

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2021.49.14.010

Некоторые вопросы ответственности автоперевозчика по договору международной перевозки грузов

Иванова Татьяна Александровна

Кандидат юридических наук, доцент,
Саратовская государственная юридическая академия,
410056, Российская Федерация, Саратов, ул. Вольская, 1;
e-mail: ivanova@mail.ru

Аннотация

В статье раскрываются вопросы ответственности автоперевозчика. Автор подробно анализирует Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года, в которой закрепляются положения, касающиеся ответственности перевозчика при совершении международных автоперевозок грузов. Отмечается, что в отношении международных перевозок как перевозчики, так и судебные органы встречаются с определенными трудностями при разрешении споров. Все это указывает на сложность споров, которые связаны с международными перевозками, отсутствие опубликованных разъяснений судебной практики по данной категории дел. Важное значение для обеспечения сохранности государственного имущества имеет разрешение таких споров за короткое время и должным образом. Делается вывод о том, что на данном этапе необходимо принять нормативные акты в расчете на товарно-денежные, рыночные отношения, которые будут соответствовать социально-экономическим условиям России. Законодательство в данной области нуждается в совершенствовании для уменьшения количества спорных вопросов, возникающих на практике.

Для цитирования в научных исследованиях

Иванова Т.А. Некоторые вопросы ответственности автоперевозчика по договору международной перевозки грузов // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 2А. С. 69-75. DOI: 10.34670/AR.2021.49.14.010

Ключевые слова

Просрочка, перевозчик, утрата, повреждение, неустойка, груз, автомобильный транспорт, законодательство, ответственность.

Введение

В современных условиях необходима быстрая и своевременная доставка грузов [Миличенкова, 2019]. На сегодняшний день автотранспорт становится проверенным и удобным видом транспорта. Достаточное количество транспортных организаций оказывают услуги по автоперевозкам в международном сообщении. Для автотранспорта при осуществлении внешнеторговых перевозок характерны определенные превосходства по сравнению с другими видами транспорта: выполнение в короткий срок и систематичность доставки. Грузы могут перевозиться без упаковки, либо упаковка требуется в меньших объемах.

Проблема ответственности транспортных организаций при осуществлении перевозочного процесса является одной из наиболее существенных. Регулирование ответственности должно обеспечивать решение следующих задач: оказывать лицам, которые пользуются транспортными услугами, и организациям надежную защиту; привлекать перевозчиков к правомерной организации транспортного процесса и не создавать для них финансовых трудностей, которые, в свою очередь, могут нормальное функционирование транспортных линий поставить под угрозу.

Вопросы ответственности перевозчика по международной автоперевозке грузов являлись предметом исследований следующих авторов: С.С. Алексеева, Л.П. Ануфриевой, Б.С. Антимонова, М.К. Александрова-Дольника, Н.М. Артемьевой, М.М. Богуславского. Однако, несмотря на имеющиеся работы, посвященные данному вопросу, данная проблема не теряет своей актуальности. Законодательство, имеющееся в России, не предоставляет в полной мере защиту российским перевозчикам, осуществляющим международные автоперевозки.

Основная часть

Проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики, совершающие в настоящее время автоперевозки, обусловлены тем, что они не являются монополистами в своей сфере. Владельцам груза, следовательно, лучше ввести свои правила и установить нормы ответственности за исполнение договора перевозки в несоответствующей форме [Розенберг, 1997].

Основополагающий нормативный акт, в котором фиксируются правила, регулирующие отношения при международных автоперевозках, – Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года. Конвенцией регулируются договоры перевозки грузов автотранспортом, согласно которым место приема и место выдачи груза находятся на территории различных стран и одна из них является страной – участницей КДПГ. Очевидно, что возможен случай, когда и отправитель груза, и перевозчик – российские лица, но перевозка должна быть совершена за пределы территории Российской Федерации. В данном случае отношения будут регулироваться международной Конвенцией, в свою очередь, российское законодательство будет применяться subsidiarily, в части, которая не идет вразрез положениям Конвенции.

