INTERNATIONAL JOURNAL OF SCIENTIFIC RESEARCHERS
ISSN: 3030-332X Impact factor: 9,493 Volume 17, issue 1, Aprel 2026
https://wordlyknowledge.uz/index.php/IJSR worldly knowledge
Index: google scholar, research gate, research bib, zenodo, open aire.
https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=wosjournals.com&btnG
https://www.researchgate.net/profile/Worldly-Knowledge
https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3030-332X

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Мусаев Бекзод Хасан угли
студент Университет мировой экономики и дипломатии
e-mail: musayevbek.002@gmail.com
тел.: +998 93 462 99 99
Алиева Зухра Элдосовна
студентка Университет мировой экономики и дипломатии
e-mail: zuxra020205@icloud.com
тел.: +998 90 095 00 45

Аннотация: В данной статье анализируются правовые основы международных перевозок, их виды и деятельность регулирующих международных организаций. В исследовании рассматриваются коллизионные нормы в транспортном праве, особенности автомобильных, морских и смешанных перевозок, а также вопросы ответственности перевозчика. На примере Конвенции КДПГ (CMR) изучены практические кейсы, связанные с повреждением грузов. В заключении описываются геополитические риски и инфраструктурные проблемы в современной международной логистике.

Ключевые слова: международные перевозки, транспортное право, коллизионные нормы, конвенция КДПГ, коносамент, чартер, смешанные перевозки, ответственность перевозчика, логистика, таможенные процедуры.

Annotatsiya: Ushbu maqolada xalqaro tashishlarning huquqiy asoslari, ularning turlari va tartibga soluvchi xalqaro tashkilotlar faoliyati tahlil qilingan. Tadqiqotda transport huquqidagi kollizion normalar, avtomobil, dengiz va aralash tashishlarning o‘ziga xos xususiyatlari, shuningdek, tashuvchining javobgarligi masalalari yoritilgan. KDPG (CMR) konvensiyasi misolida yuklarning shikastlanishi bilan bog‘liq amaliy holatlar ko‘rib chiqilgan. Yakunda zamonaviy xalqaro logistikadagi geosiyosiy risklar va infratuzilma bilan bog‘liq muammolar bayon etilgan.

Kalit so‘zlar: xalqaro tashishlar, transport huquqi, kollizion normalar, KDPG konvensiyasi, konosament, charter, aralash tashishlar, tashuvchi javobgarligi, logistika, bojxona tartib-taomillari.

Abstract: This article analyzes the legal foundations of international transportation, its types, and the activities of regulating international organizations. The study examines conflict of laws rules in transport law, the specifics of road, maritime, and multimodal transport, as well as carrier liability issues. Practical cases related to cargo damage are studied using the CMR Convention as an example. Finally, the article outlines geopolitical risks and infrastructure challenges in modern international logistics.

Keywords: international transportation, transport law, conflict of laws, CMR Convention, bill of lading, charter, multimodal transport, carrier liability, logistics, customs procedures.

Понятие международных перевозок

ISSN: 3030-332X Impact factor: 9,493 Volume 17, issue 1, Aprel 2026
https://wordlyknowledge.uz/index.php/IJSR worldly knowledge
Index: google scholar, research gate, research bib, zenodo, open aire.
https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=wosjournals.com&btnG
https://www.researchgate.net/profile/Worldly-Knowledge
https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3030-332X

Международные перевозки - это перевозка грузов, пассажиров и их багажа между двумя или более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключёнными этими государствами международными соглашениями. Договор перевозки- это вторичная внешнеторговая сделка, особый вид международных коммерческих контрактов, включающий публично- правовой (статус транспортной среды) и частноправовой (организация перевозки) аспекты. Признаки международных перевозок: пересечение государственной границы; наличие иностранного элемента; регулирования международном правом. Виды международных перевозок: 1 железнодорожные; 2 автомобильные; 3 воздушные; 4 водный (речной и морской). Существует еще трубопроводной транспорт, но его использование не представляет собой договор перевозки. Серьезной спецификой обладают транзитные, смешанные, контейнерные и комбинированные международные перевозки.

Источники правового регулирования

1 Международные договоры
- Конвенции
- Соглашения

2 Национальное законодательство
- Гражданский кодекс Республики Узбекистан
- Транспортные кодексы

3 Международные обычаи
4 Акты международных организации
5 Судебная и арбитражная практика
6 Договор перевозки

Международные организации

Организация Объединённых Наций (ООН)

Организация Объединённых Наций играет важную роль в регулировании международных перевозок, разрабатывая универсальные правовые нормы и международные конвенции. Она способствует унификации транспортного законодательства и развитию международной торговли. Существенное значение имеют её специализированные органы, такие как UNCITRAL и UNECE, которые формируют правовые стандарты в сфере транспорта и логистики.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

International Civil Aviation Organization - специализированное учреждение ООН, регулирующее международную гражданскую авиацию. Организация разрабатывает международные стандарты и правила, направленные на обеспечение безопасности полётов, координацию авиаперевозок и эффективное использование воздушного пространства.

