

На правах рукописи

Фишбей Иосиф Давидович

**ПРАВОВЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ РИСКИ ПРИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

Специальность 12.00.03 – Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право

Научный доклад
об основных результатах подготовленной
научно-квалификационной работы (диссертации)

Москва – 2018

Научный доклад подготовлен на кафедре «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта» (МИИТ)

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки Российской Федерации
Землин Александр Игоревич

Рецензент:

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Еще с начала строительства Транссиба ведется разговор о характерных природных особенностях и географическом положении территории России и ее сухопутном мосте (шелковом пути) по транспортировке транзитом товаров в международной торговле между Европой и Азией. Хотя конечно изначально Транссиб создавался во исполнение политических целей, а именно развитие путей сообщения и связующим звеном европейской и азиатско-тихоокеанского вектора государства для целостности развития правовых, политических и экономических взаимосвязей внутригосударственной правовой политики. Но уже тогда многие ученые высказывали идею дальновидности развития и использования транспортной системы государства в международной торговле и участия в торговых связях Европы и Азии.

Ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с целесообразностью создания международной нормативно-правовой системы для транспортно-логистической инфраструктуры, которая имела бы согласованные правовые и технические параметры и была в состоянии обеспечить применение совместимых норм права и технологий перевозок с целью интеграции в мировую транспортную систему, отводится правовому институту международного транзита. Роль данного правового института особенно актуальна и важна в устранении проблем транспортного характера, связанных с обеспечением правовых, экономических, межгосударственных, культурных и ряда других связей, в условиях углубления интеграционных процессов и расширения международного сотрудничества. Страны, заинтересованные в повышении эффективности транзитных и внешнеторговых связей, а также международные организации приступили к созданию системы международных транспортных коридоров. В соответствии с

определением Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН¹ "Международный транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающего на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок".

Если учитывать геополитическое положение России и объемы торговли между Европой и Азией, то видно, что одним из ключевых звеньев развития экономики страны для реализации ее мощного транзитного потенциала при обеспечении евроазиатских связей является правовое совершенствование транспортной системы. В условиях рыночной конкурентной среды решение проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса, развития транзитных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, обеспечения реализации транзитного потенциала России в глобальной системе международного транзита требует применения принципиально нового подхода, в основе которого заложены принципы международного частного и транспортного права, приоритетность развития транспортной инфраструктуры и формирования интегрированных правовых институтов и норм права на межрегиональном и транснациональном уровнях.

В России сохраняется мощная транспортная инфраструктура, способная обслуживать как внутрироссийские, так и международные грузопотоки на должном уровне, хотя она и нуждается в основательной модернизации. Трудности планирования и финансового обеспечения

¹ Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

имеющейся инфраструктуры, а также проблемы управленческого и эксплуатационного характера приводят к снижению эффективности работы транспортной сети. Из-за снижения качества предоставляемых услуг транзитные грузы транспортируются зарубежными транспортными коммуникациями.

Уже многие годы ведется работа по решению задачи привлечения транзитных грузов с морских транспортных путей, которые проходят в обход территории России, на сухопутный путь государства через Транссиб. Но ситуация не меняется и решение задачи не произошло, за последние годы ничего в этом направлении не изменилось и согласно последним исследованиям, проведенным за прошедшие десятилетия с 2003 г., стало ясно что такой подход в решении данного вопроса, который поставлен в задачу транспортному комплексу государства в Транспортной стратегии до 2030 г. и в программе развития железнодорожного транспорта², не приносит нужных результатов.

Начиная с 2001 г. Правительство Российской Федерации разрабатывало вопросы реализации подпрограммы развития и реализации транзитного потенциала страны. Впоследствии до сегодняшнего дня данная работа также основательно проводилась, но все осталось на уровне поставленной задачи без какого-либо решения. Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года³, если мы желаем решить данную задачу, придется дополнять и изменять. С привлечением частного международного сектора и взаимодействия его с государством можно не просто решить данную задачу, но и обрести инвестиционный и правовой инструмент для реализации всей инфраструктурной составляющей, а компании ОАО

² Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением от 17 июня 2008 г. № 877-р.

³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

РЖД не оставаться дотационной компанией государства и начать приносить серьезную прибыль в казну и иметь ресурсы для собственного развития и замещения изношенной инфраструктуры со времен СССР на 70 %. Это также положительно отразится на транспортно-правовой системе Российской Федерации и в других отраслях права и положительно скажется на экономической ситуации в стране в целом. Разработка эффективных правовых механизмов государственно-частного международного партнерства является одним из важнейших направлений формирования института транзита.