На основании ст. 17 Конвенции перевозчик несет ответственность за груз с момента принятия его к перевозке и до момента его выдачи. Статья 23 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза устанавливает пределы ответственности перевозчика. Из правил Конвенции можно установить, что размер ущерба, который надлежит возместить перевозчику при полной или частичной потере груза, будет определяться на

основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке, которая определяется на основе биржевых котировок или текущей рыночной цены. Данное условие имеет отличия от условия, которое закреплено в Гражданском кодексе РФ, согласно которому стоимость груза определяется на основании его цены, которая указана в счете продавца или в договоре поставки.

Соответственно, в случае предъявления требования о возмещении ущерба, который вызван полной или частичной потерей груза, отправитель обязан подтвердить, что размер такого возмещения соответствует рыночной стоимости груза, существующей в месте и во время его принятия к перевозке. При этом стоимость груза, указанная в транспортной накладной, счет продавца не считаются полным подтверждением действительной стоимости груза. Суд может принимать их во внимание, однако у него нет оснований свое решение формировать только исходя из них.

Все получается по-другому с практической точки зрения. Не создано правило, по которому определяется рыночная цена товара по гражданско-правовым спорам. Судам и участникам процесса известно, что рыночная цена складывается при взаимодействии спроса и предложения на рынке подобных товаров в условиях соизмерения. В основном суды делают ссылку на цену, которая содержится в счете отправителей, на которую указывается в накладной.

Конвенция иначе определяет размер возмещения, которое должен выплатить международный перевозчик, чем Гражданский кодекс РФ. Основываясь на правилах ч. 2 ст. 7 ГК РФ, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, надлежит применять правила международного договора. Таким образом, необходимо руководствоваться п. 1, 2 КДПГ.

Соответственно, размер возмещения, который подлежит выплатить перевозчику, не может превышать 25 золотых франков за килограмм недостающего веса брутто (п. 3 ст. 23 КДПГ). Плюс платы за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также иные расходы, которые связаны с перевозкой груза: полностью – в случае потери всего груза и в пропорции, которая соответствует размеру ущерба, – при частичной потере (п. 4 ст. 23 КДПГ).

Размер возмещения, который определен в п. 3 ст. 23 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза, был изменен Протоколом 1978 года и составляет сегодня 8,33 единицы специальных прав заимствования (СДР) за килограмм недостающего веса брутто.

Формально предельный размер возмещения должен определяться исходя из пересчета золотых франков в рубли. Арбитражные суды применяют Конвенцию в редакции Протокола 1978 года, хотя по этому поводу имеются противоположные мнения.

В случае, если имеется просрочка в доставке груза, перевозчик только тогда будет нести ответственность, когда полномочное по договору лицо предоставит доказательства, что данной просрочкой был нанесен ущерб. Размер нанесенного ущерба должен быть обоснован документами. Причиненный ущерб обязан возместить перевозчик, но не больше суммы провозной платы. При просрочке доставки груза это наивысший предел ответственности перевозчика.

Конвенцией не предусмотрен запрет устанавливать неустойку в виде штрафа или пени в договоре международной перевозки за просрочку доставки. Однако общая сумма неустойки не должна быть больше причиненного и доказанного ущерба и не может быть выше платы за перевозку. Взыскать возмещение за просрочку возможно, если была сделана письменная оговорка в течение 21 дня с момента передачи груза в распоряжение получателя.

Перевозчик не будет нести ответственность за просрочку в доставке, если отсутствует оговорка и период времени для нее пропущен (ст. 30 КДПГ). Границы ответственности

перевозчика за утрату, повреждение или просрочку в доставке груза, которые предусмотрены, могут быть увеличены в следующих случаях:

1. Если при требовании уплатить надбавку к провозным платежам отправитель устанавливает в накладной стоимость груза, которая превышает предел, указанный в п. 3 ст. 23 КДПГ.

2. Если отправитель при требовании уплатить согласованную надбавку к провозной плате установит сумму специального интереса в доставке на случай утраты, повреждения или недоставки груза в оговоренный срок (ст. 26 КДПГ). Отправитель указывает такой специальный интерес в случае, если утрата, повреждение или просрочка в доставке груза могут нанести ему или получателю больший ущерб, чем размер возмещения, который установлен п. 3 ст. 23 КДПГ.

Размер соответствующего возмещения, который надлежит выплатить перевозчику, какой бы ни была сумма объявленного специального интереса, должен быть обоснованным. В случае превышения размера ущерба суммы объявленного интереса возмещению подлежат доказанные убытки, но не больше величины, которая указана отправителем в накладной.

