

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
_____ С.В. Феоктистов
«__» _____ 2017 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Правовое регулирование международных автомобильных перевозок

Исполнитель студент группы 137зс	_____	И.Л. Санников
Руководитель доцент, к.ю.н.	_____	Е.Н. Шахов
Нормоконтроль	_____	О.В. Шпак
Рецензент	_____	А.В. Плешивцев

Благовещенск 2017

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет _____
Кафедра _____

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой _____

« _____ » _____ 201__ г.

З А Д А Н И Е

К дипломной работе (проекту) студента

1. Тема дипломной работы (проекта) _____

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) _____

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): _____

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) _____

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним делов) _____

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель дипломной работы (проекта) _____
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) _____

_____ (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 76 стр., 1 рисунок, 59 источников.

ДОГОВОР МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ ПЕРЕВОЗКИ

Целью исследования является выявление особенностей правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов, разработка предложений по устранению пробелов правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов.

Объект выпускной квалификационной работы - закономерности национального и международного правового регулирования отношений, складывающихся при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Предмет исследования - нормы права, закреплены в соответствующих нормативно-правовых актах национального законодательства и международных соглашениях и конвенциях, и процесс их воздействия на имущественные отношения, возникающие при заключении, исполнении договоров международной автомобильной перевозки.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Теоретические аспекты организации международных автомобильных перевозок	7
1.1 Понятие и виды международных автомобильных перевозок	7
1.2 Источники правового регулирования международных автомобильных перевозок	13
1.3 Понятие и содержание договора международной автомобильной перевозке грузов	19
2 Национальное и наднациональное регулирование международной автомобильной перевозки грузов	34
2.1 Правовое регулирование международной автомобильной перевозки грузов: национальное законодательство	34
2.2 Международные акты о международной автомобильной перевозке грузов	38
2.3 Ответственность за неисполнение обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов	40
3 Пробелы правового регулирования международной автомобильной перевозки грузов и предложения по их устранению	66
Заключение	73
Библиографический список	75

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выпускной квалификационной работы заключается в том, что международные перевозки автомобильным транспортом являются одним из самых популярных видов транспортных услуг.

Международные автомобильные перевозки - перевозка грузов различного назначения автомобильным транспортом. Современная технология позволяет отслеживать местоположение груза на каждом этапе его движения. Международные автомобильные перевозки - перевозка с повышенной степенью ответственности, поскольку важно не только осторожно, но и быстро перемещать товары через границу. Не забывайте, что международный автомобильный транспорт является перевозкой высокого риска, поэтому важно найти компанию, которая работает на этом рынке в течение многих дней.

Сегодня торговля находится на одном из первых мест по важности в строительстве экономики России. Деловые отношения включают как российских производителей, так и зарубежных. Партнерство с западными компаниями создаёт уникальные перспективы развития крупного и малого бизнеса.

Ни для кого не секрет, что автомобили используются чаще всего во время транспортировки. Несомненно, международные автомобильные перевозки грузов занимают одно из главных мест в системе торговых отношений между Россией и странами, как на Западе, так и на Востоке.

Для международного транспорта требуется ответственное отношение со стороны компании-перевозчика. Таким образом, компания, которой вы доверяете доставку вашего груза, должна обладать безупречной репутацией. Международный транспорт должен быть обеспечен безупречной документальной регистрацией в соответствии с международными стандартами. Сотрудникам компании, занимающейся международными перевозками, предъявляются высокие требования: они должны обладать высокой квалификацией и быть профессионалами в своей области.

Особое место занимают автоперевозки в области грузоперевозок. Те гру-

зоотправители, для которых важно оптимальное соотношение «цена-качество-цена», выбирайте грузоперевозки для того, что они отвечают всем требованиям. Кроме того, грузоперевозки могут быть отнесены к тем видам транспорта, где сам клиент может вносить коррективы в отношении типа транспортных средств и маршрута доставки.

Перевозка грузов автомобильным транспортом является наиболее распространенным видом транспорта по всему миру. Дело в том, что перевозка грузов автомобильным транспортом не только удобна, но и довольно быстро, и с ответственным перевозчиком она также абсолютно безопасна. Если вам нужна доставка любой партии «от двери до двери», она поможет вам перевозить грузы на машине.

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик.

Целью исследования является выявление особенностей правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов, разработка предложений по устранению пробелов правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов.

