

большинстве международных судов судебное разбирательство публично, решение суда публикуется, в то время как, например, в Органе по разрешению споров ВТО действует противоположный принцип – принцип конфиденциальности разбирательства.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что среди прогрессивных тенденций развития международного процессуального права выделяется постоянное совершенствование специальных механизмов обеспечения договорных норм и всей его нормативной базы. Поэтому в настоящее время практически не принимаются международные договоры без процессуальных норм, число которых постоянно растет. Об этом свидетельствуют следующие цифры: в Венских конвенциях о праве международных договоров 1969 г. и о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 г. процессуальные нормы составляют 90%; в Уставе ООН – около 1/3; в Пакте Лиги арабских стран – 19%; в Хартии Организации африканского единства – 16%; в Международных пактах о правах человека 1966 г. – более 90%. Эта тенденция наглядно просматривается и в праве внешних сношений. Так, в Венской конвенции о дипломатических сношениях 1961 г. из 53 норм 39 – процессуальные; в Венской конвенции о консульских сношениях 1963 г. из 71 статьи процессуальные составляют 55<sup>1</sup>.

**Лилюкова О.С.,**

доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры трудового и предпринимательского права Юридического института Белгородского государственного национального исследовательского университета (Россия)

### **ЗНАЧЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ БЕРНСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1890 г. И СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ 1950 г. ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

Отношения, возникающие в связи железнодорожной перевозкой грузов в странах бывшего СССР, регулируются Соглашением о междуна-

---

<sup>1</sup> См.: Пушмин Э.А. Международный юридический процесс и международное право. Кемерово, 1990. С. 102.

родном грузовом сообщении (СМГС) 1950 г.<sup>1</sup>. СМГС в отличие от ЦИМ (Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках грузов, 1980 г.<sup>2</sup>) регламентирует только железнодорожное сообщение, в то время как ЦИМ также охватывает своей сферой действия и прямые смешанные перевозки грузов. На условиях данного Соглашения производится перевозка грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, указанными в § 2 ст. 3, по накладным, предусмотренным настоящим Соглашением, и только по сети железных дорог – участниц настоящего Соглашения. Участниками СМГС являются Азербайджан, Албания, Афганистан, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, КНР, КНДР, Кыргызия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, РФ, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Эстония.

Соглашение имеет общие в структуре и решении транспортно-правовые вопросы с Бернской конвенцией, однако характеризуется рядом важных особенностей. В СМГС дана более широкая унификация условий перевозки грузов и пассажиров, которая, как правило, является императивной и не может быть изменена соглашениями железных дорог по договоренности участников договора перевозки.

СМГС предусматривает более строгую ответственность железных дорог за сохранность перевозимых грузов, ибо она не ограничена пределом и определяется на основании стоимости груза. Предусмотрена обязательная претензионная процедура: до обращения в суд необходимо заявить претензию железной дороге.

Данное соглашение не применяется к перевозкам грузов:

- 1) если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления;
- 2) между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения;
- 3) между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внут-

<sup>1</sup> Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2014) // СПС «КонсультантПлюс»

<sup>2</sup> Конвенция о международных железнодорожных перевозках (ЦИМ) (Заключена в г. Берне 09.05.1980) (с изм. от 03.06.1999) // СПС «КонсультантПлюс»

ренными правилами, действующими на этой дороге<sup>1</sup>.

К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:

- 1) предметы, перевозка которых запрещена хотя бы в одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 2) предметы, составляющие монополию почтового ведомства (Приложение 1 Соглашения) хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны были бы участвовать в перевозке;
- 3) опасные грузы, перевозка которых не предусмотрена Приложением 2 к СМГС;
- 4) мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте. Это ограничение не относится к грузам, у которых объем одного места превышает 0,1 м<sup>3</sup>;
- 5) грузы массой более 1,5 т в крытых вагонах с неоткрывающейся крышей в перегрузочном сообщении;
- 6) мелкие отправки в перегрузочном сообщении на открытом подвижном составе массой менее 100 кг в одном месте; это положение не относится, однако, к грузам, для которых в Приложении 2 СМГС предусматривается максимальная масса одного места менее 100 кг.

Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что приняты предметы, не допускаемые к перевозке, хотя бы и под правильным наименованием, то они задерживаются, и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.

Заключение договора перевозки оформляется международной накладной. Дубликат накладной остается у грузоотправителя и имеет легитимирующее заключение при изменении договора перевозки. Отправитель должен указать в накладной выходные пограничные станции отправления и транзита и приложить к ней документы, необходимые для таможенного оформления в пути следования<sup>2</sup>.

СМГС предоставляет грузовладельцу право на изменение условий заключенного договора перевозки, однако такое изменение может быть произведено только раз отправителем и один раз получателем груза.

Отправитель, до пересечения грузом границы страны отправления, может: взять груз со станции отправления; изменить станцию назначе-

<sup>1</sup> Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. на 01.07.2014) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Зимовцев А. В. Международные транспортные операции. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2012. С. 59.

ния; изменить получателя; возратить груз на станцию отправления.

Получатель имеет право: изменить станцию назначения в пределах страны назначения; изменить получателя груза. Все эти операции могут быть произведены, только если груз еще не отправлен с пограничной станции дороги назначения. Изменение договора производится на основании письменного заявления отправителя или получателя по специальной форме, установленной СМГС. Заявление подается отправителем на станцию отправления, а получателем – в таможду на пограничную станцию дороги страны назначения. Далее действует железная дорога, которая предупреждает станции на пути следования об изменении договора.