Лишь в одном случае на перевозчика может быть возложена полная материальная ответственность за причиненный ущерб: если он был причинен умышленными неправомерными действиями перевозчика или лиц, за которых он отвечает, либо таким ненадлежащим исполнением обязательств, которое согласно закону, применяемому компетентным судом, приравнивается к умышленным неправомерным действиям.

Перевозчик не может ссылаться на положения Конвенции, отменяющие его ответственность, если будет установлено, что действия перевозчика являются противоправными и были совершены умышленно.

Отсутствие своей вины может доказать сам перевозчик. Если перевозчиком будет доказано, что утрата, повреждение груза и другие случаи наступления ответственности вызваны обстоятельствами, которые перевозчик не мог предотвратить и устранить, перевозчик не будет нести ответственность [Дмитриев, 1986].

Кодексы и уставы в сфере транспорта раскрывают примерный перечень случаев, при совершении которых перевозчик освобождается от ответственности в случае, если он докажет эти обстоятельства и причинную связь между ними [Отнюкова, 1994]. Соглашения, заключенные между государствами, содержат не все моменты наступления ответственности по договору перевозки. Однако это не дает повода для освобождения перевозчика от ответственности, если будет доказана его вина. Данные ситуации создают необходимость обратиться к нормам законодательства государства, на которое укажет коллизионная привязка. В свою очередь, законодательство соответствующего государства может не предусматривать ответственность перевозчика при нарушении им условий договора перевозки. Вследствие этого при совершении международной автоперевозки грузов следует применять нормы международного нормативного акта, который содержит полный перечень ситуаций ответственности перевозчика по договору перевозки грузов. Это не всегда возможно.

В заключение отметим, что признается недействительным соглашение, которым либо прямо, либо косвенно допускается отступление от положений Конвенции. Следовательно, перевозчик не обязан платить больше того предела, который определяется нормами КДПГ, какие бы санкции не были предусмотрены заказчиком в договоре международной перевозки грузов.

Правовое регулирование ответственности перевозчиков при совершении международной перевозки на сегодняшний день необходимо усовершенствовать. Следует детально

регламентировать и увеличивать размеры ответственности перевозчиков с целью обеспечения при международных автоперевозках наиболее полной и своевременной защиты интересов потребителей и справедливой компенсации вреда, который причиняется в результате перевозки.

В нормативные акты целесообразно включить оговорку о ситуациях, когда перевозчик обязательно осуществляет страхование. Охрана интересов потерпевшего должна осуществляться путем страхования в случае причинения вреда в результате обстоятельств, в наступлении которых перевозчик не виновен. Надлежит детализировать ответственность перевозчика за утрату и повреждение груза. В конвенции и законодательстве следует перечислить те обстоятельства, при наступлении которых перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности в случаях особого риска. Этот перечень расширительному толкованию не подлежит и должен быть исчерпывающим.

Заключение

При международных перевозках, как показывает судебная практика, возникают споры, которые связаны с недостачей и повреждением перевозимых грузов. Безусловно, важное значение для обеспечения сохранности государственного имущества имеет разрешение таких споров за короткое время и должным образом. Между тем в отношении международных перевозок как перевозчики, так и судебные органы встречаются с определенными трудностями при разрешении споров. Все это указывает на сложность споров, которые связаны с международными перевозками, отсутствие опубликованных разъяснений судебной практики по данной категории дел. Эти вопросы также не обрели разъяснения и в правовой литературе.

Автотранспорт в данный период регулируется нормативным актом, принятым во времена действия административно-командной системы. В связи с этим возникает потребность принять нормативные акты в современных социально-экономических условиях России, а также в расчете на товарно-денежные, рыночные отношения.

Библиография

1. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М., 2005. 842 с.
2. Гречуха В.Н. Международное транспортное право. М.: Юрайт, 2013. 240 с.
3. Дмитриев А.Г. Правовые вопросы перевозок внешнеторговых грузов. М.: Юристъ, 1986. 284 с.
4. Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов 1956 года (заключена в г. Женеве 19.05.1956) // СПС «КонсультантПлюс».
5. Миличенкова Ю.В. Автомобильные перевозки как часть жизни обществ // Молодой ученый. 2019. № 37 (275). С. 173-175.
6. Отнюкова Г. Ответственность сторон за нарушение обязательств по перевозке грузов // Закон. 1994. № 5. С. 31-35.
7. Портнова Т.В. Principles and opportunities of the study of pictorial heritage in the practice of choreographic education // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. 2018. Т. 11. № 12. С. 2043-2055.
8. Розенберг М.Г. Практика Международного коммерческого арбитражного суда. Научно-практический комментарий. М.: Международный центр финансово-экономического развития, 1997.
9. Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М., 1979. 151 с.
10. Суханов Е.А. (ред.) Российское гражданское право. М., 2011. 695 с.