В соответствии с поставленной целью определяются следующие задачи исследования:

- рассмотреть понятие и виды международных автомобильных перевозок;
- определить источники правового регулирования международных автомобильных перевозок;

- рассмотреть понятие и содержание договора международной автомобильной перевозке грузов;
- определить правовое регулирование международной автомобильной перевозки грузов;
- рассмотреть международные акты о международной перевозке грузов;
- обозначить ответственность за неисполнение обязательств по договору международной автомобильной перевозке грузов;
- исследовать пробелы правового регулирования международной автомобильной перевозке грузов и предложить направления по их устранению.

Объект выпускной квалификационной работы - закономерности национального и международного правового регулирования отношений, складывающихся при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Предмет исследования - нормы права, закрепленные в соответствующих нормативно-правовых актах национального законодательства и международных соглашениях и конвенциях, и процесс их воздействия на имущественные отношения, возникающие при заключении, исполнении договоров международной автомобильной перевозки.

Эмпирическую базу исследования составили опубликованные и размещенные в электронных правовых базах данных материалы судебной практики Верховного Суда Российской Федерации, факты, получившие отражение в научной литературе и периодической печати.

Нормативно-правовую базу исследования составили как действующие и утратившие силу нормативные акты Российской Федерации, а также отдельные положения нормативных актов зарубежных государств и международные соглашения и конвенции.

Для решения поставленных задач в выпускной квалификационной работе использовался общенаучный диалектический метод познания, а также комплексный и системный анализ, метод сравнительного правоведения.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1 Понятие и виды международных автомобильных перевозок

В науке существует ряд определений международных перевозок, поскольку в национальных нормативных и международных актах нет единого определения. Международные перевозки означают перевозку грузов, пассажиров и багажа, которые осуществляются, по крайней мере, между двумя государствами в соответствии с условиями, предусмотренными межгосударственными соглашениями.

Это определение достаточно приблизительно. Остается вопрос, являются ли международные перевозки с территории одного государства на территорию одного и того же государства, но транзит через территорию другого государства (например, перевозка из Москвы в Калининград через территорию одной из стран Балтии). В ряде конвенций отмечается, что такая перевозка будет международной, если она остановится на территории этого другого государства.

Таким образом, в соответствии с российским законодательством о дорожном транспорте остановка на территории иностранного государства не является обязательным критерием для классификации автомобильного транспорта для международной перевозки.

Особенностью международного транспорта является определение иностранного элемента, делающего транспортный международный транспорт. Здесь традиционная классификация иностранных элементов неприменима, характеризуя отношения как международные (трансграничные). Такой иностранный элемент не является предметом транспортных отношений. Например, иностранная компания осуществляет грузовые перевозки внутри России. Транспорт не является международным. Перевозка является международной, если в

соответствии с договором она должна осуществляться из одного государства в другое. Иностраный элемент присущ процессу передвижения, который является сущностью транспортной деятельности.

Чтобы признать международную перевозку, нет необходимости, чтобы товары или пассажиры фактически пересекали территориальные или таможенные границы государства. Достаточно заключить соглашение о международных перевозках. Например, если груз утерян в пункте отправления из государства А в государство В, перевозка считается международной, однако пересечение границы не осуществляется. Таким образом, нет необходимости идентифицировать заключение международного транспортного контракта с его реализацией.

Виды международного транспорта. Как и внутренние перевозки, различаются в зависимости от вида транспорта и объекта транспортировки.

По видам транспорта различают: международный автомобильный, железнодорожный, воздушный, речной и морской транспорт; смешанные перевозки;

На объекте транспорта выделяются: перевозка груза, пассажиров и багажа.

Определенные особенности включают транзитные, смешанные, контейнерные и комбинированные перевозки.

Транспорт является самым важным связующим элементом современной мировой экономики и мирового сообщества в целом, поскольку он обеспечивает перемещение товаров и граждан практически в любую точку мира. Перевозка грузов и пассажиров между двумя или более странами, в отличие от перевозок внутри одной страны, называется международной перевозкой или международной связью.

Особенностью правовых отношений, возникающих при международной перевозке, является наличие в них иностранного элемента. Транспортировка осуществляется из одной страны в другую, а иностранный элемент связан с процессом транспортировки. Поэтому, например, присутствие иностранного

пассажира на внутреннем рейсе не делает соответствующий транспорт международным. Для признания международной перевозки важным является факт заключения международного транспортного контракта. Он не требует, чтобы он фактически осуществлялся на территории двух или более стран. Достаточно начать такую перевозку. Груз или пассажир не могут пересекать государственную границу (например, в случае потери груза во время поездок в страну отправления), однако их перевозка будет подлежать правовому режиму международных перевозок. Транспортировка может осуществляться несколькими транспортными организациями, последовательными перевозчиками и в то же время оставаться международными, даже если некоторые перевозчики выполняют свою часть перевозки в пределах своего государства.

