



## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ

**С. Ф. КУГАН**

### ИСТОРИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье анализируется история развития и реализации правового регулирования перемещения товаров и грузов между странами, которая начиналась в далеком прошлом и зачастую представляла собой лишь варианты устной договоренности. Как правило, перемещение грузов через территорию нескольких государств связано с реализацией норм международного права в рамках внутреннего законодательства. Предпринята попытка совмещения международных и национальных правовых норм для эффективного использования потенциала логистики. Делается вывод: необходимо использовать все возможности для интеграции отечественной логистической системы в мировую систему трансграничных перевозок.

**Ключевые слова:** мировая экономика; логистический потенциал территории; международные перевозки; национальные правовые нормы.

**УДК** 341(476)

Реализация трансграничных перевозок осуществляется на основе международных торговых договоров, так как объектом транспортировки является товар, т. е. груз. И первые правовые нормы, регулирующие движение товарных потоков, появляются в серьезных кодификациях Европейского континента (Англия) в виде закона о купле-продаже товаров (1893 г.), который претерпев значительные изменения, переиздавался в 1979, 1994 и 1995 гг. Необходимо отметить, что подобные законы имели место и в Скандинавских странах: Швеция — 1905 г., Дания — 1906 г., Норвегия — 1907 г. Несмотря на общее название, данные документы имели различия, что приводило к конфликтам в торговой среде.

В начале XX в. было принято Генеральное соглашение по тарифам и торговле — ГАТТ (General Agreement on Tariffs and Trade — GATT), подписанное в Женеве представителями 23 стран (октябрь 1947 г.). Этот шаг положил начало либерализации торговли товарами через снижение импортных тамо-

---

*Светлана Федоровна КУГАН (sfkugan@mail.ru), кандидат экономических наук, докторант кафедры организации и управления Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).*

женных пошлин. Об уникальности данного соглашения говорит продолжительность его действия (47 лет) и то, что основной юридический текст ГАТТ оставался в том виде, в каком он был принят в 1948 г. В качестве дополнений к нему принимались многосторонние соглашения с ограниченным кругом участников.

Параллельно велась работа над международной конвенцией, завершившейся принятием двух международных конвенций: ULIS и ULFIS (1964 г.), регламентирующих заключение международных договоров о реализации товаров. Все это способствовало началу работы по широкому признанию взаимодействий в среде международного торгового сообщества, итогом которой стало принятие в 1980 г. Венской конвенции «О договорах международной купли-продажи товаров» [1, с. 8].

Несмотря на тот факт, что Конвенция была принята в конце XX в., она и по сей день остается эталоном права и способствует урегулированию спорных вопросов, имеющих место при реализации международной торговли. Ее участниками по состоянию на 2017 г. являются 85 государств мира, и, по различным статистическим оценкам, более двух третей современного общего трансграничного оборота товаров происходит в правовом режиме Венской конвенции. Как правило, само применение Конвенции осуществляется в рамках договоренности между представителями предприятий или организаций, относящихся к разным государствам. К сожалению, гарантии, даваемые Конвенцией на процесс движения товаров, не исключают наличие определенных рисков и затрат при перемещении хотя бы через одну границу. В связи с этим появилась необходимость распределения возникающих обязанностей и степени ответственности каждой из сторон торговых отношений.

В 1936 г. Международная торговая палата (International Chamber of Commerce — ICC) предприняла первую попытку решения указанных проблем. Комитет палаты разработал правила толкования, которые впоследствии были изданы в редакции Инкотермс (International commercial terms). Правила Инкотермс пересматривались неоднократно, поправки и дополнения вносились вплоть до 2010 г. Например, редакция 1990 г. описывала механизм составления договоров, связанный с возможностями компьютерной техники, в рамках которого договаривающиеся стороны соглашались в значительной степени общаться посредством электронного обмена данными (EDI).

Кроме того, Правила Инкотермс включают в себя 11 торговых терминов, наиболее часто встречаемых в международной торговле и охватывающих широкий спектр вопросов указанной сферы деятельности. Став ключевыми элементами международных торговых договоров, торговые термины указывают алгоритм действий, которые необходимо выполнять при перевозе товаров, оформлении таможенных документов, распределении расходов и доходов между контрагентами и пр. [2]. В последней версии Правил термины сгруппированы по видам транспорта, введены два новых термина: DAT (поставка на терминал) и DAP (поставка в место назначения), а также определена равнозначность электронных и бумажных документов. Широкое распространение Правил Инкотермс на международной арене позволило им перейти на уровень внутринациональной логистики, для чего в варианте 2010 г. прописано, что Правила представляется возможным использовать внутри государства, кроме того исключены все условия поставки, в которых упоминается государственная граница.

