасным контейнерам (CSC) 1972 года):**

1. Кто несет обязанность по обеспечению наличия и актуальности таблички CSC – производитель, собственник или перевозчик?

2. Может ли перевозчик освободиться от ответственности за ущерб, если контейнер не соответствовал требованиям CSC?

3. Влияет ли факт отсутствия таблички CSC на действительность перевозочного договора?

4. Какие последствия для перевозчика возможны со стороны государственных контролирующих органов?

#### Задача 2.

Компания–экспедитор в Германии использовала контейнер, соответствующий CSC 1972 года, для морской перевозки оборудования. Во время шторма контейнер был потерян за борт. Страховая компания отказалась выплачивать компенсацию, заявив, что контейнер был «непригоден к эксплуатации» из-за истекшего срока проверки, указанного в CSC–паспорте. Экспедитор утверждает, что ответственность должна быть на перевозчике.

**Вопросы (Международная конвенция по безопасным контейнерам (CSC) 1972 года):**

1. Кто отвечает за проведение периодических проверок контейнеров по

CSC?

2. Может ли истекший срок проверки считаться доказательством непригодности контейнера?
3. Как распределяется ответственность между экспедитором, перевозчиком и страховщиком в данной ситуации?
4. Может ли экспедитор взыскать убытки с перевозчика или производителя контейнера?

#### Задача 3.

Российская компания направила груз в контейнере через Беларусь транзитом в Польшу. При проверке на белорусской таможне выяснилось, что контейнер не имеет международного допуска, предусмотренного Таможенной конвенцией 1972 года. Таможня задержала груз, начислила пошлину и штраф. Перевозчик утверждает, что контейнер соответствует техническим требованиям, а штраф неправомерен.

**Вопросы (Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (ССС) 1972 года):**

1. Какие условия допуска контейнеров к международным перевозкам установлены Конвенцией?
2. Кто несет ответственность за наличие международного допуска – перевозчик, грузоотправитель или владелец контейнера?
3. Правомерно ли начисление пошлины и штрафа при транзитной перевозке?
4. Может ли перевозчик предъявить регрессные требования к другой стороне договора перевозки?

#### Задача 4.

Белорусская компания ввезла контейнер под временный ввоз согласно Таможенной конвенции 1972 года. По окончании срока временного ввоза контейнер не был вывезен вовремя, и таможня предъявила требование об уплате пошлин. Компания заявила, что контейнер был утрачен в результате аварии.

**Вопросы (Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (ССС) 1972 года):**

1. Обязывает ли Конвенция вывезти контейнер обратно после временного ввоза?
2. Может ли утрата контейнера быть признана уважительной причиной невыполнения этой обязанности?
3. Какие доказательства должна представить компания для освобождения от уплаты пошлин?
4. Как в таких случаях распределяется риск между владельцем контейнера и таможенными органами?

#### Задача 5.

Логистическая компания использовала контейнер, соответствующий национальному стандарту, но не сертифицированный по ISO 668. При морской перевозке грузополучатель в Италии отказался принимать контейнер, сославшись на то, что он не отвечает международным стандартам ISO. Экспедитор утверждает, что груз доставлен в целости, и отказ неправомерен.

**Вопросы (Правила международных организаций и стандарты ISO для контейнеров):**

1. Является ли соблюдение стандартов ISO обязательным условием международных перевозок?
2. Может ли грузополучатель отказаться от приема груза, если контейнер не соответствует ISO, но груз сохранен?
3. Какое значение имеют ISO–стандарты для портовых перегрузочных операций и логистики?
4. Может ли экспедитор взыскать убытки с грузополучателя за необоснованный отказ в приеме груза?

#### Задача 6.

Компания из Беларуси заказала у производителя партию новых контейнеров для международных перевозок. При приемке выяснилось, что размеры и конструкция контейнеров не соответствуют ISO–стандартам (например, ISO 1496), из–за чего они не могут быть использованы в портовых перегрузочных операциях. Производитель утверждает, что ISO не является обязательным, а контейнеры пригодны для перевозки.

