

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Закатнова Анна Александровна

студент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Шевченко София Васильевна

студент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Иванова Татьяна Александровна

научный руководитель, канд. юрид. наук, доцент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Аннотация. В данной статье дается краткая характеристика международных перевозок в условиях санкций. Целью статьи является выявление актуальных проблем на момент введения санкций непосредственно для России на осуществление международных перевозок, установить позитивные и негативные факторы, воздействующие на развитие международных перевозок России в настоящее время.

Ключевые слова: международные перевозки, транспорт, транспортировка, иностранный элемент, договор, санкции.

В условиях глобализации мировой экономики и всего мирового сообщества транспорт превратился в один из системообразующих элементов, обеспечивающих быстрое и комфортное перемещение людей и некоторых видов грузов в любую точку земного шара.

Под международными перевозками (международными сообщениями) принято понимать транспортировку грузов и пассажиров между двумя и более странами. Особенностью правоотношений, возникающих при международной перевозке, является наличие в них иностранного элемента. Перевозка выполняется из одной страны в другую, и иностранный элемент связан с процессом транспортировки, перемещения. Поэтому, например, присутствие иностранного пассажира на внутреннем рейсе не делает соответствующую перевозку международной.

Для признания перевозки международной важен факт заключения договора международной перевозки. При этом не требуется, чтобы она фактически осуществлялась по территории двух или нескольких стран, достаточно всего лишь начать такую перевозку.

Груз или пассажир могут и не пересечь государственной границы (например, в случае утраты груза во время следования его в пределах страны отправления), однако их перевозка будет подпадать под правовой режим международной перевозки [1].

Перевозка может выполняться несколькими транспортными организациями, последовательными перевозчиками и при этом оставаться международной, даже если некоторые из соперевозчиков выполняют свою часть перевозки в пределах границ своего государства.

На сегодняшний день существуют различные виды международных сообщений и можно поделить на критерии в зависимости характера транспортных организаций и способа перемещения отдельными видами транспорта морские, железнодорожные, автомобильные, воздушные, внутренние водные (речные) и перевозки в смешанном сообщении.

Сфера данных отношений регулируются международными соглашениями, которые существуют на каждом виде транспорта. Среди множества таких соглашений можно выделить наиболее значимые международные многосторонние договоры РФ, регулирующие условия перевозок: на автомобильном транспорте - Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Женевская конвенция 1956 г. (ЦМР)); на воздушном - Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.) [2]; на морском - Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссельская конвенция 1924 г.), Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (Афинская конвенция 1974 г.).

На железнодорожном транспорте действуют многостороннее Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1950 г. (СМГС) и Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении 1950 г. (СМПС). 17 июля 2009 г. в России принят Федеральный закон № 152-ФЗ о присоединении к Бернской конвенции о международных железнодорожных перевозках 1980 г. (КОТИФ), устанавливающей подробные правила перевозок между странами в Западной и Центральной Европе, некоторых странах Северной Африки, Ближнего Востока.

Обстоятельства, произошедшие на международной арене в 2022 году, негативно сказались на экономике Российской Федерации, в том числе, влияние санкций не обошли стороной транспортную логистику. Санкции против России включают ряд мер направленных против российских компаний, осуществляющих авиа, морские, железнодорожные, а также автомобильные перевозки.

Согласно введенным санкциям, транспортные средства с белорусскими и российскими регистрационными знаками не имеют право перемещаться с грузами по территории ЕС. Так же в рамках 5-ого пакета санкций ЕС ввела запрет на экспорт различных товаров, составляющих большой объем перевозок. Ограничения не коснулись железнодорожного транспорта, что даёт возможность для организации трафика.

Уже в конце февраля международные организации и западные страны начали вводить против России экономические санкции. Крупные международные компании приостановили заход своих судов в российские порты и до сегодняшнего дня остается открытым вопрос: «Как осуществлять транспортную логистику в страны ЕС?».

Крупные международные курьерские службы TNT и UPS, которые обеспечивали большую долю поставок Интернет-торговли также приостановили свою работу с Россией.

