

Образование. Наука. Научные кадры. 2024. № 3. С. 58—61.
Education. Science. Scientific personnel. 2024;(3):58—61.

ЧАСТНО-ПРАВОВЫЕ (ЦИВИЛИСТИЧЕСКИЕ) НАУКИ

Научная статья

УДК 341.9

<https://doi.org/10.24412/2073-3305-2024-3-58-61>

EDN: <https://elibrary.ru/BXFBLB>

NIION: 2007-0062-3/24-123

MOSURED: 77/27-004-2024-03-323

Правовой режим международных речных перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям

Дина Павловна Стригунова¹, Нодари Дарчоевич Эриашвили^{2, 3}

¹ Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Москва, Россия, strigunova-dp@ranepa.ru

² Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, Москва, Россия, office@unity-dana.ru

³ Государственный университет управления, Москва, Россия

Аннотация. Международный речной транспорт является достойной альтернативой иным видам транспорта для осуществления перевозок грузов, пассажиров, багажа. При этом он характеризуется низкой стоимостью, надежностью и возможностью осуществления речных перевозок между различными странами. Цель настоящей статьи — анализ некоторых международных соглашений, регулирующих международные речные перевозки. В статье рассматриваются Модельный кодекс внутреннего водного транспорта СНГ, а также Будапештская и Женевская конвенции. Отмечается, что положения последних нуждаются в изменении в сторону увеличения ответственности путем построения ее по объективному принципу.

Ключевые слова: международная перевозка, водный транспорт, речная перевозка грузов, речная перевозка пассажиров

Для цитирования: Стригунова Д.П., Эриашвили Н.Д. Правовой режим международных речных перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям // Образование. Наука. Научные кадры. 2024. № 3. С. 58—61. <https://doi.org/10.24412/2073-3305-2024-3-58-61>. EDN: <https://elibrary.ru/BXFBLB>.

PRIVATE LEGAL (CIVILITY) SCIENCES

Original article

Legal regime of international river carriage of goods and passengers on inland waterways

Dina P. Strigunova¹, Nodari D. Eriashvili^{2, 3}

¹ Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia, strigunova-dp@ranepa.ru

² Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, Moscow, Russia, office@unity-dana.ru

³ State University of Management, Moscow, Russia

Abstract. International river transport is a worthy alternative to other types of transport for carriage of goods, passengers, and luggage. This type of carriage is characterized by low cost, reliability and the possibility of river carriage between different countries. The aim of the article is to analyze some international agreements governing international carriage of goods and passengers by river. The article discusses the Model Code of Inland Water Transport of the CIS, as well as the Budapest and Geneva Conventions. It is noted that the provisions of the latter need to be changed in the direction of increasing responsibility by building it on an objective principle.

Keywords: international transportation, water transport, river carriage of goods, river carriage of passengers

For citation: Strigunova D.P., Eriashvili N.D. Legal regime of international river carriage of goods and passengers on inland waterways // *Obrazovaniye. Nauka. Nauchnyye kadry* = *Education. Science. Scientific personnel.* 2024;(3): 58—61. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2073-3305-2024-3-58-61>. EDN: <https://elibrary.ru/BXFBLB>.

© Стригунова Д.П., Эриашвили Н.Д., 2024

События последних лет заставляют предпринимателей и обычных граждан из Российской Федерации, да и из других стран, менять привычные маршруты и виды транспорта, посредством которых традиционно перевозились грузы и пассажиры из одних государств в другие государства.

Существует несколько видов транспорта, посредством которых могут осуществляться перевозки грузов и пассажиров: воздушный, морской, автомобильный, железнодорожный, речной. Помимо этого, выделяют также смешанные, как правило, грузовые перевозки. Каждый из этих видов транспорта имеет как свои преимущества, так и недостатки. Например, воздушным видом транспорта нельзя перевезти опасные и очень габаритные грузы. Не все страны соединены между собой сетью железных дорог, поэтому в некоторые государства перевозка грузов и пассажиров по железным дорогам будет невозможна и т.д.

В сложившихся условиях альтернативой указанным видам транспорта и перевозок с их помощью может выступать речной транспорт. Так, например, река Волга является одной из важнейших рек России и Европы и протекает через несколько стран, прежде чем впадает в Каспийское море. Дунай протекает по территориям либо является границей десяти государств. Данный список можно продолжать.

Сказанное означает, что в целом ряде случаев альтернативой иным видам транспорта может служить речной транспорт. Однако речным перевозкам по внутренним водным путям международного значения, или международным речным перевозкам, не уделяется должного внимания в юридической литературе. Пожалуй, наибольшее внимание указанным видам перевозок в настоящее время уделяется в работах Т.Н. Ивановой. Тем не менее, значение международных речных перевозок, как перевозок грузов, так и прибрежных в последнее время популярность перевозок пассажиров (туристов), не стоит недооценивать, поскольку Россия обладает огромной территорией, по которой протекают в том числе реки, имеющие международное значение [5].