International Maritime Organization (IMO)

International Maritime Organization регулирует международное морское судоходство, обеспечивая безопасность на море и защиту окружающей среды. Она разрабатывает ключевые международные конвенции, включая SOLAS и MARPOL, устанавливающие единые правила морских перевозок.

International Road Transport Union (IRU)

International Road Transport Union занимается развитием международных автомобильных перевозок и упрощением таможенных процедур. Организация управляет

системой МДП (TIR), которая ускоряет пересечение границ и снижает административные барьеры в международной логистике.

Коллизионные нормы

Коллизионные привязки в транспортных правоотношениях: закон страны отправления (lex loci expeditionis) регулирует правомерность принятия, отправления упаковку, документы и ограничения на вывоз, установленные почтовым законодательством места подачи; закон страны прибытия (lex loci destinationis) право государства, где завершается перевозка; закон страны следования (lex loci transitūs) право государства, через территорию которого осуществляется перевозка; закон страны заключения договора (lex loci contractus) право государства, где заключён договор перевозки; закон юридического лица (перевозчика) (lex societatis) право государства, где зарегистрирован перевозчик; закон страны происшествия (lex loci delicti commissi) право государства, где произошло правонарушение или причинён вред; закон флага(lex flagi) право государства, под флагом которого зарегистрировано транспортное средство (особенно судно); закон суда (lex fori) право государства, где рассматривается спор; закон стороны, признающей претензию (lex debitoris / lex creditoris - в зависимости от ситуации) право государства стороны, принимающей или исполняющей обязательство по претензии. Транспортное средство – это особая категория вещей. В большинстве государств подлежит государственной регистрации и по своему правовому статусу даже приравнивается к недвижимому имуществу (условные недвижимости). Такое имущество имеет свой личный закон – право государства регистрации. Автономия воли сторон является генеральной привязкой договора международной перевозки. При отсутствии соглашении сторон применятся критерий наиболее тесной связи.

Международные автомобильные перевозки

Международная автомобильная перевозка – это перевозка грузов и пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, пункт назначения на территории другого. Основным документом регулирующий международные автомобильные перевозки Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года. Сфера действия Конвенции применятся ко всем договорам дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки и место доставки грузов находиться на территории двух разных государств, хотя бы одной из которых является участником данной Конвенции. В КДПГ закреплены основные условия перевозки, установлен перечень перевозок, к которым Конвенция не применятся перевозки почты и покойников, перевозки мебели при переездах. Необходимо отметить, что применение Конвенции не зависит от места жительства и национальности сторон договора. Более того, нормы КДПГ имеют императивные характер отступление от ее положений недействительны, стороны не в праве изменять ее правила. Конвенция МДП определяет порядок оформления таможенных формальностей и процедуру таможенного досмотра. Основной атрибут Конвенции – книжка МДП (единый таможенный документ), обладатель которого пользуется преимуществом первоочередного таможенного оформления (за TIR) Международные автомобильные перевозки осуществляется при условии обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика. Страхование должно распространяться на весь ущерб, который может быть причинен транспортным средством.

ISSN: 3030-332X Impact factor: 9,493 Volume 17, issue 1, Aprel 2026
https://wordlyknowledge.uz/index.php/IJSR worldly knowledge
Index: google scholar, research gate, research bib, zenodo, open aire.
https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=wosjournals.com&btnG
https://www.researchgate.net/profile/Worldly-Knowledge
https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3030-332X

Пределы ответственности перевозчика по КДПГ

Перевозчик несёт ответственность за полную или частичную утрату товаров и за ущерб, причиненный им как с момента принятия товара к перевозке, так и до момента их доставки. Предел ответственности автоперевозчика ограничен 25 золотыми швейцарскими франками (10,64 долл. США) за килограмм недостающего веса брутто, если стоимость груза не была объявлена грузоотправителем.

Освобождение от ответственности по КДПГ

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, ущерб или задержку доставки груза, если они возникли в результате: неправомерных действий или небрежности истца; указаний истца, не связанных с виной перевозчика; специфических свойств самого груза; обстоятельств, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых не мог предотвратить. Кроме того, Конвенция предусматривает специальные риски. Например, перевозка на открытых грузовиках без брезента, если это прямо оговорено в накладной (ст. 17). В этом случае бремя доказывания лежит на перевозчике.

Международные смешанные перевозки

Смешанная перевозка - это последовательное использование двух и более видов транспорта в международном грузовом или пассажирском сообщении. Основной особенностью таких перевозок является то, что перемещение осуществляется в рамках единой логистической цепи, несмотря на смену видов транспорта. Выделяется два вида смешанных перевозок: непрямая и прямая. Непрямая смешанная перевозка выполняется на основе нескольких договоров, при этом правовой режим на отдельных этапах перевозки различен и определяется соответствующими международными конвенциями, такими как Конвенция КДПГ (1956 г.) для автомобильных перевозок, Варшавская или Монреальская конвенции для воздушных перевозок и Гаагско-Висбийские правила для морских перевозок. Такая перевозка, как правило, организуется экспедитором. Прямая смешенная перевозка, которая оформляется сквозным транспортным документом, покрывающим все участвующих в ней транспорта. Международно-правовое регулирование смешанных перевозок осуществляется, прежде всего, на основе Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года, а также Правил ЮНКТАД/МТП по мультимодальным транспортным документам 1992 года, которые применяются в практике в качестве рекомендательных норм. В связи с недостаточной унификацией значительную роль продолжают играть международные конвенции, регулирующие отдельные виды транспорта.