Существуют различные типы международных сообщений. В зависимости от характера транспортных организаций и вида транспорта существуют различные виды транспорта: морские, железнодорожные, автомобильные, воздушные, внутренние водные (речные) и мультимодальные перевозки. В зависимости от частоты транспортных операций выделяется регулярный и нерегулярный трафик. В зависимости от предмета перевозки различают сообщения грузов и пассажиров. Существуют также перевозки между двумя приграничными странами, транспорт в пути (с пересечением территории третьего государства) и транспорт в сквозном сообщении (если пункты отправления и назначения находятся в одном и том же состоянии, но территория иностранного государства пересекается во время транспортировки).

Процесс функционирования международного транспорта состоит из двух сфер, различающихся по своему содержанию, которые являются предметом правового регулирования. Обе сферы отношений регулируются международными соглашениями, которые существуют для каждого вида транспорта.

Первая область включает отношения между государствами в отношении организации транспортных сообщений и использования международных транс-

портных маршрутов, а также деятельности международных транспортных организаций. Эта сфера является предметом публичного права. Таким образом, правовой режим морей, океанов и судоходства, который должен в первую очередь способствовать международным сообщениям, определяется Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, подписанной в Монтего-Бей, Ямайка. Что касается автомобильного транспорта, то в 1968 году в Вене были приняты две конвенции: Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах. Общие вопросы международного воздушного сообщения были решены в рамках Чикагской конвенции о международной гражданской авиации в 1944 году. Такие многосторонние конвенции создают правовую основу для международных соглашений об установлении сообщений конкретным видом транспорта между конкретными государствами. Они, в свою очередь, исходя из принципа суверенитета государств над своей территорией и прилегающим морским и воздушным пространством, обеспечивают круг транспортных организаций, осуществляющих перевозки, их права и обязанности, регулируют транспортные маршруты, тарифы, расследование авиационных происшествий, Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, таможенные, налоговые и другие условия транспортного сообщения. Примером таких соглашений являются межправительственные соглашения об установлении международного автомобильного сообщения, воздушного сообщения.

Вторая область - отношения между транспортными организациями и их клиентами, связанные с перевозкой пассажиров, грузов и багажа. Соглашения в этой области являются многосторонними с очень широким кругом государств-участников и носят глобальный или региональный характер. Они содержат единые нормы гражданского права на условиях международного транспортного контракта, в рамках которого достигается цель транспортных операций - пере-

мещение товаров и пассажиров в пункт назначения. Эти отношения регулируются нормами международного частного права.

Особенностью правового регулирования перевозки грузов, пассажиров и багажа в международном движении на большинстве видов транспорта является высокая степень унификации материального права. На каждом типе транспорта есть одно или несколько таких соглашений (конвенций), разнообразных по своему характеру, объему и содержанию.

С точки зрения применения международных соглашений об условиях перевозки грузов и пассажиров на определенных видах транспорта имеют одно очень важное различие. В международном праве общепризнано, что международный договор не создает обязательств или прав для третьего государства, которое не является его участником. Что касается транспортных конвенций, это означает, что они должны применяться к транспортному средству, пункт отправления и назначения которого находится в разных государствах, каждый из которых является участником конвенции. Это наиболее четко выражено в соглашениях о международных железнодорожных услугах, Варшавской конвенции 1929 года, Монреальской конвенции 1999 года. Другие транспортные конвенции, и к их числу относятся Гамбургская 1978 г., Брюссельская 1924 г. и Женевская 1956 г. (ЦМР) конвенции, содержат нормы, расширяющие территориальную сферу их действия. Итак, согласно ст. 10 Брюссельской конвенции его положения применяются к любому коносаменту, выпущенному в одном из договаривающихся государств. В соответствии с пунктом 1 ст. 1, настоящая Конвенция применяется к договору перевозки автомобильным транспортом, если место принятия груза и место доставки находятся в двух разных государствах, из которых, по крайней мере, один участник Конвенции. Это обеспечивает применение норм Конвенции в качестве договорного права, согласованного сторонами при заключении договора перевозки в тех странах, которые не являются участниками Конвенции.

Нормы международных конвенций о транспорте, а также нормы внутреннего транспортного законодательства государств, в основном, являются обязательными. Это связано с необходимостью единообразной защиты интересов огромного числа потребителей услуг, предоставляемых транспортными организациями, а также сложности технологий эксплуатации транспорта, масштабов операций и рисков, связанных с использованием транспортных средств, которые, как известно, является источником повышенной опасности.

Международные соглашения в области транспорта, как правило, не относятся к перевозке почты. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии со специальными правилами, применимыми к отношениям между ними.