К сожалению, рассмотренные выше международные документы не прорабатывают детально регулируемый процесс транспортировки, а лишь устанавливают общие направления и принципы регулируемого процесса [3]. Именно поэтому в рамках международного товарообмена, при пересечении интересов

крупных региональных объединений государств, связанных общими границами и схожими экономическими интересами, возникла потребность в унификации права стран и субъектов хозяйствования, входящих в состав таких объединений.

Для формирования единообразного применения устанавливаемых в таких союзах правил особо приоритетными являются отношения, которые складываются в результате реализации внешнеэкономических связей, а также внешней торговли между субъектами определенных территорий.

При этом возникает необходимость в процессе унификации, означающем создание текстов норм действующих в разных правовых порядках. Это позволяет привести большинство документов к единой форме, а самим процессам придать единообразие норм в правовых порядках совместно участвующих в унификации субъектов. «Примером стандартизации законодательства о трансграничных примирительных процедурах является разработанный Комиссией ООН Типовой закон о международной коммерческой согласительной процедуре 2002 года» [4, с. 6].

В основе интеграции европейских государств лежит Договор об учреждении Европейского экономического сообщества 1957 г. Создание таможенного союза стало фундаментом экономического сотрудничества и предусматривало запрет на установление различных таможенных пошлин и сборов, количественных ограничений в рамках договоров, а также гарантировало свободное передвижение трудящихся, предоставление услуг и осуществление расчетов. Благодаря принятию этого документа были созданы необходимые условия для проведения общей торговой политики и формирования единого общеевропейского рынка. Ряд последующих документов: Единый европейский акт (1986 г.), Договор о Европейском союзе (1992 г.), Амстердамский договор (1997 г.) и т. д. регламентировали создание и функционирование Европейского союза, положив в его основу международно-договорной способ унификации права, что значительно облегчило процедуру заключения трансграничных договоров и снизило неопределенность в договорных отношениях. Вследствие указанных причин создание единообразных частноправовых норм явилось существенным условием формирования общеевропейского рынка. Процесс формирования сопровождался созданием различных ассоциаций, союзов и организаций всемирного характера, занимающихся проблемами каждого направления логистической деятельности и учитывающих положения международного права.

Деятельность практически всех международных организаций основывается на материальном праве, которое применяется в международной логистической сфере, в охране объектов интеллектуальной собственности и др. Кроме того, реализация значительного количества международных правовых документов в большей степени обусловлена национальными особенностями, вследствие чего отсутствует единый порядок внутренней регламентации реализации основных положений международных договоров.

Необходимо отметить, что в Республике Беларусь активно распространяется теория «трансформации», предполагающая реализацию положений и норм международного права внутри государства только в случае придания им силы национального права посредством издания того или иного внутригосударственного правового акта. Особенность белорусского подхода заключается в том, что нормы международных договоров встраиваются в систему внутреннего законодательства, что нашло отражение в ч. 2 ст. 23 закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах Республики Беларусь» [5] и ст. 33 закона Республики Беларусь «О международных договорах Республики Беларусь» [6].

Если объединить исследования сторонников теории трансформации [7; 8], то основными идеями данного направления будут следующие:

1. Международные нормы носят рекомендательный характер в сфере действия внутригосударственного права;

2. Реализация процесса признания опосредуется изданием соответствующего национально-правового акта.

Необходимо также учитывать, что в любом случае разрешение спорных вопросов — коллизии (от лат. *collisio* — столкновение) — зависит от места применения правового акта. Главенство международного договора над внутренними нормативными правовыми актами допускается только в случае согласия Республики Беларусь. Кроме того, многие «международные договоры Республики Беларусь могут быть приравнены по своей юридической силе к закону (если соответствующий договор подлежит ратификации парламентом), а также указу Президента (если для вступления договора в силу для Республики Беларусь достаточно его подписания Президентом Республики Беларусь), к постановлению правительства (если договор межправительственный и нет ратификации)» [9]. В каждом отдельном случае при возникновении противоречий стороны руководствуются нормой акта, обладающего более высокой юридической силой. При этом необходимо также учитывать тот факт, что декреты и указы Президента при определенных условиях имеют приоритет над законами (ч. 3 ст. 137 Конституции Республики Беларусь). Приоритетность кодексов по отношению к другим законам регламентирует ч. 6 ст. 10 закона «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», а действие норм даже согласованного международного договора может быть блокировано нормой внутреннего акта.