Ответственность перевозчика в международных перевозках

Ответственность перевозчика в международных перевозках представляет собой обязанность возместить ущерб, причинённый при перевозке грузов, багажа или пассажиров. Перевозчик несёт ответственность за утрату груза (полную или частичную), его повреждение или порчу, а также за просрочку доставки. В сфере пассажирских перевозок он также отвечает за вред, причинённый жизни и здоровью пассажиров. В международном транспортном праве, как правило, действует принцип презумпции вины перевозчика, согласно которому он считается виновным, пока не докажет обратное. Особенностью данной ответственности является её ограниченный характер: международные конвенции устанавливают пределы возмещения ущерба, например, в зависимости от веса груза или фиксированных сумм. Кроме того, перевозчик может быть освобождён от ответственности, если докажет, что ущерб возник вследствие обстоятельств непреодолимой силы, вины отправителя или получателя, особых свойств груза либо иных обстоятельств, которые он не мог предотвратить. Таким образом,

ответственность перевозчика в международных перевозках носит договорный и унифицированный характер, регулируется международными соглашениями и направлена на баланс интересов всех участников перевозочного процесса.

Коносамент

Коносамент -это основной транспортный документ в международных морских перевозках грузов. Он выдаётся перевозчиком (судовладельцем или его агентом) грузоотправителю после принятия груза к перевозке. Коносамент подтверждает, что перевозчик принял груз и обязуется доставить его в порт назначения и выдать грузополучателю.

Функции коносамента

Расписка перевозчика - подтверждает факт принятия груза, его количество, внешнее состояние и упаковку.

Доказательство договора перевозки - содержит условия договора между отправителем и перевозчиком.

Товарораспорядительный документ (документ титула) - даёт право его владельцу распоряжаться грузом (продавать, закладывать или получать его в порту). Это делает коносамент ценной бумагой.

Виды коносамента

Именной - выдается на имя конкретного получателя (не передаётся по индоссаменту).

Ордерный - выдается «приказу» отправителя или получателя (самый распространённый, передаётся по передаточной надписи — индоссаменту).

На предъявителя - передаётся простым вручением (используется редко).

По моменту выдачи:

Бортовой - груз уже погружен на судно.

Принятый к перевозке - груз принят, но ещё не погружен.

Чартер

Чартер - это договор морской перевозки, по которому судовладелец (фрахтовщик) предоставляет фрахтователю всё судно, его часть или определённую грузовое помещение для перевозки груза за установленную плату. Чартер используется в основном при перевозке больших партий грузов.

Основные виды чартера

- Рейсовый -на один или несколько рейсов;
- Тайм-чартер -на определённый срок;
- Димайз-чартер -аренда судна без экипажа.

Практические кейсы

Компания из Германия заключила договор с перевозчиком на доставку партии бытовой техники в Узбекистан автомобильным транспортом. Перевозка осуществлялась в соответствии с Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR, 1956 г.). При получении груза было обнаружено, что часть товара повреждена (разбита техника), что подтверждено актом приёмки.

Проблема: Несёт ли перевозчик ответственность за повреждение груза и в каком объёме?

Решение: Согласно Конвенции КДПГ перевозчик отвечает за полную или частичную утрату груза, а также за его повреждение, если это произошло в период между принятием груза к перевозке и его выдачей получателю. При этом действует

ISSN: 3030-332X Impact factor: 9,493 Volume 17, issue 1, Aprel 2026
https://wordlyknowledge.uz/index.php/IJSR worldly knowledge
Index: google scholar, research gate, research bib, zenodo, open aire.
https://scholar.google.com/scholar?hl=ru&as_sdt=0%2C5&q=wosjournals.com&btnG
https://www.researchgate.net/profile/Worldly-Knowledge
https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3030-332X

принцип вины перевозчика. В этом случае перевозчик обязан доказать, что повреждение произошло вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить к примеру: форс -мажор или же особые свойства груза. Если, же перевозчик не докажет свою невиновность, в этом случае он будет нести ответственность.

Проблемы возникающих в международных перевозках

Международных перевозках возникают следующие основные проблемы: геополитические риски и санкции, приводящие к изменению маршрутов и росту затрат; постоянное удорожание перевозок из-за повышения цен на топливо и страхование; длительные таможенные и пограничные задержки; недостаток инфраструктуры и дефицит кадров (водителей, пилотов, моряков); правовые сложности, связанные с разными конвенциями и ответственностью перевозчика; а также жёсткие экологические требования.

Заключение:

Международные перевозки является сложной системой, регулируемой рядом международных конвенций. Несмотря на наличие унифицированных норм, в данной сфере имеются проблемы, такие как геополитические риски, рост стоимости, таможенные задержки, недостаток инфраструктуры, а также правовые коллизии, связанные с определением ответственности перевозчика.