Соглашения о международных тарифах имеют большое значение для регулирования международных перевозок. В таких соглашениях устанавливаются правила расчета фрахтовых сборов, транспортных сборов и штрафов. Они заключаются в железнодорожных ассоциациях (союзах) между авиакомпаниями, назначенными для эксплуатации международной линии в соответствии с двусторонними соглашениями об авиаперевозках. Согласованные тарифы дополняют соглашения о линейных конференциях по морскому транспорту. Тарифные соглашения заключаются транспортными организациями, но должны быть санкционированы компетентными государственными органами.

Значительное влияние на правовое регулирование международных сообщений оказывают международные транспортные организации, как правительственные, так и неправительственные, которые существуют для каждого вида транспорта. В первую очередь, как правило, разрабатываются и принимаются международные транспортные конвенции и соглашения.

Деятельность неправительственных международных организаций в области транспорта направлена на разработку типовых транспортных правил, форм

транспортной документации, согласованной тарифной политики для каждого вида транспорта на основе анализа ее работы и обобщения нормативного опыта. Неправительственные организации не наделены полномочиями авторитетного характера и, следовательно, не имеют права принимать какие-либо нормативные требования, которые являются обязательными для третьих сторон. Акты этих организаций служат основой для разработки стандартной, стандартной и другой транспортной документации перевозчиками и, зачастую, национальными органами, включая транспортные правила.

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик.

Таким образом можно сделать вывод, что Особенностью международного транспорта является определение иностранного элемента, делающего транспортный международный транспорт. Здесь традиционная классификация иностранных элементов неприменима, характеризуя отношения как международные (трансграничные). Такой иностранный элемент не является предметом транспортных отношений. Например, иностранная компания осуществляет грузовые перевозки внутри России. Транспорт не является международным. Перевозка является международной, если в соответствии с договором она должна осуществляться из одного государства в другое. Иностранный элемент присущ

процессу передвижения, который является сущностью транспортной деятельности.

Чтобы признать международную перевозку, нет необходимости, чтобы товары или пассажиры фактически пересекали территориальные или таможенные границы государства. Достаточно заключить соглашение о международных перевозках. Например, если груз утерян в пункте отправления из государства А в государство В, перевозка считается международной, однако пересечение границы не осуществляется. Таким образом, нет необходимости идентифицировать заключение международного транспортного контракта с его реализацией.

1.2 Источники правового регулирования международных автомобильных перевозок

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик. Так, трудной задачей явилось создание приемлемых правовых рамок для регулирования международных перевозок.

Международные договоры, как источники международного автомобильного права, представлены широким спектром конвенций и соглашений, разработанных в рамках или под эгидой международных организаций, из которых наибольший вклад в развитие данной подотрасли международного транспортного права внесли УНИДРУА; Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) в лице своего Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) - более подробно об этой организации будет сказано в следующем разделе. Система международных договоров в области автомобильного права включает следующие основные конвенции:

- Женевская конвенция УНИДРУА-ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), вступившая в силу 2 июля 1961 г.;

- Женевский протокол 1978 г. к КДПГ (ввел новую расчетную единицу для исчисления предела ответственности автоперевозчика - СДР вместо золотого франка);

- Женевская конвенция УНИДРУА-ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), вступившая в силу 12 апреля 1994 г.;

- Конвенция 1949 г. о дорожном движении и Протокол 1949 г. о дорожных знаках и сигналах в редакции 1968 г.

- Европейское соглашение 1975 г. о международных автомобильных магистральных;

- Конвенция 1956 г. по временному ввозу автомобильных транспортных средств, применяющихся для коммерческих целей;

- Конвенция 1956 г. о налогообложении частных дорожных транспортных средств, применяющихся в международном движении;

- Конвенция 1956 г. о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной транспортировки грузов;

- Европейское соглашение 1970 г. о водителях транспортных средств, производящих международные автоперевозки;

- Конвенция СНГ 1996 г. о международной автомобильной перевозке пассажира и багажа (КМАПП);

- Конвенция 1975 г. о международной перевозке грузов с использованием книжки МДП (с исправлениями Административного комитета Конвенции 2000 год.)

- Конвенция МДП, или Конвенция TIR – это одна из главнейших Конвенций, применяемая в международных автоперевозках в РФ.

Обычно в ходе международной автомобильной перевозки фискальные органы, при прохождении грузами территории нескольких государств, применяют в каждом отечественные системы контроля. Они применяются индивидуально для каждого государства, но часто предусматривают досмотр груза на национальных границах и использование национальных гарантийных обязательств (гарантия, таможенные закладные, депозиты) с целью покрытия возможной суммы пошлины и сборов в период перевозки груза по территориям. Такие мероприятия, используемые во всех странах транспортировки, приводят к большим расходам и задержкам при транспортировке. В связи с чем разработана система МДП, имеющая целью уменьшить количество проблем, с которыми может столкнуться перевозчик.