Хотелось бы отметить, что содержание статей, определяющих условия применения международных конвенций, подтверждает возможность их использования без обращения к коллизионным нормам. Одним из основных документов подобного типа является Венская конвенция, состоящая из четырех частей, каждая из которых разбита на главы, разделы и статьи (всего 101 статья) [10].

В ст. 1 настоящей Конвенции утверждается, что она «...применяется к договорам купли-продажи товаров между сторонами, коммерческие предприятия которых находятся в разных государствах:

- а) когда эти государства являются Договаривающимися государствами; или

- б) когда, согласно нормам международного частного права, применимо право Договаривающегося государства» [10].

Венская конвенция в подпункте а) п. 1 ст. 1 в качестве условия использования ее норм закрепляет участие в конвенции государств, на территории которых находятся стороны договора. Такая применимость именуется «непосредственной» [11] и реализуется без необходимости обращения к коллизионным нормам. Альтернативой данному варианту выступает так называемая косвенная применимость, когда согласно коллизионным нормам к договору применимо право государства — участника конвенции. Несомненно, важным положением является предоставление права «...сторонам договора возможности исключить ее действие, отступить от любого ее положения или изменить его действие» (п. 1 ст. 6). Каждый из участников договора по собственной доброй воле с учетом международного характера Конвенции должен содействовать достижению единообразия в ее применении и соблюдать добросовестность в международной торговле (п. 1 ст. 7). Аналогичный порядок применения кон-

венционных норм предусмотрен также в Конвенции ООН «Об исковой давности в международной купле-продаже товаров» (1974 г., в ред. Протокола об изменении Конвенции 1980 г.), Конвенциях УНИДРУА (UNIDROIT) 1988 г. «О международном финансовом лизинге» (п. 1 ст. 3), «О международном факторинге» (п. 1 ст. 2). Подобная детализация не гарантирует применимость норм международных конвенций в национальной правовой системе. Кроме того, ряд международных договоров с участием Беларуси не разграничивают непосредственную и косвенную применимость. В частности, транспортные конвенции определяют сферу действия через признаки международной перевозки (перемещение грузов/пассажиров по территории нескольких государств, как правило, с остановкой на территории иностранного государства (ст. 1 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г.)), что позволяет по-разному аргументировать порядок их применения.

Кроме того, вопрос о соотношении материального и коллизионного методов регулирования в международном частном праве в Республике Беларусь остается актуальным. При отсутствии общей нормы, закрепляющей первоочередное использование материально-правовых унификаций перед коллизионными нормами, правоприменителю следует руководствоваться целями создания материально-правовых договоров и конвенционными нормами, определяющими сферу их применения.

Необходимо отметить, что законодательные акты в сфере международных перевозок оказывают существенное влияние на эффективность работы транспортной отрасли. Поэтому введение жестких мер таможенного регулирования вызвано необходимостью защиты государственных интересов во внешней торговле с зарубежными странами.

Основным документом, определяющим последовательность выполнения на границе процедур с транспортными средствами и грузами, является Таможенный кодекс Республики Беларусь (ТК Республики Беларусь). Длительность периода доставки грузов в первую очередь связана с тем, что ТК Республики Беларусь в основном ориентирован на автомобильный транспорт и практически не учитывает специфику железнодорожного транспорта. При перемещении грузов по железной дороге имеют место сложности таможенного оформления грузов на передаточных станциях и длительные простои вагонов, отцепленных от поездов, связанные с необходимостью таможенного, карантинного и других видов досмотров. Учитывая динамичность таможенного законодательства, представляется необходимым осуществлять постоянное совершенствование и устранение имеющихся в нем пробелов и коллизий и, возможно, что «по мере разработки и введения в действие союзного законодательства претерпят существенные изменения нормативные правовые базы стран-участниц» [12, с. 198].

Таможенно-тарифное регулирование в Республике Беларусь осуществляется в соответствии с нормами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), регламентируемыми следующими документами: Единые правила определения страны происхождения, Единая товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, Единый таможенный тариф ЕАЭС.

Проведенный анализ нормативных актов показал, что национальные правовые акты всех стран-участниц положены в основу разработки союзной правовой базы в области таможенного и санитарного контроля, а смысловое содержание терминов практически аналогично.

Являясь транзитной страной, Беларусь сталкивается с рядом проблем, которые связаны не только с несовершенством законодательной базы, но и с недостаточным развитием транспортно-логистической инфраструктуры, не-

полным обеспечением необходимой пропускной способности приграничных пунктов и прочим, что ограничивает свободу движения товаров и услуг по территории государства, снижая при этом конкурентоспособность страны.