Приведенные обстоятельства определяют актуальность развития научных подходов, позволяющих создать комплексную и системную правовую международную организацию функционирования международного транзита. Актуальность тематики диссертационного исследования определяется еще и тем, что до сих пор нет ни одного унифицированного международного акта, а в России не разработаны законодательные нормы, регулирующие международные транзитные перевозки. Правовое регулирование происходит за счет различных отраслей права и международных договоров и конвенций. Проведённое исследование по теме диссертации может стать основой совершенствования российской законодательной и правоприменительной практики в этой области международных транзитных отношений, чем и определяется ее значимость для науки гражданского, транспортного и предпринимательского права.

Как международное, так и внутреннее российское транспортное законодательство, регулирующее перевозки на различных видах транспорта, во многом требует переосмысления и серьёзной модернизации, поскольку отличается несовершенством, несогласованностью и противоречивостью многих норм. Это зачастую порождает неопределённость в правах перевозчиков и грузовладельцев при осуществлении международных транзитных перевозках грузов,

особенно в области установления размера ответственности при интеграции правовых систем международной и Российской в единый комплекс норм права. Чрезвычайную актуальность обнаруживает анализ зарубежного и прежде всего европейского опыта правового регулирования транзитных международных контейнерных перевозок, который имеет неопределимое значение для совершенствования российского законодательства и судебной практики в области международных транзитных перевозок грузов. Изучение этого опыта служит интеграции и гармонизации принципиальных положений международного и российского права.

Степень разработанности темы исследования.

Несмотря на то, что обсуждение проблем международных транзитных перевозок грузов встречается на страницах периодических печатных юридических изданий, до настоящего времени не существует ни одного российского монографического правового исследования, в котором была бы предпринята попытка систематизации научных представлений в данной области гражданского и международного частного права. В основном исследования в отношении международных транзитных перевозок касались не правового, а экономического и логистического подхода к изучению проблемы.

Большое внимание правовому режиму международных транзитных перевозок грузов, (смешанных и мультимодальных) в отечественной литературе уделяют Т.Е. Абова, М.К. Александров-Дольник, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, В.Н. Гречуха, Н.А. Духно, В. А. Егиазаров, А.И. Землин, В.М. Корякин, П.В. Куренков, Г.А. Левиков, С.Ю. Морозов, О.Н. Садилов, В.Т. Смирнов, Н.А. Троицкая. В вопросах исследования особенностей правового регулирования международных транзитных перевозок использовалась зарубежная литература. В существующих работах российских авторов, посвящённых правовому институту международных транзитных перевозок, проводится, как

правило, первичный анализ лишь отдельных аспектов этого многогранного института международного частного права, используется недостаточное количество материалов судебной практики, исследований зарубежных ученых. В целом на сегодняшний день отсутствует единый концептуальный подход к решению вопросов развития и совершенствования правового регулирования международных транзитных перевозок грузов. Отсутствует научный сравнительно-правовой анализ и принципиальная оценка международно-правовой унификации регулирования современного международного правового режима. В связи с этим возникла острая объективная необходимость в обобщении и научной систематизации разрозненных исследований и выводов, объединения их в единую теоретическую концепцию интеграции, модернизации и унификации правового режима при реализации комплексного инфраструктурного международного проекта интернационализации транспортного комплекса России и его интеграции в транспортную международную систему. Данный вопрос остается еще недостаточно изученным и не нашел должного освещения в юридической и правовой литературе. Актуальность темы, степень ее научной разработки и практической значимости определили выбор темы, цели и задачи диссертационного исследования.

Цель и задачи диссертационного исследования.

Основной **целью** является исследование теоретических и практических вопросов разработки и внедрения правовых механизмов и разработка федерального закона о перевозках транзитных грузов через территорию Российской Федерации.

В соответствии с целью диссертационного исследования автором поставлены следующие **задачи** теоретического и прикладного характера:

– изучить теоретические аспекты формирования и развития транспортно-правовой структуры под международные транзитные перевозки;

– проанализировать современное состояние международных транспортных коридоров и целесообразность развития международных нормативных правовых актов;

– выявить дополнительные виды правовых и политических рисков, а также способы их распределения между партнерами при организации транспортировки международных грузов транзитом через Транссиб;

– доказать необходимость организации транспортировки транзитных грузов и определить необходимые правовые изменения для его реализации.

– разработать федеральный закон о перевозках транзитных грузов через территорию Российской Федерации.

Объектом диссертационной работы являются однородные общественные отношения в области гражданско-правовых отношений, являющимися правоотношениями, возникающими при осуществлении международных транзитных перевозок грузов. Ядром, образующим систему этих правоотношений, является правовой институт транзита. В связи с этим основным объектом диссертационного исследования является комплекс гражданско-правовых отношений сторон в сфере правового института транзита.

Предметом исследования являются правовые нормы и правоприменительная и правоисполнительная практика, транспортные договоры, отечественное и зарубежное законодательство, международные конвенции, определяющие правовой режим международных транзитных перевозок грузов, а также судебная практика в этой сфере.