Источником системы МДП является соглашение, принятое в 1949 году некоторым числом стран Европы возглавляемых Европейской экономической комиссией (ЕЭК). Удовлетворительные результаты использования ограниченной системы явились поводом для заключения Конвенции МДП 1959 года. Конвенция была откорректирована в 1975 году с применением практического опыта использования этой системы, а также технических достижений и изменяющихся требований. В итоге 20 марта 1978 года начала применяться Конвенция МДП 1975 г. Она заменила в отношениях Договаривающихся сторон Конвенцию МДП 1959 года, которая утратила силу. Однако, утратившая силу Конвенция применяется по настоящее время, поскольку одна из 38 сторон не ратифицировала новую Конвенцию. Сегодня Конвенция МДП 1975 г. Включает 43 стороны, в том числе страны ЕЭС.

Конвенция МДП предполагает, что транспортировка грузов осуществляется с использованием контейнеров или же грузовых отделений транспортных средств, которые сконструированы с целью ограничения доступа к содержимому при помощи печатей и пломб, для фиксирования любых попыток несанкционированного доступа. С этой целью установлены специальные стандарты на конструкции и процедуры допуска к перевозке транспортных средств и контейнеров. В отношении тяжеловесных и громоздких грузов используются особые положения.

Изначально система МДП использовалась лишь при международной автомобильной перевозке грузов. Но ограничение области применения данной системы исключительно автомобильным транспортом со временем видоизменялось в сторону смягчения требований с учётом потребности внешней торговли. Например, на сегодняшний день Конвенция разрешает осуществление перевозок не только автомобилями, но и прицепами при железнодорожно-автомобильной транспортировке, а также перевозку контейнеров различным транспортом.

Конвенция TIR – это система, позволяющая грузовому автотранспорту с грузом, защищённым от доступа, пересекать границы без дополнительного контроля груза до конечного пункта назначения. В настоящее время Конвенция включает 55 стран. Международный союз автомобильного транспорта (IRU) осуществляет производство и выдачу основного документа - книжки TIR, которая после пересечения грузом всех границ и выдаче получателю подлежит возврату для контроля.

В Российской Федерации с 1982 года управление и контроль системы TIR производится АСМАП. Не менее 80 % грузов, доставляемых в РФ автомобильным транспортом, отслеживаются по системе TIR. Каждые сутки IRU предоставляет международным операторам гарантии в сумме 500 млн. долларов США, из которых 50 млн. долларов США составляют товары, ввозимые в РФ

или вывозимые из неё. Система TIR по оценке экспертов обслуживает приблизительно 25 % экспортно-импортных грузов Российской Федерации в денежном выражении.

Необходимость в применении автоперевозок при экспорте-импорте привела к особому вниманию криминальных структур к системе, как в Российской Федерации, так и вне её. Сыграли свою роль и недостатки договорно-правовой базы, неурегулированные таможенно-пограничные споры бывших республик СССР, ветхость технической базы.

Это привело к возникновению благоприятной ситуации, приведшей к взрывоопасному росту правонарушений в течении последних лет. Использовалась масса криминальных схем для пересечения границы России грузами по системе TIR – от намеренного занижения суммы перевозимых товаров и применения поддельных платежных документов, до выдачи соответствующих разрешений фирмам-пустышкам и фирмам-однодневкам. Ущерб от таких махинаций оценивается в миллионы долларов.

Конвенция предусматривает международные автомобильные перевозки грузов на основании документа — книжки МДП. С использованием книжки МДП можно транспортировать в международном автосообщении тяжеловесные и крупногабаритные грузы при соблюдении специальных условий.

Если соблюдается порядок перевозки груза при наличии книжки МДП, то груз освобождается от выплаты (залога) пошлин и сборов при пересечении границ, а также освобождается от таможенных досмотров. Уплата пошлин и сборов, а также штрафов гарантируется на территориях каждой из стран, входящих в Конвенцию МДП национальными ассоциациями автомобильных перевозчиков, членами МСАТ.

Проблему неэффективности действующего транспортного законодательства впервые исследовал в своих работах Г. П. Савичев, раскрывая понятие эффективности правовых норм исходя из объективной необходимости исполь-

зования права в качестве формы организации экономических отношений. По мнению ученого важным является фактическое использование правовых норм в объективно складывающихся экономических отношениях.