Some issues of the responsibility of the road carrier under the contract for the international carriage of goods

Tat'yana A. Ivanova

PhD in Law, Associate Professor,
Saratov State Academy of Law,
410056, 1 Vol'skaya st., Saratov, Russian Federation;
e-mail: ivanova@mail.ru

Abstract

The article reveals the issues of the responsibility of the road carrier. The author analyzes in detail the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, which enshrines the provisions concerning the liability of the carrier in the international carriage of goods by road. It is noted that with regard to international transport, both carriers and the judiciary face certain difficulties in resolving disputes. All this indicates the complexity of disputes related to international transportation, the lack of published clarifications of judicial practice in this category of cases. Resolving such disputes in a short time and properly is essential to ensure the safety of state property. It is concluded that at this stage it is necessary to adopt regulations based on commodity-money, market relations that will correspond to the socio-economic conditions of Russia. Legislation in this area needs to be improved to reduce the number of controversial issues that arise in practice. It is necessary to regulate in detail and increase the amount of liability of carriers in order to ensure the most complete and timely protection of consumers' interests and fair compensation for damage caused as a result of transportation during international road transport.

For citation

Ivanova T.A. (2021) Nekotorye voprosy otvetstvennosti avtoperevozhchika po dogovoru mezhdunarodnoi perevozki gruzov [Some issues of the responsibility of the road carrier under the contract for the international carriage of goods]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (2A), pp. 69-75. DOI: 10.34670/AR.2021.49.14.010

Keywords

Delay, carrier, loss, damage, penalty, cargo, road transport, legislation, liability.

References

1. Braginskii M.I., Vitryanskii V.V. (2005) *Dogovornoe pravo. Kniga pervaya: Obshchie polozheniya* [Contract law. Book One: General Provisions]. Moscow.
2. Dmitriev A.G. (1986) *Pravovye voprosy perevozok vneshnetorgovykh gruzov* [Legal issues of transportation of foreign trade cargo]. Moscow: Yurist' Publ.
3. Grechukha V.N. (2013) *Mezhdunarodnoe transportnoe pravo* [International transport law]. Moscow: Yurait Publ.
4. Konventsiya o dogovore mezhdunarodnoi dorozhnoi perevozke gruzov 1956 goda (zaklyuchena v g. Zheneve 19.05.1956) [Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 (concluded in Geneva on May 19, 1956)]. *SPS "Konsul'tantPlyus"* [SPS Consultant].
5. Milichenkova Yu.V. (2019) Avtomobil'nye perevozki kak chast' zhizni obshchestv [Automobile transportation as part of the life of societies]. *Molodoi uchenyi* [Young scientist], 37 (275), pp. 173-175.
6. Otnyukova G. (1994) Otvetstvennost' storon za narushenie obyazatel'stv po perevozke gruzov [Responsibility of the parties for violation of obligations for the carriage of goods]. *Zakon* [Law], 5, pp. 31-35.

-
7. Portnova T.V. (2018) Principles and opportunities of the study of pictorial heritage in the practice of choreographic education. *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki* [Journal of the Siberian Federal University. Series: Humanities], 11 (12), pp. 2043-2055.
 8. Rozenberg M.G. (1997) *Praktika Mezhdunarodnogo kommercheskogo arbitrazhnogo suda. Nauchno-prakticheskii kommentarii* [Practice of the International Commercial Arbitration Court. Scientific and practical commentary]. Moscow: International Center for Financial and Economic Development.
 9. Savichev G.P. (1979) *Problemy effektivnosti zakonodatel'stva v transportnykh obyazatel'stvakh* [Problems of the effectiveness of legislation in transport obligations]. Moscow.
 10. Sukhanov E.A. (ed.) (2011) *Rossiiskoe grazhdanskoe pravo* [Russian civil law]. Moscow.