Проблемы не обошли стороной и авиаперевозчиков – многие европейские компании бойкотировали авиасообщение. К примеру, FedEx приостановил экспорт из России и все доставки по стране с 4 марта. DHL временно остановили доставку грузов и документов в и из России и Беларуси. На момент написания статьи груз в ЕС и США можно отправить через отечественный сервис российского перевозчика Шереметьево «Карго».

Ввиду сложившейся ситуации в стране и ограниченного выбора транспортировки сложились несколько путей решений данной проблемы. Во-первых, участились случаи использования комбинированного варианта доставки по схеме: вагон/авто – авто/вагон, через Турцию с применением морского транспорта и автомобильного. Во-вторых, использование железнодорожного транспорта. В-третьих, происходит постепенная переориентация на рынки других стран. Приоритетными направлениями на данный момент являются: Республика Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Турция, Азербайджан, Грузия, Туркменистан и азиатский рынок. Несомненно, развитие новых направлений и переориентация рынка можно определить как положительный фактор в условиях введенных санкций.

Но, к сожалению, предложенные пути решения проблем выше не разрешили всех вопросов,

которые возникли как у западных контрагентов, так и у отечественных компаний. Так, например, санкции и контрсанкции, прерывание логистических цепочек, самовольный отказ западных компаний от сотрудничества с российскими организациями — привели к тому, что поставщики и подрядчики не получили зарубежные товары и оборудование, плюс ко всему не исполнили обязательства перед своими контрагентами. С 10 октября 2022 года запрещен въезд в Россию грузовиков из ЕС, Великобритании и других стран в качестве зеркального ответа на этот же запрет. В результате исполнители оказываются под ударом: заказчики, не получив указанного в договоре товара, требуют от них неустойку и убытки.

В условиях сложившейся ситуации Компетентные органы иностранных государств склонны рассматривать текущую ситуацию как *форс-мажор*, освобождая контрагента от ответственности в течение неопределенного времени, а ГК РФ не рассматривает неисполнение работ или поставок контрагентом как *форс-мажор* [3].

Санкт-Петербургская торгово-промышленная палата в марте 2022 г. разместила на своем официальном сайте разъяснения по выдаче заключений, подтверждающих обстоятельства *форс-мажора*. Среди разъяснений приведен также ответ на вопрос о том, как получить заключение о *форс-мажоре* в текущей ситуации (введение санкций). В настоящее время в условиях сегодняшнего дня ТПП РФ проводит работу по формированию нормативно-правовой базы и изменению порядка выдачи заключений, учитывающего последствия санкций при исполнении внутрироссийских договоров.

До определения ТПП РФ условий признания *форс-мажором* санкционных ограничений для российских компаний, обращения будут рассматриваться в соответствии с действующими правилами, т.е. на заявление может быть выдан отказ. ТПП РФ обратило внимание на то, что в случае внесения новых правил для выдачи заключений, признание санкций *форс-мажором* не может быть «универсальным» основанием для всех российских предпринимателей. При рассмотрении заявлений каждое будет оцениваться индивидуально.

В свою очередь Правительство РФ поручило Минюсту и Минэкономразвития подготовить предложения, предусматривающие возможность признания западных санкций чрезвычайным и непредотвратимым при данных условиях обстоятельством (*форс-мажором*) для нарушителей контрактных обязательств [4]. Такие изменения должны освободить предпринимателей от ответственности, если они не могут выполнить свои обязательства перед контрагентами в том числе из-за ограничения западными странами поставок комплектующих в условиях санкций.

В заключение хочется отметить, что в настоящее время еще не сложилось правоприменительной практики по вопросу о том, являются ли санкции и ограничительные меры, введенные в отношении РФ, ее граждан и организаций после 22 февраля 2022 г., обстоятельствами непреодолимой силы. Полагаем, что в такой ситуации можно ориентироваться на общие подходы, выработанные судами при оценке ранее вводившихся санкций.

Список литературы:

1. Богуславский М.М. Международное частное право. - 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Юристъ, 2006. 604 с.
2. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. - М.: Статут, 2015. 396 с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 16.04.2022) // Собрание законодательства РФ. 1994. №32. Ст. 3301.
4. Официальный сайт ГАРАНТ. Ру // URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения 10.01.2023).