Эффективность правовых норм проявляется в объективном результате, который возникает вследствие правового регулирования общественных отношений. Именно результат правового регулирования является индикатором эффективности воздействия правовых норм на общественные отношения, возникающие в сфере транспортной деятельности, что предопределяется целью такого правового регулирования. Положительный правовой результат может возникнуть, когда нормы права воздействуют на экономические отношения таким образом, что предопределяют их эффективное регулирование и дальнейшее функциональное развитие.

Для определения эффективности правовых норм имеет существенное значение соответствие норм права экономическим потребностям транспортной отрасли с учетом специфики транспортной деятельности.

Таким образом можно сделать вывод, что Конвенция МД□П предполагает, что транспортировка грузов осуществляется с использованием контейнеров или же грузовых отделений транспортных средств, которые сконструированы с целью ограничения доступа к содержимому при помощи печатей и пломб, для фиксирования любых попыток несанкционированного доступа. С этой целью установлены специальные стандарты на конструкции и процедуры допуска к перевозке транспортных средств и контейнеров. В отношении тяжелых и громоздких грузов используются особые положения.

Изначально система МДП использовалась лишь при международной автомобильной перевозке грузов. Но ограничение области применения данной системы исключительно автомобильным транспортом со временем видоизменялось в сторону смягчения требований с учётом потребности внешней торговли. Например, на сегодняшний день Конвенция разрешает осуществление пере-

возок не только автомобилями, но и прицепами при железнодорожно-автомобильной транспортировке, а также перевозку контейнеров различным транспортом.

1.3 Понятие и содержание договора международной автомобильной перевозки грузов

Основным международным договором, регулирующим перевозку грузов автомобильным транспортом в международном сообщении, является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (сокращенно ЦМР¹, далее Конвенция), разработанная Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН. Ее участниками являются 55 государств, в том числе Российская Федерация, (СССР присоединился к Конвенции в 1983 г., Российская Федерация участвует в ней как государство-продолжатель).

Действие Конвенции распространяется на договоры перевозки грузов автомобильным транспортом, если место отправления и место назначения груза находятся в двух государствах, хотя бы одно из которых является участником Конвенции (п. 1 ст. 1).

Конвенция не содержит положений, определяющих форму и содержание договора перевозки. В ней отсутствует и требование письменной формы такого договора.

Конвенция применяется к любому контракту на перевозку грузов автомобильным транспортом для оплаты с помощью транспортных средств, когда по меньшей мере, одна сторона является участником Конвенция. Применение Конвенции не зависит от места жительства и гражданства сторон соглашения.

По договору перевозки товаров перевозчик обязуется доставить груз, переданный ему грузоотправителем, в пункт назначения и передать его уполномоченному лицу для получения товара лицу (получателю), а грузоотправитель обязуется заплатить за перевозку груза установленной пошлиной.

Перевозчик является юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, который в соответствии с законодательством имеет право осуществлять автомобильные перевозки и перевозки грузов на основании соглашения.

Грузоотправитель является юридическим лицом или физическим лицом, от имени которого отправляется груз. Они могут быть либо владельцем груза, либо третьим лицом, которое доставляет товар для перевозки от имени владельца груза, но от своего имени (например, экспедитора).

Грузоотправителем товара может быть любое лицо: производитель - экспортер, покупатель - импортер, получатель груза для себя, посредник, которому сторона договора купли-продажи была проинструктирована о выдаче груза.

Грузоотправителем товара может быть любое лицо: производитель - экспортер, покупатель - импортер, получатель груза для себя, посредник, которому сторона договора купли-продажи была проинструктирована о выдаче груза. Интерес к заключению договора перевозки проявляется той стороной договора купли-продажи, на которую возлагается ответственность за доставку товара в соответствии с основными условиями поставки.

Существенными условиями договора перевозки являются стороны договора, название и характеристики груза, пункт назначения и сумма пошлины за перевозку. Законодательство не устанавливает других существенных условий.

Договор международной перевозки грузов обычно содержит следующие статьи: преамбула; предмет договора; обязанности сторон; стоимость перевозки и порядок расчетов; ответственность сторон; претензии; порядок разрешения споров; форс - мажор; прочие условия и реквизиты сторон¹.

В статье, предметом договора установлено, что договор регулирует взаимоотношения сторон при осуществлении международных перевозок, а также относится к международным нормам, регулирующим эти отношения.

¹ Фединяк, Г. С. Международное частное право. - М. : Юрином интер, - 2015. - С. 25.

В соответствии с условиями договора клиент обязан предоставить перевозчику экспортно-импортные товары для их транспортировки через иностранную территорию и территорию СНГ в соответствии с номенклатурой и объемами, согласованными с перевозчиком. Оплачивать счета перевозчику в соответствии с согласованными ставками контракта и порядком расчетов. Перевозка грузов осуществляется по требованию заказчика, в контракте указывается содержание заявки, порядок и форма ее представления.