**Вопросы (Правила международных организаций и стандарты ISO для контейнеров):**

1. Являются ли стандарты ISO обязательными при заключении договора купли–продажи контейнеров?
2. Может ли несоответствие ISO считаться недостатком товара по договору?
3. В каких случаях стороны вправе ссылаться на ISO–стандарты как на условие качества?
4. Какие правовые последствия для покупателя и продавца возникают при поставке контейнеров, не соответствующих ISO?

Задание для коллоквиума.

Каждый студент вытягивает листик с термином и дает его определение и краткую характеристику. Перечень определений:

1. Понятие международной перевозки грузов в смешанном сообщении.
2. Виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении.
3. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.
4. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении.

5. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды.
  6. Контейнерный коносамент.
  7. Контейнерные перевозки.
  8. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года.
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
9. Требования, предъявляемые к контейнерам.
  10. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.
  11. Права перевозчиков по договору контейнерных перевозок.
  12. Обязанности перевозчиков по договору контейнерных перевозок.
  13. Права экспедиторов по договору контейнерных перевозок.
  14. Обязанности экспедиторов по договору контейнерных перевозок.

### **3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ**

#### **ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ К ЭКЗАМЕНУ ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК»**

**по специальности 6–05–0421–02 Международное право**

1. Характеристика транспорта как сферы материального производства, виды транспортных средств. Понятие транспортной инфраструктуры, особенности правового регулирования.

2. Международное транспортное право как межотраслевой комплексный институт. Соотношение международного транспортного и частного права.

3. Внутригосударственная и международная регламентация деятельности транспорта. Международные договоры как источники международного транспортного права. Общая характеристика международных соглашений в области транспорта.

4. Понятие международной перевозки. Виды международных перевозок.

5. Перевозки отдельными видами транспорта. Перевозки грузов, пассажиров и багажа. Регулярные (линейные) и нерегулярные перевозки. Бесперегрузочные (беспересадочные) и перегрузочные (пересадочные) перевозки. Соседские перевозки. Транзитные и сквозные перевозки. Перевозки прямого и ломаного сообщения, последовательными перевозчиками и с переотправкой. Пограничные перевозки.

6. Вопросы устойчивого развития и зеленой логистики: экологические стандарты и принципы. Влияние блокчейн и технологий на транспортные цепочки и управление грузами.

7. Транспортные системы Республики Беларусь, государств–членов ЕАЭС и СНГ. Иные транспортные системы мира.

8. Транспортные коридоры Республики Беларусь. Транспортная характеристика грузов и грузовых перевозок.

9. Понятие, предмет договора международной перевозки. Виды договоров международной перевозки. Стороны договора международной перевозки.

10. Договор международной перевозки грузов.

11. Договор международной перевозки пассажиров.

12. Договор международной перевозки багажа (грузобагажа).

13. Договор перевозки грузов в смешанном сообщении.

14. Договор об организации перевозок грузов.
15. Договор фрахтования (чартер). Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Договор, фрахтования судна (чартер) на морском транспорте.
16. Международная транспортная документация. Понятие и виды накладной. Коносамент (именной, ордерный, предъявительский, морской сквозной, обычный сквозной, СТ).
17. Пассажирский билет. Багажная квитанция. Таможенные документы.
18. Декларант. Электронное декларирование.
19. Таможенный транзит. Перевозчик. Статус таможенного перевозчика.
20. Меры ответственности за неисполнение и (или) ненадлежащее исполнение договора международной перевозки. Пределы ответственности перевозчика во времени.
21. Случаи наступления ответственности перевозчика. Валюта, определяющая размеры ответственности.
22. Понятие международной автомобильной перевозки. Виды международных автомобильных перевозок.
23. Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR) 1956 года.
24. Конвенция о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (КАПП) 1973 года.
25. Транспортная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП 1975 года. Порядок выполнения и таможенного оформления международных перевозок грузов с применением книжки МДП.
26. Международная автомобильная перевозка грузов. Организация и условия.
27. Договор международной автомобильной перевозки грузов. Содержание международной автомобильной накладной. Ответственность международного перевозчика за вред, причиненный здоровью пассажира и за утрату (повреждение) багажа.
28. Международная автомобильная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия.
29. Договор международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.
30. Понятие международной железнодорожной перевозки. Виды международных железнодорожных перевозок.
31. Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) 1950 года.
32. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 года с приложением «А» – Единые правила перевозки пассажиров (МПК) и приложение «Б» – Единые правила перевозки грузов

(МГК). Использование КОТИФ при перевозке грузов в страны (из стран) Западной Европы.

33. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС).

34. Международная железнодорожная перевозка грузов. Виды такой перевозки.

35. Организация и условия международных перевозок железнодорожных перевозок грузов. Договор международной железнодорожной перевозке грузов. Содержание международной железнодорожной накладной.

36. Международная железнодорожная перевозка пассажиров и багажа (грузобагажа). Виды международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Организация и условия международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа).

37. Договор международной железнодорожной перевозки пассажиров и багажа (грузобагажа). Пассажирский билет. Багажная квитанция.

38. Понятие международной воздушной перевозки. Виды международных воздушных перевозок.

39. Международное воздушное право и национальное законодательство.

40. Чикагская конвенция 1944 г.

41. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся некоторых правил международных перевозок 1929 года (Варшавская конвенция).

42. Гватемальский протокол 1971 г.

43. Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1966 года (Гвадалахарская конвенция).

44. Монреальская конвенция ИКАО 1999 года.

45. Международные воздушные перевозки грузов. Организация международных воздушных перевозок.

46. Договор международной воздушной перевозке грузов. Содержание международной авианакладной.

47. Международная воздушная перевозка пассажиров и багажа. Организация и условия международных перевозок воздушных перевозок пассажиров и багажа.

48. Договор международной воздушной перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.

49. Чартерные авиаперевозки. Организация, виды, договор.

50. Понятие международной морской перевозки. Виды международных морских перевозок.

51. Линейное и трамповое судоходство.

52. Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Гаагские Правила).
53. Протокол 1968 года к Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. (Правила Висби).
54. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские Правила).
55. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 года (Роттердамские правила).
56. Международная морская перевозка грузов. Договор международной морской перевозке грузов. Содержание и виды морского коносамента.
57. Международная морская перевозка пассажиров и багажа. Договор международной морской перевозки пассажиров и багажа. Пассажирский билет. Багажная квитанция.
58. Международная перевозка грузов по чартеру. Понятие, организация. Виды чартерных договоров: рейсовый, тайм–чартер, димайз–чартер, бербоут–чартер.
59. Правовое регулирование общей аварии.
60. Возмещение убытков от столкновения судов. Арест судна. Морские протесты.
61. Понятие и виды международной перевозки грузов в смешанном сообщении. Организация международных перевозок в смешанном сообщении.
62. Женевская конвенция о международных смешанных перевозках грузов 1980 года (Женевская Конвенция).
63. Унифицированные правила о документе смешанной перевозки 1973 года.
64. Договор международной перевозки грузов в смешанном сообщении.
65. Коносамент международной перевозки грузов в смешанном сообщении и его виды. Типовые проформы коносамента. Контейнерный коносамент.
66. Общая характеристика контейнерных перевозок.
67. Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 года. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров 1972 года.
68. Специализированные транспортные средства для перевозки контейнеров. Требования, предъявляемые к контейнерам. Правила международных организаций и стандартов ISO для контейнеров.
69. Права и обязанности перевозчиков и экспедиторов по договору контейнерных перевозок.
70. Правовые основы страхования международных перевозок грузов. Особенности страхования международных перевозок грузов.

71. Оговорки Института Лондонских страховщиков о страховании грузов. Условия страхования грузов. Особые условия договора страхования. Общие ограничения.

72. Договор транспортного страхования при транспортно-экспедиторской деятельности. Транспортное страхование.

73. Особенности страхования на отдельных видах транспорта. Морское страхование. Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Страхование «с ответственностью за все риски».

74. Сострахование. Перестрахование.

75. Йорк–Антверпенские правила об общей аварии 1994 года.

76. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.

77. Страхование при международных автомобильных перевозках грузов.

78. Страхование контейнеров. Ассоциация взаимного страхования.

79. Понятие и правовая природа правил «ИНКОТЕРМС».

80. Правила ИНКОТЕРМС и порядок отражения в договоре.

81. Правила использования ИНКОТЕРМС–2020 и его структура. Основные термины и понятия, используемые в документе.

82. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории E (отгрузка).

83. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории F (основная перевозка не оплачена продавцом).

84. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории C (основная перевозка оплачена продавцом).