Методология исследования. Совокупность приемов и методов правового исследования включает в себя:

– сравнительно правовой анализ, позволяющий на основе исследования и сопоставлении норм транспортного права, регулирующих международные транзитные перевозки развитых иностранных государств США, ЕС, Азиатских стран выявить наиболее перспективные направления совершенствования законодательной базы для реализации транзитного потенциала Российской Федерации;

– формально-догматический метод, применение которого позволило автору вскрыть пробелы и коллизии Российского законодательства, регулирующего международные транзитные перевозки;

– историко-правовой анализ, позволяющий на основании исследования норм российского и международного права, регулирующих отношения, возникающие по поводу международных транзитных перевозок в различные периоды развития России и развитых государств ЕС, США, Азии, установить положительно зарекомендовавшие себя правовые средства и механизмы.

Научная новизна исследования. Настоящая диссертация представляет собой исследование, посвященное изучению вопросов правового регулирования международных транзитных грузовых перевозок. Диссертация является научно-квалификационной работой, в которой, на основании выполненных автором исследований, решена научная задача, имеющая важное хозяйственное значение, разработаны теоретические положения, имеющие значение для науки гражданского и предпринимательского права. На основе научного анализа последних результатов международной унификации и зарубежного законодательства, судебной практики, а также права зарубежных государств в этой области, раскрываются преимущества и недостатки современного правового режима транзитных перевозок грузов. Выявляются новые тенденции в организации транзитных грузов по транспортным коммуникациям Российской Федерации, стратегические

цели и направления совершенствования российского законодательства, в том числе юридические, социально-экономические и политические предпосылки принятия в Российской Федерации закона, регулирующего международные транзитные перевозки грузов на внутреннем рынке страны. В этом контексте впервые в российской юридической науке в обобщённом виде:

- выявлены юридические особенности организации транзитной перевозки международных грузов.

- определена правовая конструкция приблизительной организации такого проекта,

- определены модели правового регулирования транзитной перевозки грузов на основе международного и российского права;

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Сформулировано определение понятия «правовой режим международного транзита перевозки грузов»: – это закрепленный правовыми нормами и обеспеченный совокупностью юридических средств международного и национального частного права порядок регулятивного воздействия на общественные отношения, возникающие между Российской Федерацией, с одной стороны, и международными собственниками грузоотправителями – с другой.

2. Доказано, что классифицирующими признаками правоотношения по транзитной перевозке грузов являются: особый субъектный состав участников перевозки: оператор перевозки, фактические перевозчики, субподрядчики и грузовладельцы. Правоотношение при международных транзитных перевозках представляет собой разновидность организационного транспортного правоотношения, в рамках которого оператор транзитной перевозки организует перевозку груза различными видами транспорта.

3. Установлено, что на сегодняшний день международные транзитные правоотношения формируются, большей частью, под

воздействием договорного регулирования в рамках международных конвенций, что востребованного практикой. Законодательное регулирование серьезно отстает – как на международном, так и на национальном уровне. Обосновано, что в связи с отсутствием единого международного правового акта, регулирующего международные транзитные перевозки грузов, единая система ответственности не может быть применена.

4. Обоснован вывод, что отказ государств от ратификации международных конвенций, регулирующих международные транзитные перевозки грузов, крайне негативно сказывается на внедрении системного применения единой ответственности и все еще оставляет определение ответственности сторон международного транзита непредсказуемым.

5. В диссертации выработаны предложения по совершенствованию действующего законодательства, направленные на повышение эффективности норм договорного и обязательственного права:

а) в связи с тем, что международные транзитные перевозки регулируются международными конвенциями и одной статьей ГК РФ, а также частично транспортными уставами и кодексами, предлагается принять специализированный закон, который будет регулировать международные транзитные перевозки при организации такого потока грузов через территорию Российской Федерации, аналогично западной системе построения международного транзита отношений. Транзитная перевозка международных грузов должна осуществляться свободно и в любом направлении, в любой пункт, в который есть возможность доставить груз или в котором возможно осуществить перевалку. Введение процедуры согласования таких пунктов в специальном перечне федерального органа власти на транспорте значительно снизит свободу предпринимательства и саму возможность доставки груза в определенные пункты;

б) в свете глобального реформирования гражданского законодательства, предлагается дополнить ГК РФ нормой: «Перевозка транзитного груза разными видами транспорта по единому транспортному документу (международного транспортного транзитного сообщения), а также порядок организации этих перевозок определяются договором о транзитной перевозке, который заключается определенным оператором в соответствии с законом»;

в) правовая определенность относительно режима ответственности транзитного оператора может быть привнесена путем присоединения Российской Федерации и вступления в силу международных конвенций – Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г. (Роттердамские правила). Поэтому ратификация Российской Федерацией международных конвенций транзитных правил окажет серьезное положительное воздействие на развитие транспортной отрасли в стране, поскольку во многом модифицирует транзитную сетевую систему ответственности.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что основные положения и выводы диссертации могут быть использованы: Минтрансом России при доработке федерального закона о транзитных перевозках международных грузов, ОАО «РЖД» в ПАО «ТрансКонтейнер», а также в построении научно-обоснованной системы правового регулирования международных транзитных перевозок грузов. Разработанные в диссертационном исследовании новые теоретические подходы позволили сформировать научную концепцию модернизации правового режима международных транзитных перевозок грузов и пересмотреть сложившиеся представления о юридической природе данного института транзита.