Правовое регулирование международных речных перевозок, впрочем, как и иных, складывается из совокупности в первую очередь международных соглашений, содержащих как публично-правовые, так и частноправовые нормы. К международным соглашениям публично-правового характера можно отнести, например, Конвенцию о режиме судоходства на Дунае 1948 г. [6]. Указанная Конвенция устанавливает основные принципы правового регулирования судо-

ходства на Дунае. При этом данная Конвенция не устанавливает общие принципы судоходства на реках в принципе. В связи с этим существуют и иные международные соглашения, в рамках которых общий режим международных речных перевозок различается (например, на реке Рейн он будет отличным от Дунайского) [8, с. 187—188].

Еще одной Конвенцией, посвященной внутреннему водному транспорту, выступает Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер 1992 г. [7], которая посвящена предотвращению, ограничению и сокращению любого вредного воздействия, возникающего «ввиду изменения состояния трансграничных вод и вызваны деятельностью человека». При этом источник подобного воздействия имеет место полностью либо частично на территории одного договаривающегося государства, а ущерб причиняется окружающей среде, находящейся в юрисдикции другого договаривающегося государства.

Значимым нормативным правовым актом в данной сфере является также Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г. В нем, в частности, обозначены роль внутреннего водного транспорта, который по сравнению с другими видами транспорта обладает «экономическими и экологическими преимуществами», «может обусловить снижение социальных издержек и негативного воздействия на окружающую среду» [2].

В государствах — участниках Содружества Независимых Государств с недавних пор важное значение имеет Модельный кодекс внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ 2019 г. (далее — Модельный кодекс СНГ) [9]. Указанный документ регулирует отношения по международной речной перевозке в рамках СНГ. В нем, в частности, определяются виды международных речных перевозок грузов и пассажиров, их права и обязанности, ответственность речного перевозчика и освобождение его от ответственности.

Любопытно, что вопреки своему названию — «модельный кодекс» — по своей юридической силе указанный документ превалирует над национальным законодательством стран СНГ, стоя по иерархии источников правового регулирования международных речных перевозок сразу за конституциями государств — участников СНГ (ст. 2 Модельного кодекса СНГ).

Перевозкам грузов в Модельном кодексе СНГ посвящена гл. XI. Такая перевозка осуществля-

ется на основании договоров перевозки грузов и договоров об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их к перевозке (ст. 48 Модельного кодекса СНГ). В сферу национальных законодателей стран СНГ входит принятие правил перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям, их багажа и личных грузов. Такие правила приняты в Российской Федерации. Международные речные перевозки грузов могут осуществляться на судах, которые находятся на праве аренды с экипажем либо без экипажа у арендатора. В соответствии со ст. 75 Модельного кодекса СНГ перевозка пассажиров осуществляется на основании договоров собственно перевозки пассажиров и договоров фрахтования, рассматриваемого как разновидность договора перевозки. Маршруты перевозок пассажиров подразделены в Модельном кодексе СНГ на транспортные, туристские и экскурсионно-прогулочные.

Отдельное внимание в Модельном кодексе СНГ уделено интермодальным перевозкам грузов. Соответствующие положения содержатся в гл. XIV Кодекса. Интермодальными перевозками признаются смешанные перевозки, которые осуществляются не только речным, но и иным (иными) видами транспорта. Такие перевозки производятся на основании единого транспортного документа, по сути сквозного (транспортной накладной), которая охватывает весь путь следования груза (п. 1 ст. 82 Кодекса). Порядок осуществления интермодальных перевозок определяется соглашениями между организациями транспорта, а также положениями рассматриваемой главы Модельного кодекса СНГ.

Глава XV Модельного кодекса СНГ посвящена ответственности перевозчика и других лиц по заключенным ими договорам в сфере внутреннего водного транспорта. Так, например, ст. 94 Кодекса содержит положения об ответственности перевозчика в связи с просрочкой доставки груза, задержкой его отправления и прибытием с опозданием. Статья 95 Модельного кодекса СНГ определяет ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза и багажа. Модельный кодекс СНГ следует принципу презюмируемой вины перевозчика и предусматривает положения об освобождении перевозчика от ответственности при осуществлении перевозки.

В целом следует согласиться, что принятие Модельного кодекса СНГ не послужило модернизации российского законодательства в рассматриваемой сфере, поскольку Кодекс дублирует положения российского Кодекса внутреннего водного транспорта [4, с. 34—35]. В то же время

он оказывает влияние на законодательство других стран СНГ.