Заказчик несет ответственность за соблюдение условий погрузки (разгрузки) с учетом документации, а также за выполнение таможенных формальностей, чтобы сократить время простоя транспортного средства при выполнении погрузочно-разгрузочных работ. В соглашении может указываться продолжительность загрузки (разгрузки) автомобиля.

Перевозка грузов осуществляется железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Международная перевозка означает перевозку грузов между двумя или более странами, осуществляемую на условиях, установленных международными соглашениями, заключенными этими государствами.

По договору перевозки товаров перевозчик обязуется доставить груз, переданный ему грузоотправителем, в пункт назначения и передать его уполномоченному лицу для получения товара лицу (получателю), а грузоотправитель обязуется заплатить за перевозку груза установленной пошлиной.

Транспортировка, и, следовательно, договор перевозки может быть классифицирован по разным причинам. Практическое применение имеет следующие причины:

В зависимости от типа используемого транспорта различают железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской транспорт.

В зависимости от предмета перевозки делятся на перевозки товаров, пассажиров и багажа.

В зависимости от территории, на которой осуществляется транспортировка, различают национальные (внутренние) и международные перевозки.

В зависимости от вида перевозки к отношениям сторон будут применяться различные правовые нормы².

Разновидностью договора перевозки является договор об организации перевозки грузов. По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме³.

Соглашение об организации автомобильных перевозок грузов не исключает необходимости заключения соглашения о перевозке грузов автомобильным транспортом или договора аренды.

Особенность договора международной перевозки заключается в том, что в ходе ее исполнения применяется соответствующий материальный закон на основе различных противоречивых принципов. Таким образом, при отправке товара руководствуется законодательством страны отправления, с доставкой товара в конечной точке - законодательством страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или закон страны судна.

Рассмотрев различные мнения по предмету и цели договора перевозки грузов, необходимо определить, что предметом договора перевозки грузов в международном сообщении является предоставление транспортными услугами перевозчиком, а также цель договора будет являться процесс транспортировки и доставки груза неповрежденным и безопасным для уполномоченного получателя.

Одним из существенных условий договора международной перевозки грузов является наличие в нем указания на период перевозки товаров. Термин

² Фединяк, Г. С. Международное частное право. - М. : Юрином интер, - 2015. – С. 27.

³ Там же

перевозки следует понимать, как период времени, в течение которого товары должны доставляться в пункт назначения.

Так же одним из основных условий договора перевозки груза является наличие в нем указания на срок доставки груза грузополучателю: предприятиям промышленности, строительства, сельского хозяйства, предпринимателям и другим субъектам. При прямых перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта⁴.

Срок доставки соблюдается, если в пункте назначения груз разгружается с помощью перевозчика или вагонов (судов) доставляются для разгрузки с помощью получателя до истечения установленного (согласованного) срока поставки.

Это учитывает особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке товаров. Например, не считается просрочкой в доставке задержек в товарах, которые остались в прямой смешанной железнодорожной и водной связи, оставленной в портах или в доках после закрытия судоходства. В общем, доставка груза является основной обязанностью перевозчика. Его исполнение требует не только соблюдения сроков поставки, но и обеспечения безопасности перевозимого груза. Перевозчик несет ответственность за безопасность груза с момента его принятия для транспортировки и до его доставки получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры для обеспечения безопасности груза. После приема на перевозку груз хранится в пункте отправления, а также в течение периода перевозки бесплатно.

Плата за хранение взимается, если товары сдаются раньше срока, за который они принимаются к перевозке. После прибытия товара в пункт назначения он хранится бесплатно на время, указанное правилами или соглашением сторон.

⁴ Фединяк, Г. С. Международное частное право. - М. : Юрином интер, - 2015. – С. 32.

Следует также отметить, что при перевозке товаров в прямом международном сообщении перевозчику также необходимо перевести товар на другой вид транспорта (перевалка). Порядок передачи груза, выполнения погрузочно-разгрузочных работ и других условий труда в этом случае определяется договорами транспортных организаций (узловые соглашения).

Во время перевозки контракт может быть изменен в двух типах.

Во-первых, грузоотправитель имеет право изменить получателя, указанного в специальном управленческом документе (накладная, коносамент) без изменения пункта (станции, порта) пункта назначения.

Во-вторых, разрешено изменять пункт назначения груза, то есть его перенаправление. Заявка на переадресацию товара может быть отправлена грузоотправителем, грузополучателем, а также другими уполномоченными лицами. Повторная адресация разрешается только с согласия перевозчика. Перевозке грузов после перенаправления выдается новый коносамент или коносамент, составленный станцией (порт, причал) переадресации. Срок доставки груза при этом меняется⁵.