Практическая значимость работы заключается в том, что ее выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего

совершенствования законодательства, регулирующего международные транзитные перевозки грузов, в частности принятия унифицированного закона о международных транзитных перевозках через территорию Российской Федерации. Полученные результаты могут быть полезны в толковании норм права, в судебной практике при правоприменении. Результаты исследования могут оказаться весьма полезными транспортным компаниям, выступающим в роли перевозчиков или операторов международной транзитной перевозки во избежание возможных коллизий и конфликтов законодательства. Теоретические и научно-практические разработки диссертационного исследования могут стать полезными при осуществлении научно-педагогической деятельности в вузах, формировании и совершенствовании учебных программ и курсов транспортного, гражданского и международного частного права.

Апробация. Полученные в диссертации результаты обсуждались на заседаниях кафедры «Транспортное право и административное право», научно-практических конференциях и семинарах (научно-практическая конференция «Актуальные проблемы современной юридической науки» 5 апреля 2016 г.; конференция «Правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» 17 ноября 2016. научно-практическая конференция «Актуальные проблемы современной правовой науки» 29 марта 2017 г.).

Основные положения диссертации и результаты исследования изложены в 5 опубликованных работах общим объемом 4,8 п.л. (авторских 4,35 п.л.), в том числе в 3 статьях рецензируемых научных изданиях, общим объемом 2,4 п.л. (авторских – 1,95 п.л.).

Объем и структура работы. Цель и задачи исследования определили структуру диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, приложения с заключением на проект федерального закона о транзитных перевозках грузов, внесенного

Минтрансом России в Государственную Думу, списка использованной литературы.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** дано обоснование актуальности исследования, сформулирована цель и определены задачи, предмет и объект диссертационной работы, раскрыты практическая и теоретическая значимость, определена научная новизна. Характеризуются теоретические и методологические основы исследования, его нормативная и эмпирическая база, теоретическая и практическая значимость. Формулируются основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе **«Исторический анализ и переодизация законодательства, регулирующего международные транзитные контейнерные перевозки (теория и история)»** подняты вопросы истории правовых аспектов транзитных контейнерных перевозок, понятие сущности права, регулирующего международные транзитные перевозки, раскрыты понятие и структура правового института международных транзитных перевозок; рассмотрен исторический правовой мировой опыт обеспечения эффективности международных транзитных перевозок. Раскрываются понятия и история становления института транзита перевозки грузов, а также система правового регулирования международных транзитных перевозок грузов, даётся общая характеристика источников, определяется место и значение каждого из них в системе, рассматриваются проблемы их применения, унификации и гармонизации. Глава состоит из двух параграфов.

В первом параграфе **«Исторические и правовые аспекты международных транзитных перевозок»** рассматриваются вопросы становления и развития института транзита перевозки грузов, раскрывается понятие международной транзитной перевозки грузов в качестве международной системы. В работе определено, что транспорт

является одной из крупнейших основных отраслей экономики, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Необходимым условием устойчивого экономического прогресса для любой страны является развитое предпринимательство. Транзитная перевозка является частью предпринимательской деятельности государства, направленной на перемещение людей и грузов из пункта отправления в пункт назначения с целью придания баланса территориальным и экономическим несоответствиям между спросом и предложением. С течением времени и всеобщей глобализации мировой экономики, появлением новых торговых зон транзитная перевозка одним морским путем международных Евро-Азиатских транзитных грузов через Суэцкий канал перестала удовлетворять потребности мировой торговли, возникает необходимость переориентирования грузов и капиталов и организации транспортировки их на более выгодное наукоемкое и перспективное направление как развития так и внедрения новых сухопутных путей и использования их потенциала – и инвестиционного, и экономического (далее Транссиб). Поскольку именно международные транспортные операции начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки, то глобализация международной торговли потребовала внесения инновационных изменений в саму организацию транспортного процесса, а также его технологического переустройства. Первой крупной технической инновацией в сфере международных перевозок стала контейнеризация, которая позволила осуществлять перевозки по прямому трафику от экспортера к импортеру. Контейнер стал унифицированным средством

для перевозки грузов на всех видах транспорта, что позволило комбинировать перевозки на различных видах транспорта. В результате развития контейнеризации изменилась структура регулирования транспортной отрасли, начался ее новый этап развития, связанный, главным образом, с развитием международных транзитных перевозок Евро-Азиатских грузов.