85. Особенности применения условий поставки ИНКОТЕРМС–2020 категории D (доставка).

## 4. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

### СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

#### ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Тихиня, В. Г. Международное частное право : учебник для студентов учреждений высшего образования / В. Г. Тихиня, Н. И. Рудович. – 2-е изд., пересмотренное и дополненное. – Минск : Академия МВД, 2019. – 346 с.
2. Толочко, О. Н. Международное частное право : учеб. пособие для студентов учреждений высшего образования / О. Н. Толочко. – Минск : Выш. шк., 2022. – 360 с.
3. Барышев, В. А. Международное частное право : учеб. пособие / В. А. Барышев. – Минск : Выш. шк., 2019. – 485 с.

#### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЛИТЕРАТУРА

4. Авчинкин, Д. В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров : учеб.–практ. пособие / Д. В. Авчинкин. – Минск : Амалфея, 1999. – 304 с.
5. Акимов, Н. А. Электронный коносамент в морской перевозке грузов / Н. А. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2015. – № 8. – С. 43–45.
6. Акимов, Н. Н. Конвенционное регулирование международной морской перевозки грузов / Н. Н. Акимов // Проблемы управления. – 2016. – № 4. – С. 128–134.
7. Акимов, Н. Н. Международная морская перевозка грузов как институт международного частного права / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2019. – № 11. – С. 59–63.
8. Акимов, Н. Н. Навигационная ошибка – правило, освобождающее перевозчика от ответственности за потери или убытки при доставке груза / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2020. – № 12. – С. 21–24.
9. Акимов, Н. Н. Обычай – источник правового регулирования международной морской перевозки грузов / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2014. – № 7. – С. 33–35.
10. Акимов, Н. Н. Ответственность морского перевозчика за исполнение договора перевозки груза / Н. Н. Акимов // Юстиция Беларуси. – 2021. – № 3. – С. 44–49.
11. Акимов, Н. Н. Слот–чартер в морской перевозке грузов по законодательству Республики Беларусь / Н. Н. Акимов // Проблемы управления. – 2014. – № 1. – С. 141–144.
12. Анализ современного состояния и проблемы развития транспортных систем государств–членов ЕАЭС / Ю. И. Септилко [и др.] // Экономический бюллетень Научно–исследовательского экономического института

Министерства экономики Республики Беларусь. – 2017. – № 9. – С. 53–70.

13. Артюшенко, Н. Н. О некоторых особенностях доказывания ответственности за ненадлежащее исполнение перевозок железнодорожных грузов / Н. Н. Артюшенко // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 7. – С. 13–17.

14. Артюшенко, Н. Н. О реновации оснований возникновения транспортных обязательств / Н. Н. Артюшенко // Юстиция Беларуси. – 2016. – № 1. – С. 43–47.

15. Артюшенко, Н. Н. О теоретическом содержании договора перевозки грузов железнодорожным транспортом / Н. Н. Артюшенко // Право.by. – 2017. – № 4. – С. 31–36.

16. Артюшенко, Н. Н. Перспективы развития корпоративного сотрудничества в сфере перевозки груза железнодорожным транспортом единого коммуникационного и экономического пространства ЕАЭС / Н. Н. Артюшенко. // Юстиция Беларуси. – 2020. – № 12. – С. 30–32.

17. Артюшенко, Н. Н. Рассмотрение имущественных споров, вытекающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки железнодорожного груза / Н. Н. Артюшенко // Право.by. – 2016. – № 4. – С. 29–33.

18. Барышев, В. А. Международное частное право : учеб. пособие / В. А. Барышев. – Минск : Выш. шк., 2019. – 485 с.

19. Баталов, А. А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А. А. Баталов // Моск. журн. междунар. права – 2020. – № 4. – С. 64–80.

20. Баталов, А. А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А. А. Баталов // Моск. журн. междунар. права. – 2020. – № 3. – С. 64–90.

21. Белявский, С. Ч. Ответственность международного перевозчика за подачу транспортного средства на загрузку с опозданием / С. Ч. Белявский // Вестник Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь. – 2009. – № 22 (ноябрь). – С. 54–61.