Несмотря на ряд проблем в реализации юридических норм, международное сотрудничество несомненно принесет в перспективе следующие преимущества:

- в процессе интеграции стран в экономические союзы происходит укрупнение рынков, формирование единого экономического пространства, гармонизация международных соглашений, что впоследствии дает возможность беспрепятственного перемещения товаров в рамках международной торговли и трансграничных перевозок;
- результатом совместной экономической деятельности становится улучшение экономических социальных показателей;
- международное сотрудничество дает дополнительные возможности для развития логистического потенциала территорий, а также стимулирования их экономического роста;
- формирование таможенных союзов в части единства таможенных территорий приводит к притоку инвестиций в такие объединения.

Поэтому одной из главных задач для Беларуси остается плотное взаимодействие и сотрудничество на международном рынке, использование всех возможностей интеграции отечественной логистической системы в мировую систему трансграничных перевозок.

Кроме того, одним из главных вопросов для Республики Беларусь остается вопрос членства во Всемирной торговой организации (ВТО), которая стала преемницей ГАТТ. Основными направлениями проводимых переговоров по присоединению к ВТО являются следующие направления: «...приведение национального законодательства Республики Беларусь в соответствие с многосторонними соглашениями ВТО; доступ на рынок товаров; доступ на рынок услуг; государственная поддержка сельского хозяйства» [13].

В Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. особо отмечено, «...что привлечение транзитных грузовых потоков на территорию нашей страны призвано играть одну из главных ролей в процессе развития экспорта транспортных услуг» [14, с. 87]. То есть решение задачи по привлечению международного транзита несомненно приведет к положительному экономическому эффекту в различных аспектах — от стимулирования стагнационного развития региональной экономики до увеличения поступлений в бюджет за счет оказания сопутствующих международному транзиту логистических услуг. Для этого необходимо как минимум реализовать процессы модернизации логистического потенциала регионов страны.

В свою очередь для наращивания логистического потенциала регионов необходимо упростить процедуры международного сообщения, унифицировать транспортные и сопроводительные документы, развивать IT-технологии и веб-серверы на транспорте и самое главное — повышать оперативность информационного взаимодействия для снижения коммуникационных издержек. Для этого необходимо в первую очередь усовершенствовать национальную законодательную базу в части применения международных конвенций, а также разработать новые электронные решения (в строгом соответствии с мировыми правовыми нормами) для возможности перехода к полному циклу электронного документооборота и легкому, беспрепятственному коммуникационному и информационному взаимодействию.

### Литература и электронные публикации в Интернете

1. *Родкина, Т. А.* Информационно-коммуникационное обеспечение логистики трансграничных перевозок товаров в интегрированном пространстве : науч. моногр. / Т. А. Родкина, Е. М. Комарова. — М. : ВИНТИ РАН, 2017. — 120 с.  
*Rodkina, T. A.* Informatsionno-kommunikatsionnoe obespechenie logistiki transgranichnykh perevozok tovarov v integrirovannom prostranstve [Information and communication support for the logistics of cross-border transportation of goods in an integrated space] : nauch. monogr. / T. A. Rodkina, E. M. Komarova. — M. : VINITI RAN, 2017. — 120 p.
2. *Рамберг, Я.* Комментарий ICC к Инкотермс 2010: понимание и практическое применение. Публикация ICC № 720 / Я. Рамберг. — М. : Инфотропик Медиа, 2011. — 352 с.  
*Ramberg, Ya.* Kommentariy ICC k Inkoterms 2010: ponimanie i prakticheskoe primeneniye. Publikatsiya ICC N 720 [ICC Commentary on Incoterms 2010: Understanding and Pract. application. ICC Publication No. 720] / Ya. Ramberg. — M. : Infotropik Media, 2011. — 352 p.
3. *Кокин, А. С.* Международная морская перевозка грузов: право и практика / А. С. Кокин. — М. : Инфотропик Медиа, 2012. — 784 с.  
*Kokin, A. S.* Mezhdunarodnaya morskaya perevozka грузов: pravo i praktika [International sea carriage of goods: law and practice] / A. S. Kokin. — M. : Infotropik Media, 2012. — 784 p.
4. *Маковский, А. Л.* Проблемы унификации международного частного права : моногр. / отв. ред. А. Л. Маковский, И. О. Хлестова. — М. : ИЗиСП, Юриспруденция, 2012. — 488 с.  
*Makovskiy, A. L.* Problemyi unifikatsii mezhdunarodnogo chastnogo prava [Problems of unification of private international law] : monogr. / otv. red. A. L. Makovskiy, I. O. Hlestova. — M. : IZiSP, Yurisprudentsiya, 2012. — 488 p.
5. О нормативно-правовых актах Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 10 янв. 2000 г., № 361-З // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2013.
6. О международных договорах Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г., № 421-З // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2013.
7. *Черниченко, С. В.* Теория международного права : в 2 т. / С. В. Черниченко. — М. : НИМП, 1999. — Т. 1. : Современные теоретические проблемы. — 336 с.  
*Chernichenko, S. V.* Teoriya mezhdunarodnogo prava [The theory of international law] : v 2 t. / S. V. Chernichenko. — M. : NIMP, 1999. — T. 1. : Sovremennyye teoreticheskie problemyi. — 336 p.
8. *Зыбайло, А. К.* К вопросу о соотношении международного и национального права (теоретические аспекты) / А. К. Зыбайло // Белорус. журн. междунар. права и междунар. отношений. — 1998. — № 3. — С. 3–9.  
*Zyibaylo, A. K.* K voprosu o sootnoshenii mezhdunarodnogo i natsionalnogo prava (teoreticheskie aspektyi) [On the question of the relationship between international and national law (theoretical aspects)] / A. K. Zyibaylo // Belarus. zhurn. mezhdunar. prava i mezhdunar. otnosheniy. — 1998. — N 3. — P. 3–9.
9. Комментарий к ст. 33 Закона о международных договорах [Электронный ресурс] // Научно-практический комментарий к Закону Республики Беларусь от 23.07.2008 г. № 421-З «О международных договорах Республики Беларусь» (под ред. Л. В. Павловой) // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2013.
10. Венская конвенция — единым текстом [Электронный ресурс] // Офиц. сайт CISG. — Режим доступа: <http://www.cisg.ru/tekst-venskoj-konvencii-polnostyu.php>. — Дата доступа: 14.07.2018.