Следующим шагом контейнеризации явилось создание «транспортной сети». Единая транспортная сеть требует наличия достаточного количества контейнерных терминалов, связанных между собой технологически, обладающих едиными стандартами и, возможно, единым руководством. Бесперебойность и функциональность работы данной сети зависит от прямого или опосредованного соединения всех точек цепи, от их множественности, позволяющих сделать вход/выход контейнера на любом участке цепи без какого-либо сопротивления с минимальными финансовыми затратами. В параграфе показано, что в рамках создания единой транспортной сети ее транспортировкой транзитных грузов в Евро-Азиатской торговле участники столкнулись с проблемой оживления деятельности железных дорог путем создания комплексной, эффективной, конкурентоспособной транспортной железнодорожной

Основные проблемы – это отсутствие современной инфраструктуры для предоставления услуг, отсутствие единой управленческой системы, постоянный поиск инновационных технологий, и, наконец, шаткий и ненадежный сервис, не способный удовлетворить ожидания клиентов. Определена вторая проблема – это проблема модернизации железнодорожного транспорта и привлечение международных грузов как инвестиционного инструмента для устранения проблем, связанных с увеличением мощности, которой по-прежнему недостаточно для обеспечения потребностей имеющегося грузопотока. Анализируется опыт Евросоюза по построению единой транспортной сети,

соединяющей Западную и Восточную Европу, определены основные проблемы. В параграфе сделан вывод, что это перспективное и стратегически важное инновационное направление в развитии, как внутренней транспортной системы, так и международного транспортного сообщения и международной торговли. Но являясь все еще достаточно новым, активно развивающимся направлением, международная транзитная перевозка представляет собой проблему, как в правовом, так и в договорном обеспечении. Нет ни одного вступившего в силу международного акта, регулирующего международные транзитные перевозки, нет ясности в документальном оформлении данных перевозок, неясности даже в терминологическом определении. Таким образом, международная транзитная перевозка груза – это сложный вид предпринимательской деятельности, связанный с объединением разнородных транспортных организаций с целью перемещения груза из пункта отправления в пункт назначения на различных видах транспорта по единому документу на весь путь следования.

Во втором параграфе **«Понятие и сущность права, регулирующего международные транзитные перевозки»** определяется, что на протяжении последних десятилетий устойчивость и эффективность законодательства являются ключевыми вопросами в быстроразвивающейся транспортной политике. Устойчивость законодательства означает его стабильность, а эффективность – его соответствие экономической ситуации, отсутствие деструктивных отношений между субъектами транспортной деятельности. В связи с тем, что специальный закон до настоящего времени не принят, при организации международных транзитных перевозках грузов через территорию Российской Федерации следует руководствоваться правилами, установленными транспортными уставами, кодексами и подзаконными нормативными правовыми актами различных видов

транспорта. В том числе и международными конвенциями, ратифицированными Российской Федерацией. Так, в УЖТ РФ международным транзитным перевозкам посвящены отдельные главы. Этот пробел частично восполнен подзаконными нормативными правовыми актами. Но большая часть норм права, регулирующих такой вид деятельности, как транзит, все же формируется именно международными конвенциями.

Сегодня, с учетом минимизации государственного регулирования транспортной деятельности и ростом предпринимательской активности требуется создание условий и организации международных транзитных перевозок административными органами государства. Поэтому обновление нормативной базы по регулированию международных транзитных перевозок является крайне важным. Узким местом в регулировании международных транзитных отношений является то, что правовой режим такого регулирования крайне непредсказуем. Отсутствие единого режима, под которым понимается наличие единых правил регулирования международных транзитных перевозок, является одним из факторов, блокирующих выбор собственниками международных транзитных грузов сухопутной транспортной альтернативы. Поэтому целью настоящего диссертационного исследования является содействие унификации и модернизации правового режима института международных транзитных перевозок грузов. Установлено, что традиционно международная гармонизация транспортного законодательства осуществлялась на модальной основе. Лишь Резолюция ООН, принятая Генеральной Ассамблеей 3 октября 2008 г., заполнила пробелы в законодательстве и ввела правовое единообразие в развитие международных транзитных перевозок для развивающихся стран. Однако ей не удалось привлечь достаточное число ратификаций для вступления в силу, тем не менее, ее положения существенно повлияли на законодательство, принятое в ряде стран.

Следующим международным актом стало Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947). С учетом необязательности применения Правил, не была достигнута основная цель – унификация режима международного транзита перевозки грузов. В параграфе установлено, что в отношении международных транзитных перевозок не существует какого-либо единого международного режима и регулирование по-прежнему осуществляется на основании существующих унимодальных конвенций:

1). Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС;

2). Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (Нью-Йорк, 8 июля 1965 г.).