22. Белявский, С. Не обеспечил правильно размещение груза – придется заплатить за убытки / С. Белявский, Ю. Кривопляс // Журнал «Я-юрисконсульт организации». – Минск, 2024. – № 3. – URL: <https://www.jurk.by/izdaniya/ya-jurk/ne-obespechil-pravilno-razmeshchenie-gru>.

23. Божанов, П. В. Правовое регулирование международных автоперевозок грузов / П. В. Божанов // Промышленно-торговое право. – 2015. – № 9. – С. 12–18.

24. Букато, В. Несохранный перевозка груза: подлежит ли оплате фрахт? / В. Букато // Юрист. – 2017. – № 12. – С. 80–83.

25. Бутакова, Н. А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил / Н. А. Бутакова // Юрист (РФ). – 2014. – № 10. – С. 30–34.

26. Бутенко, А. Деятельность МАГАТЭ в области регулирования перевозки ядерных материалов / А. Бутенко // Международное право. – 2001. – № 5. – С. 330–343.

27. Бушик, А. Чартерные авиаперевозки: как избежать правовых пробелов и коллизий? / А. Бушик // Юрист. – 2019. – № 2. – С. 64–68.
28. Вологдин, А. А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / А. А. Вологдин. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2017. – 347 с.
29. Гаврушко, Д. Повышенная ответственность международных грузоперевозчиков / Д. Гаврушко // Юрист. – 2018. – № 10. – С. 25–29.
30. Го Шухун Международные грузоперевозки в Республике Беларусь: транзит и логистика / Го Шухун, Дин Ионьцзянь, Г. В. Турбан // Вестник Белорус. гос. экономич. ун-та. – 2016. – № 1. – С. 18–23.
31. Гребенева, Ю. Перевозки по территории ТС и ЕЭП транспортными средствами международной перевозки / Ю. Гребенева // Юрист. – 2013. – № 10. – С. 31–34.
32. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник / В. Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2011. – 474 с.
33. Гречуха, В. Н. Морское право : учебник для магистратуры : [16+] / В. Н. Гречуха. – М. : Прометей, 2019. – 227 с. : ил., табл., схем. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=576046>.
34. Гонгало, Б. М. Международное частное право: учебник / Б. М. Гонгало, А. В. Майфат, Д. В. Мурзин ; отв. ред. Б. М. Гонгало. – М. : Статут, 2020. – 398 с.
35. Гушин, В. В. Особенности ответственности перевозчика по договору перевозки груза и пассажира в нормах международных транспортных конвенций / В. В. Гушин, А. В. Добровинская // Гражданское право. – 2017. – № 6. – С. 11–14.
36. Звеков, В. П. Международное частное право. Курс лекций / В. П. Звеков. – М. : НОРМА, 2001. – 686 с.
37. Иванов, Е. А. Организация международных перевозок грузов : практ. пособие / Е. А. Иванов, В. В. Козлов. – Минск : МИТСО, 2016. – 253 с.
38. Иванова, Т. А. Международные морские перевозки грузов: правовое регулирование / Т. А. Иванова // Международное публичное и частное право. – 2018. – № 5. – С. 14–16.
39. Иншакова, А. О. Международное частное право : учебник и практикум для академического бакалавриата / А. О. Иншакова. – М. : Юрайт, 2019. – 398 с.
40. Касаткина, А. С. Современное правовое регулирование международных железнодорожных перевозок пассажиров и багажа / А. С. Касаткина // Междунар. публич. и частное право. – 2013. – № 6. – С. 27–31.
41. Королева, Н. В. Ответственность по договорам международной автомобильной перевозки грузов / Н. В. Королёва // Промышленно–торговое право. – 2015. – № 9. – С. 19–24.
42. Крупа, А. Регламентация ответственности экспедитора и перевозчика при международных перевозках грузов: правовое регулирование и условия договора / А. Крупа // Журнал «Юрист». – Минск, 2025. – № 3. – URL:

<https://jurist.by/zhurnal/statia/reglamentaciya-otvetstvennosti-ekspeditora-i-perevozhchika-pri-mezhdunarodnyh-perevozkah-gruzov-pravovoe-regulirovanie-i-usloviya-dogovora>.

43. Кузьмин, А. С. Международные перевозки: ответы на экзаменационные вопросы : / А. С. Кузьмин. – Минск : ТетраСистемс, 2008. – 127 с.