11. Комментарий к ст. 1 Конвенции ООН [Электронный ресурс] // Сборник ЮНСИТРАЛ по прецедентному праву, касающемуся Конвенции Организации Объединенных Наций о международной купле-продаже товаров. — Режим доступа: [http://www.uncitral.ru/case\\_law/digests/cisg.html](http://www.uncitral.ru/case_law/digests/cisg.html). — Дата доступа: 14.07.2018.

12. Авдей, А. Г. О гармонизации законодательства Таможенного союза и его стран-участниц в области надзора и контроля за безопасностью товаров (продукции) / А. Г. Авдей // Беларусь в современном мире : материалы IX Междунар. конф., посвященной 89-летию образования Белорусского государственного университета, Минск, 29 окт. 2010 г. ; редкол.: В. Г. Шадурский [и др.]. — Минск, 2010. — 303 с.

*Avdey, A. G. O garmonizatsii zakonodatel'stva Tamozhennogo soyuza i ego stran-uchastnits v oblasti nadzora i kontrolya za bezopasnost'yu tovarov (produksii) / A. G. Avdey // Belarus' v sovremennom mire [Belarus in the modern world] : materialy IX Mezhdunar. konf., posvyashchennoy 89-letiyu obrazovaniya Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta, Minsk, 29 okt. 2010 g. ; redkol.: V. G. Shadurskiy [i dr.]. — Minsk, 2010. — 303 p.*

13. Переговорный процесс по присоединению Беларуси к ВТО [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел Респ. Беларусь. — Режим доступа: <http://mfa.gov.by/export/wto/accession/>. — Дата доступа: 01.09.2018.

14. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Министерство экономики Респ. Беларусь. — Режим доступа: [http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001251\\_55175\\_NSUR.pdf](http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001251_55175_NSUR.pdf). — Дата доступа: 10.03.2018.

---

---

**SVIATLANA KUHAN**

---

## ***HISTORICAL ASPECTS OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION***

---

**Author affiliation.** *Sviatlana KUHAN (sfkugan@mail.ru), Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).*

**Abstract.** The article discusses the history of the development and implementation of legal regulation of the movement of goods and cargo between countries, that started in the remote past, and used to be based on mere verbal agreement of various kind. As a rule, the movement of goods through the territory of several states is connected with the implementation of international law within the framework of domestic law. Therefore, an attempt was made to reconcile international and national legal provisions for the effective use of the potential of logistics. The conclusion is drawn that it is necessary to use all opportunities for the integration of the domestic logistics system into the global system of cross-border transportation.

**Keywords:** world economy; logistic potential of the territory; international transportation; national legal provisions.

**UDC** 341(476)

---

---

*Статья поступила  
в редакцию 15.10. 2018 г.*