3). Таможенная конвенция МДП, принятая в 1975 г. ООН;

4) перевозка грузов транзитом по системе ТИР и т.д.

Установлено, что на евроазиатском пространстве существуют две правовые системы в области железнодорожного транспорта: для стран СНГ – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и для стран Европы – Конвенция о международных железнодорожных перевозках 1980 года (КОТИФ). Суть проблемы, главным образом, состоит в том, что СМГС и КОТИФ-ЦИМ не являются преемственными системами. Их невозможно объединить в одну систему, так как они построены по различным правовым принципам и правилам. Процесс унификации рассматриваемых соглашений затруднен еще и потому, что организации, ведающие их разработкой (ОСЖД и КОТИФ), крайне неохотно идут на компромиссы. Автором сделан вывод, что отсутствие в СМГС, в отличие от КОТИФ ЦИМ, регулирования международных транзитных перевозок, следует считать серьезным правовым пробелом, который Россия постаралась восполнить путем частичного присоединения к КОТИФ-ЦИМ.

Воздушные транзитные перевозки регулируются двумя правовыми режимами: Варшавская конвенция 1929 г. и Монреальская конвенция 1999 г. Установлено, что поскольку не все члены Варшавской Конвенции ратифицировали все поправки, это привело к появлению чрезвычайно фрагментированной и сложной системы.

Во второй главе **«Организационно правовое исследование международной транспортной правовой системы и правовой системы Российской Федерации, регулирующей транзитные контейнерные перевозки»**

Исследованы нормативные правовые акты и нормы права, конвенции о транзите в международной транспортной правовой системе и системе транспортного права России, регулирующие транзит международных контейнерных грузов. Проведено исследование существующих международных правовых механизмов и рисков, препятствующих реализации транспортной стратегии государства в развитии транспортных коридоров по перевозке транзитных контейнерных грузов через Транссиб. Показаны виды правовых систем, регулирующих общественные отношения в сфере международных транзитных контейнерных перевозок и проблемы с перераспределением грузовых объемов, а также их контроль и международно-правовая организация их транспортировки .

В первом параграфе **«Нормативно-правовые акты и источники права в международной транспортной правовой системе и системе транспортного права Российской Федерации, регулирующие транзитные международные перевозки»** показано, что гражданско-правовое регулирование не способно полностью воплотить в себе и отразить все нюансы и экономические потребности транспортной отрасли, поэтому в силу его диспозитивности, многие вопросы регулирования транспортной деятельности решаются на уровне договорного регулирования. Гражданско-правовой договор

рассматривается как средство правового регулирования гражданско-правовых отношений. В работе определяются юридическая природа и сущность организации международной транзитной перевозки грузов, изучены его регулятивные функции и динамическое развитие как эффективного средства, с помощью которого стороны юридически регулируют отношения, связанные с перевозкой груза на различных видах транспорта по единому документу. В параграфе рассмотрена категория организации международного транзита грузов с точки зрения нескольких позиций: политическое решение вопроса, договор – сделка; договор – юридический факт; договор – правоотношение; договор – документ. Закон устанавливает границы регулирования на уровне воли государства, а договор устанавливает границы регулирования на уровне воли сторон. И в этом заключается вся важность договорного регулирования, не являясь, по сути своей, законом, договор с той же силой влияет на регулирование общественных отношений, как и закон, но путем приложения воли частных лиц, а не государства. В этом выражается мощный регулятивный фактор договора, его смысловая и правовая нагрузка.

В параграфе определено, что международная транзитная перевозка – это комплексное правоотношение, которое включает в себя разнообразные услуги, связанные с организацией процесса перевозки от двери до двери в единой транспортной цепи. Складывающиеся отношения не будут восприниматься отдельно друг от друга, они будут работать только в комплексе, в связке друг с другом. В этом заключается комплексность института транзита в области однородных правоотношений, что они складываются не как набор обязательств, а как единое обязательство по перевозке международного транзитного груза единым комплексом международной системы транспорта по единому документу.

В параграфе сделан вывод, что организация транспортировки транзитных грузов по сухопутному мосту территории Российской Федерации (Транссиб) входит в структуру правоотношения как серьезный регулятор могущих возникнуть имущественных правоотношений по осуществлению международной транзитной перевозки. Причем именно в институте транзита правоотношений эффект воздействия организационного фактора на имущественные отношения является главенствующим и означает невозможность осуществления материальных правоотношений по перевозке без воздействия мощного и серьезного главного организационного фактора, а организация государством международной транзитной перевозки будет основным регулятором правоотношений.