44. Купревич, Т. С. Направления развития цифровой трансформации международных грузоперевозок / Т. С. Купревич // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2019. – № 3. – С. 34–42.

45. Курочкин, Д. В. Ограниченная ответственность перевозчика в практике международных перевозок / Дмитрий Курочкин // Валютное регулирование и ВЭД. – 2017. – № 2. – С. 67–70.

46. Курочкин, Д. В. Практика страхования гражданской ответственности перевозчика в международных перевозках / Д. В. Курочкин // Валютное регулирование и ВЭД. – 2017. – № 6. – С. 59–62.

47. Леонович, Я. Судебная практика по договорам транспортной экспедиции и перевозки грузов: какие ошибки на стадии заключения договора приводят к судебным разбирательствам / Я. Леонович // Журнал «Юрист». – Минск, 2021. – № 1. – URL–i–perevozki–gruzov–kakie–oshibki–na–stadii–zaklyucheniya–dogovora–privodyat–k–sudebnym–razbiratelstvam.

48. Лещинская, Н. Основания и условия освобождения от ответственности по договору перевозки груза / Н. Лещинская // Журнал «Юрист». – Минск, 2020. – № 1. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/osnovaniya-i-usloviya-osvobozhdeniya-ot-otvetstvennosti-po-dogovoru-perevozki-gruza>.

49. Лукашук, Т. «Подводные камни» при использовании транспортного средства международной перевозки на территории ЕАЭС / Т. Лукашук, М. Туровец // Журнал «Юрист». – Минск, 2019. – № 8. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/podvodnye-kamni-pri-ispolzovanii-transportnogo-sredstva-mezhdunarodnoj-perevozki-na-territorii-eaes>.

50. Малиновский, Е. Обязательно ли наличие двух накладных при международной перевозке грузов? / Е. Малиновский // Журнал «Юрист». – Минск, 2015. – № 11. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/obyazatelno-li-nalichie-dvuh-nakladnyh-pri-mezhdunarodnoj-perevozke-gruzov>.

51. Микулич, А. Ограничение ответственности при перевозке грузов и принятие дополнительной ответственности по договору / А. Микулич // Журнал «Юрист». – Минск, 2021. – № 3. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/ogranichenie-otvetstvennosti-pri-perevozke-gruzov-i-prinyatie-dopolnitelnoj-otvetstvennosti-po-dogovoru>.

52. Микулич, А. Страхование возмещение после реализации права требования при перевозках / А. Микулич // Журнал «Юрист». – Минск, 2022. – № 6. – URL: <https://jurist.by/zhurnal/statia/strahovoe-vozmeshchenie-posle-realizacii-prava-trebovaniya-k-vinovniku>.

53. Мороз В.П. Международные перевозки грузов: особенности регламентации и их учет в судебной практике/ В.П. Мороз // Специализация в

судебной системе Республики Беларусь : учеб.–метод. пособие. В 2 кн. Кн. 2. Специализация в хозяйственном судопроизводстве / редкол. : В. П. Мороз (гл. ред.) [и др.]. – Минск : издательство «Четыре четверти», 2013. – С. 122–154.

54. Мельник, В. А. Основы идеологии белорусского государства : учебник / В. А. Мельник – Минск : «Вышэйшая школа», 2017. – 65 с.

55. Международные перевозки : учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин ; под ред. Л.Б.Миротина. – 2-е изд., стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2013. – 304 с.

56. Организация международных перевозок грузов: учеб. пособие / С. А. Кропивенцева.– Самара: СГАУ, 2015. – 56 с.

57. Остроумов, Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н. Н. Остроумов ; Моск. гос. ин-т междунар. отношений (Университет) МИД России, Кафедра международного частного и гражданского права. – М. : Статут, 2009. – 268 с.

58. Тихиня, В. Г. Международные перевозки грузов и пассажиров / В. Г. Тихиня. – Минск, 1998. – 152 с.

59. Толочко, О. Н. Правовое обеспечение безопасности международных воздушных сообщений / О. Н. Толочко // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 8. – С. 29–33.

60. Трушникова, В. А. Международная автомобильная перевозка грузов: сопроводительные документы / В. А. Трушникова // Промышленно–торговое право. – 2015. – № 9. – С. 24–29.