В целом Модельный кодекс СНГ, вопреки своему названию, пытается встроиться в систему источников национального права, регулирующих международные речные перевозки, однако исходя из своей «модельной» природы, он все же скорее должен служить моделью для внутреннего законодательства участников СНГ, а не применяться напрямую к отношениям в рассматриваемой сфере.

Что касается международных соглашений универсального характера в сфере перевозок грузов по внутренним водным путям международного значения, основную роль здесь играют Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям от 22 июня 2001 г. [1], а также Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям от 1 мая 1976 г. [3]. Последняя, кстати, так и не вступила в силу.

Не останавливаясь подробно на содержании указанных конвенций, обратим внимание на их положения, касающиеся ответственности перевозчика за перевозку грузов и пассажиров соответственно. Такая ответственность зависит от вины, которая предполагается, ответственность имеет свои пределы, а для освобождения от ответственности перевозчик должен доказать, что ущерб произошел ввиду обстоятельств, которых он не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

Нужно признать, что в свете современного технологического развития транспорта и его безопасности данные положения об ответственности, которые содержатся в приведенных выше документах, являются устаревшими и, очевидно, нуждаются в корректировке подобно той, которая имеет место в Монреальской конвенции по международным воздушным перевозкам 1999 г.

Список источников

1. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ/CMNI) 2001г. // СЗ РФ. 2007. № 44. Ст. 5284.
2. Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г. (СМПВ/AGN) // СЗ РФ. 2007. № 44. Ст. 5284.
3. Женевская конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КППВ/CVN) 1976 г. // Правовая система «Гарант».

4. *Иванова Т.Н.* Транспортное право и законодательство: содержание и перспективы развития: монография. М.: Юстицинформ, 2022.

5. *Ивашова Т., Иванова Т.* Проблемы ответственности в трансграничных перевозках по внутренним водным путям международного значения // Право и экономика. 2017. № 6.

6. Конвенция о режиме судоходства на Дунае 1948 г. // Ведомости ВС СССР. 1949. № 61.

7. Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер 1992 г. // Бюллетень международных договоров. 1999. № 10.

8. *Котова М.В.* Современные принципы правового регулирования судоходства на международных реках Европы // Пробелы в российском законодательстве. 2015. № 3.

9. Модельный кодекс внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ (принят на 49-м пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ) // URL: https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=116277 (дата обращения: 25.06.2024).

References

1. Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CHGV/CMNI) 2001 // SZ RF. 2007. No. 44. Art. 5284.

2. European Agreement on the Most Important Inland Waterways of International Importan-

ce (SMW/AGN) // NW RF. 2007. No. 44. Art. 5284.

3. Geneva Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterways (CPPV/CVN) 1976 // Legal system "Garant".

4. *Ivanova T.N.* Transport law and legislation: content and development prospects: monograph. M.: Justitsinform, 2022.

5. *Ivashova T., Ivanova T.* Problems of liability in cross-border transportation on inland waterways of international importance // Law and Economics, 2017. No. 6.

6. Convention on the Regime of Navigation on the Danube, 1948 // Gazette of the USSR Armed Forces. 1949. No. 61.

7. Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes, 1992 // Bulletin of International Treaties. 1999. No. 10.

8. *Kotova M.V.* Modern principles of legal regulation of navigation on international rivers of Europe // Gaps in Russian legislation. 2015. No. 3.

9. Model Code of Inland Water Transport for the CIS Member States (adopted at the 49th plenary meeting of the Interparliamentary Assembly of the CIS Member States) // URL: https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=116277 (date of access: 06/25/2024).

Информация об авторах

Д.П. Стригунова — профессор кафедры международного и интеграционного права Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, доктор юридических наук, доцент;

Н.Д. Эриашвили — профессор кафедры гражданского и трудового права, гражданского процесса Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, профессор кафедры частного права Государственного университета управления, кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники.

Information about the authors

D.P. Strigunova — Professor at the Department of International and Integration Law of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Doctor of Law, Docent;

N.D. Eriashvili — Professor of the Department of Civil and Labor Law, Civil Process of the Moscow University of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.Ya. Kikot', Professor of the Department of Private Law of the State University of Management, Doctor of Economics, Candidate of Law, Candidate of Historical, Professor, Laureate of the Russian Government Prize in Science and Technology.

Сведения о вкладе каждого автора

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 15.07.2024; одобрена после рецензирования 15.08.2024; принята к публикации 13.09.2024.

The article was submitted to the editorial office 15.07.2024; approved after review 15.08.2024; accepted for publication 13.09.2024.