Во втором параграфе **«Исследование международных и внутренних правовых механизмов и рисков, препятствующих реализации транспортной стратегии государства в организации перевозок транзитных контейнерных грузов через Транссиб»** диссертант предлагает несколько расширить понимание существующей проблемы в целом. Это несколько расширенное определение позволяет разнообразить особый интерес в связи с имеющейся в настоящее время тенденцией недостаточно четко представлять, какие задачи стоят при организации такого транзитного грузопотока. Прежде всего это фактор инфраструктуры. Так, например, для осуществления наземных перевозок, таких, как автомобильные и железнодорожные, используется совершенно различная инфраструктура. Причем эти различия сложились исторически. Во-вторых, это фактор, связанный с переходом от внутренней транзитной перевозки к международной. Рассмотрена теория комбинирования, согласно которой каждый этап международной транзитной перевозки регулируется правовыми нормами и международными конвенциями, унифицированными всеми сторонами и участниками данных взаимоотношений, применяемыми к конкретному

этапу. Иными словами, вся система отношений между договаривающимися сторонами регулируется тем правовым режимом, который применяется к конкретному этапу международной транзитной перевозки. Так, осуществить международную транзитную перевозку – это означает организовать ее, используя деловые связи, активы и организационные функции административного ресурса государства. Таким образом, характеризуя организацию грузовых потоков транзитом через территорию Российской Федерации, автор аргументирует, как это можно осуществить, какие нормы права наиболее часто будут при этом использоваться и какой опыт при такой организации мы могли бы перенять от международных инвесторов. Электронный документооборот без сомнения способен уменьшить бумажную волокиту, однако он не в состоянии обеспечить единообразие документов, представленных разными транспортными режимами. Практически все заинтересованные в перевозке стороны выступают в пользу электронных транспортных документов. Особых проблем для их запуска не усматривается ни для частного, ни для государственного сектора. Основным барьером для запуска электронных документов являются причины юридического и технологического характера, т.е. есть еще неопределенность в статусе электронных транспортных документов с юридической точки зрения, а многие компании не имеют возможности для использования электронных транспортных документов с технологической точки зрения. Электронные транспортные документы должны быть визуализированы с помощью стандартного подключения к Интернет и выпускаться в печатном виде. Единый транспортный документ должен содержать в себе всю необходимую информацию, которая была бы приемлема и по законодательству различных государств, и одновременно являлась бы неотъемлемой частью международной транзитной электронной системы. Установлено, что только с учетом классификации юридических признаков возможно построение договорной системы, нацеленной на

регулирование экономических отношений как существующих в действительности, так и создаваемых искусственно посредством организации международного транзита грузов через территорию России. Наличие политической и экономической цели, а также практической проблематики ее достижения, определение наиболее приемлемых юридических способов ее достижения, в определенный момент объединяет экономические и правовые цели в достижении результата, и казалось бы, объединяет экономические и правовые критерии в построении договорной системы. Однако, при всей внешней схожести и целевой направленности данных критериев, важно понимать, что политические и юридические критерии, выступая в качестве инструментов регулирования, будут главенствующими по отношению к экономическим, и основным правовым фундаментом такой организации. Согласно российскому законодательству отношения по международному транзиту груза регулируются не одним нормативно-правовым актом. Поэтому автор постепенно подводит к идее создания единого не только федерального, но и международного акта, регулирующего деятельность такого института, как международный транзит грузов.

Глава третья **«Перспективы развития права, опыт, тенденции при реализации транзитного потенциала и организации международных транспортных транзитных перевозок»**. В данной главе показаны перспективы развития правового регулирования при международных транспортных контейнерных транзитных перевозках, изучены опыт и тенденции развития. Приведены примеры правовых и политические рисков при международных транспортных контейнерных транзитных перевозках, указаны правовые особенности при интеграции транспортной системы России в международную транспортную систему.

В первом параграфе **«Правовые перспективы развития законодательства о международных транспортных контейнерных**

транзитных перевозках» рассматривается ответственность и перспективы развития правовых взаимоотношений при организации осуществления международных транзитных перевозок. Установлено, что ответственность должна быть учтена обеими сторонами процесса. В меру действия каждой из сторон, участвующих в организации процесса при транспортных международных транзитных перевозках, ключевым вопросом в соответствии с единой системой ответственности одинаковый режим ответственности организаторов международной транзитной перевозки применяется ко всей системе и определяется на основании международных конвенций или национального закона, применимого к определенным видам транспорта. Установлено, что не существует пока единого обязательного режима ответственности в отношении организации таких перевозок, за ущерб или задержку в доставке при осуществлении международных транзитных грузоперевозок. Автором сделан вывод, что правовая определенность касательно режима ответственности сторон может быть привнесена путем присоединения к новым конвенциям. В отсутствие единой системы ответственности при организации международных транзитных перевозок, ответственность за каждый этап доставки определяется соответствующими унимодальными конвенциями, которые содержат различные подходы к вопросам ответственности. Таким образом, ответственность сторон организаторов международных транзитных перевозок не урегулирована должным образом.