Исчисления и взыскания провозных платежей при изменении договора подчиняются общим правилам СМГС, но с учетом проведенных изменений. Если груз следует возратить обратно на станцию отправления, плата взимается за провоз до станции, с которой груз будет возвращен, и отдельно в обратном направлении. За само изменение договора взимается сбор, исчисляемый по внутренним правилам железных дорог, на которых проводится это изменение.

Железная дорога имеет право отказать в изменении договора в ряде случаев, прямо предусмотренных в СМГС (например, если это может нарушить правила эксплуатации подвижного состава), но тогда она должна немедленно известить об этом отправителя или получателя, указав препятствие для изменения договора.

Согласно Соглашению получатель обязан принять прибывший в его адрес груз и вправе отказаться от него, только если качество груза вследствие повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его использования по первоначальному назначению.

Несохранность груза должна удостоверяться коммерческим актом<sup>1</sup>.

В обеспечение платежей по договору перевозки СМГС признает за железными дорогами залоговое право на груз. В остальном порядок выдачи груза подчинен внутренним правилам дороги назначения.

С железной дороги снимается ответственность за полную или частичную утрату, уменьшение веса или повреждение груза, если они произошли вследствие обстоятельств, которые дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело (особы естественные свой-

<sup>1</sup> Пиличевский В В Предложения по совершенствованию правил о разграничении ответственности продавца и железной дороги за несохранную перевозку грузов и по другим правовым вопросам // Юрист. 2012 № 3. С 87

ства груза, вина отправителя или получателя, причины, связанные с погрузкой или выгрузкой средствами отправителя или получателя, перевозка грузов на открытом подвижном составе, естественная убыль груза).

При несохранности груза железные дороги выплачивают возмещение в пределах его действительной стоимости по счету иностранного поставщика, а при объявлении ценности – в его пределах. Если провозные платежи, таможенные сборы и другие расходы не были включены в провозную стоимость, то они также возвращаются.

Ответственность железных дорог за сроки доставки также основана на принципе вины перевозчика. Железная дорога несет по договору перевозки и другие обязательства перед грузовладельцем: она должна обеспечить сохранность сопроводительных документов накладной, выполнить указания грузовладельца об изменении договора перевозки, уверить грузоотправителя о возникновении препятствий к перевозке или выдаче груза и т.д.

Ответственность железных дорог при перевозках грузов предусматривается за несохранность груза и просрочку его доставки, если не будут установлены прямо оговоренные обстоятельства, когда железная дорога освобождается от ответственности. Прежде всего, это обстоятельства, которые не зависят от железной дороги, отправителя и получателя, которые при современном уровне развития транспортных средств не могли быть устранены или предотвращены перевозчиком. В первую очередь сюда относятся стихийные бедствия. К объективным обстоятельствам, при которых железная дорога освобождается от ответственности, относится также перевозка грузов на открытых платформах. Однако в этом случае освобождение от ответственности возможно лишь при наличии одновременно двух условий:

- во-первых, если такая перевозка допускается правилами дороги отправления,
- во-вторых, если отсутствует вина транспортных органов за несохранность груза. Например, из-за неблагоприятного воздействия окружающей среды. Когда же утрата или повреждение груза произошли в результате виновных действий перевозчика (нарушение правил транспортировки и т.п.), то он несёт ответственность в полном объёме.

Транспортные органы не несут ответственности за просрочку доставки груза в связи с заносами, наводнениями, обвалами и другими стихийными явлениями либо в связи с распоряжением правительства этой страны о задержке груза.

Ответственность перевозчика за несохранность груза может быть ограничена или полностью исключена также в связи с особыми естественными свойствами самого груза, которые влекут самоуничтожение, самоповреждение, порчу и тому подобные последствия. Применение нормы убыли обусловлено естественными свойствами груза, и потому, если недостача веса образовалась вследствие иных факторов, в частности утраты части груза, нормы убыли не применяются. При полной утрате груза он возмещается полностью.

Требования к перевозчику должны первоначально заявляться в претензионном порядке. Претензии могут быть направлены как отправителем, так и получателем (при просрочке доставки только получателем), причем возможно предъявлении претензии по доверенности. По общему правилу, претензия должна заявляться по каждой отправке и обосновываться доказательствами (транспортный документ, коммерческий акт, расчет и т.п.)<sup>1</sup>.

Для предъявления претензий и исков установлен 9-месячный срок, а по требованию о просрочке грузов – 2-месячный срок. Предъявление претензии приостанавливает этот срок на время рассмотрения претензии (180 дней). В данном случае применение норм внутреннего права о перерыве восстановлении срока давности исключается, так как в соответствии с СМГС претензии и требования, по которым истек срок давности, не могут быть предъявлены также и в виде иска. Судебный иск должен быть предъявлен в надлежащем виде страны, железной дороге которой ранее была направлена претензия.

Таким образом, международный железнодорожный процесс оказывает большое влияние на экономическое развитие России, а именно, способствует развитию международных связей между странами, осуществляющими импорт и экспорт производимых ими товаров.

---

<sup>1</sup> Садилов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрист, 2010. С. 93.