61. Ушаков, Д. В. Организация контейнерных перевозок грузов : [монография] / Д. В. Ушаков. – М. : ТрансЛит, 2015. – 206 с.

62. Фадеева, И. Удержание груза международным перевозчиком: возможности и барьеры / И. Фадеева, С. Фадеев // Юрист. – 2018. – № 12. – С. 21–24.

63. Хотько, О. А. Проблемы правового регулирования транспортных отношений в Республике Беларусь с учетом реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. – 2024. – № 10.

64. Хотько, О. А. Правовое регулирование транспортной деятельности как фактор формирования объединенной транспортной политики Союзного государства в контексте обеспечения национальной и региональной безопасности / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. – 2023. – № 12.

65. Юркевич, О. В. Морские контейнерные перевозки : практическое пособие / О. В. Юркевич, Д. В. Курочкин. – Минск : Амалфея, 2018. – 351 с.

66. Pejovic, S. Transport documents in carriage of goods by sea. International law and practice / S. Pejovic. – Informa law from Routledge, 2020. – 293 p.

67. Nawrot, J. Codification of maritime law / J. Nawrot, Z. Peplowska–Dabrowska. – Informa law from Routledge, 2020. – 296 p.

68. Carr, I. International Trade Law Sixth Edition / I. Carr, P. Stone. – Informa law from Routledge, 2018. – 1477 p.

69. Sozer, B. Unmanned ships and the law / B. Sozer. – Informa law from

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

70. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением : заключена в г. Базеле 22.03.1989 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

71. Европейская конвенция о выдаче : заключена в г. Париже 13.12.1957 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

72. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок : заключена в г. Варшаве 12.10.1929 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

73. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) : заключена в Женеве, 19.05.1956 г. : в редакции Протокола от 05.07.1978 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

74. Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (CMR) : заключена в г. Женеве 19.05.1956 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

75. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям : заключена 06.05.1976 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

76. Конвенция о дорожном движении : заключена в г. Вене 08.11.1968 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

77. Конвенция о дорожных знаках и сигналах : заключена в г. Вене 08.11.1968 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

78. Конвенция о кодексе поведения линейных конференций : заключена в г. Женеве 06.04.1974 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

79. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа : заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

80. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. 1980 г. : заключена 24.05.1980 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

81. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) : заключена в г. Гамбург 31.03.1978 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

82. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву : заключена в г. Монтего–Бей 10.12.1982 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

83. Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года с поправками (Конвенция ФАЛ) : заключена в г. Лондоне 09.04.1965 г. // *іlex* : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

84. Международная конвенция о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа : заключена в г. Берне 07.02.1970 г. // *іlex* : информ.

правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

85. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах : заключена в г. Женеве 21.10.1982 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

86. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. : заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

87. Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем : заключена в г. Брюсселе 29.04.1961 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

88. Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) : заключена в г. Женеве 02.12.1972 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

89. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) : заключено 01.11.1951 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

90. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) : заключено 01.11.1951 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

91. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП : заключена в г. Женеве 14.11.1975 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

## НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ

92. Конституция Республики Беларусь : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г., 17 окт. 2004 г. и 27 февр.2022 г. – Минск : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2024. – 109 с.

93. Воздушный кодекс Республики Беларусь : 16 мая 2006 г., № 117–З : принят Палатой представителей 3 апреля 2006 г. : одобр. Советом Респ. 24 апреля 2006 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 05.01.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

94. Гражданский кодекс Республики Беларусь : 7 дек. 1998 г., № 218–З : принят Палатой представителей 28 октября 1991 г. : одобр. Советом Респ. 19 ноября 1998 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 22.04.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

95. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь : 15 июня 1999 г., № 321–З : принят Палатой представителей 13 октября 1999 г. : одобр. Советом Респ. 28 октября 1999 г. : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2023 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

96. О международных договорах Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г., № 421–З : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 08.07.2024 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

97. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон

Респ. Беларусь, 14 августа 2007 г., № 278–З : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 28.12.2023 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

98. О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 6 января 1999 г., № 237–З : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2018 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).

99. О транспортно–экспедиционной деятельности : Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г., № 124–З : с изм. и доп. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 09.11.2018 г. // іlex : информ. правовая система (дата обращения: 28.05.2025).