Во втором параграфе **«Опыт и тенденции развития права о транзитных перевозках»** рассматриваются конфликты правовых норм в данном поле деятельности транспортных конвенций при столкновении различных транспортных режимов, сторон, участвующих в международной транзитной перевозке. Иначе говоря, отсутствует политический и правовой диалог между различными транспортными

режимами, что нередко приводит к конфликтам различных международных конвенций.

Автор заключает, что в случае организации международных транзитных перевозок возникает возможность потенциального конфликта между унимодальными транспортными конвенциями и правилами. Проблема конфликта является открытой, поскольку в некоторых конкретных ситуациях стороны могут столкнуться с несовместимыми обязательствами, и неспособностью к распределению ответственности сторон при организации транзита.

Сделан вывод, что проблема политического конфликта является открытой, поскольку в некоторых конкретных ситуациях стороны могут столкнуться с несовместимыми обязательствами, проистекающими из унимодальных транспортных конвенций. Решение проблемы видится в гармонизации различных режимов перевозки и достижении политического решения, а затем правового, которая может быть достигнута путем унификации транспортного законодательства. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему содержанию и сфере применения. В них также предусматривается строго ограниченный предел ответственности сторон. В настоящее время при отсутствии действующего специального международного акта, регулирующего международные транзитные перевозки, взаимоотношения транспортных организаций различных видов транспорта, возникающие при международных транзитных перевозках грузов. Именно поэтому в параграфе рассмотрены вопросы ответственности сторон участников на основании транспортных конвенций, дабы рассмотреть и предусмотреть различные варианты ответственности. В параграфе также рассматриваются общие положения об ответственности сторон участников при организации таких международных перевозках транзитного груза, изложенные в транспортных уставах и кодексах Российской Федерации. Установлено,

что в российском праве по аналогии с международным правом и сложившейся практикой специфика любого договора перевозки проявляется в том, что материальная ответственность сторон участников таких международных однородных взаимоотношений носит ограниченный характер. В параграфе рассмотрены каталоги обстоятельств, исключающие ответственность перевозчика, и пределы ответственности перевозчика.

В **Заключении** подводятся итоги проведенного диссертационного исследования и формулируются основные выводы. В работе установлено, что существует настоятельная необходимость в новых усилиях по принятию единой конвенции о международных транзитных перевозках грузов. Единый правовой механизм необходим, поскольку отличающиеся друг от друга действующие международные конвенции и обязательное национальное законодательство не дают правовой гарантии участвующим в перевозке сторонам. Единственным возможным решением в данной связи могла стать разработка и принятие международной конвенции о международной транзитной перевозке. Использование в рамках международных транзитных перевозках нескольких видов транспорта не редко приводит к конфликтам транспортных унимодальных конвенций при столкновении различных транспортных режимов, участвующих в международной транзитной перевозке. Данный конфликт конвенций приводит к проблемам определения ответственности по возникающим рискам. Проблема синхронизации конвенций возникает потому, что сфера их применения в международных транзитных отношениях до сих пор четко не определена и является предметом как научных дискуссий, так и судебных разбирательств. Предлагается в целях устранения проблемы конфликта конвенций осуществить гармонизацию различных режимов перевозки и унификацию транспортного законодательства. На национальном уровне в целях совершенствования системы

международной транзитной перевозки в Российской Федерации необходимо принять новый федеральный закон о международных транзитных перевозках, котором отразить: развитие правового поля государственной поддержки такого рода перевозок; законодательное определение статуса, пределов ответственности организаторов перевозок, взаимной ответственности перевозчиков; совершенствование тарифной транзитной системы, стимулирующей развитие международных транзитных перевозок.

По теме исследования автором подготовлено 5 научных публикаций общим объемом более 4 п.л., в том числе:

I. Публикации в изданиях, включенных в Перечень ВАК Минобрнауки России:

1. Фишбей, И.Д. Правовые механизмы, исторические уроки и политические риски при международных транзитных перевозках. Факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике нормотворчества / И.Д. Фишбей // Право и государство: теория и практика. 2016. № 12. С.123 – 126.

2. Фишбей, И.Д. Проблемы правового обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при международных перевозках / И.Д. Фишбей // Аграрное и земельное право. 2016. № 12. С 119 – 122.

3. Фишбей, И.Д. Правовые проблемы, связанные с интернационализацией инфраструктурного проекта, связанного с интеграцией транспортного комплекса России в международную транспортную транзитную систему / И.Д. Фишбей // Аграрное и земельное право. 2017. № 5. С 144 – 148.

II. Иные публикации:

4. Фишбей И.Д. Организационно-правовые механизмы и минимизация правовых и политических рисков при международных

транзитных перевозках // Экономика и юриспруденция. 2015. № 1 / <http://globus-science.ru/arhiv-sbornik>

5. Фишбей И.Д. Факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике // Экономика и юриспруденция. 2015. № 1 / <http://globus-science.ru/arhiv-sbornik>