Выполнение операций по доставке и приемке товаров завершает выполнение договора перевозки. Прибыв по адресу грузополучателя, груз должен быть принят получателем, а в соответствующих случаях также вывезен со станции (порт, пристань). Такая обязанность возлагается на грузополучателя, даже когда он не был заказан им.

В этом случае груз принимается за безопасное хранение, а дальнейшая судьба определяется отправителем. Получатель имеет право отказаться от получения товара только в том случае, если качество груза из-за повреждения или повреждения настолько изменилось, что исключается возможность его полного или частичного использования.

⁵ Фединяк, Г. С. Международное частное право. - М. : Юрином интер, - 2015. – С. 33.

Получение груза должно быть надлежащим образом исполнено, что подтверждено соответствующим образом на накладной (коносамент). Чтобы выполнить эту ответственность, получатель должен быть уведомлен о прибытии товара в порядке и условиях, установленных в соответствующем виде транспорта. Нарушение этого обязательства перевозчиком лишает его права собирать у получателя плату за избыточное хранение груза и простых перевозочных средств.

В случаях, предусмотренных законом, получатель имеет право потребовать проверку количества, веса и состояния прибывшего груза. Обстоятельства, выявленные в ходе аудита, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, должны быть удостоверены коммерческим актом, актом общей формы, документами в отгрузочных документах. Грузополучатель обязан своевременно принять груз. Если это условие нарушено, он должен заплатить сбор за хранение товара, который может быть увеличен несколько раз, если есть ошибка. Кроме того, задержка получателя в этом случае снимает с ответственности перевозчика за повреждение груза, вызванное его поздним принятием. По истечении установленных сроков хранения товар как невостребованный должен быть продан в установленном порядке.

Цена договора на международную перевозку грузов - это плата оператора. Он определяется по соглашению сторон. В некоторых случаях могут использоваться тарифы и сборы, установленные оператором, то есть система ставок для выполнения определенных операций. Вознаграждение, выплачиваемое оператору, следует отличать от возмещения расходов, понесенных последним в ходе осуществления его деятельности (для оплаты фрахтовых сборов, сборов за разгрузку и разгрузку груза, уплаты пошлины за хранение товаров).

Договор международной перевозки товаров заключается между двумя сторонами. Одной из сторон является транспортный оператор, который, согласно договору с отправителем, принимает на себя обязательство по

перевозке груза. Второй стороной договора является грузоотправитель (или фрахтователь), то есть лицо, от имени которого товар передается оператору отгрузки и указан в консигнационных документах в качестве грузоотправителя, независимо от того, кто на самом деле осуществлял отгрузку и погрузку товаров.

В соответствии с этой схемой транспортный оператор, во-первых, становится единственным лицом, которое несет ответственность перед грузовым владельцем за безопасность груза на протяжении всей своей перевозки, а во-вторых, от своего имени заключает транспортные контракты с унимодальными перевозчиками для осуществления его отдельных этапов.

Суть такой транспортной организации заключается в том, что владелец груза не вступает в правоотношения с фактическими перевозчиками, и все его права и обязанности вытекают из договора перевозки, заключенного с оператором международной перевозки грузов.

Присутствие грузоотправителя является обязательным для договора перевозки. Следует отметить, что юридический статус фрахтователя не эквивалентен позиции грузоотправителя. Так, существуют определенные виды условий договора купли-продажи, при которых все расходы (кроме расходов отправителя (он же продавец) на доставку к борту судна или погрузку на него) ложатся на получателя (он же покупатель) и при этом покупатель выступает в роли фрахтователя, то есть стороной по договору перевозки не являются при этом грузоотправителем⁶.

Принимая во внимание отношения грузоотправителя, грузополучателя и оператора международной перевозки грузов, было несомненно, что в российской и западной литературе существуют разные мнения, и этот вопрос остается спорным в настоящее время.

⁶ Николаев, Д. С. Международные торговые перевозки. - М. : Старт, - 2013. – С. 15.

В юридической литературе некоторые авторы квалифицируют контракт на международную перевозку грузов в качестве контракта в пользу третьей стороны. Другие ученые рассматривают грузоотправителя и грузополучателя как одну из сторон в договоре перевозки.

Третьи считают договор перевозки трехсторонним соглашением, в котором участники имеют как права, так и соответствующие обязанности.

На практике часто бывает, что оператор может заключить с клиентом два типа контрактов, согласно которым:

В первом случае, в отношениях с третьими лицами, участвующими в выполнении экспедиторских услуг, оператор действует от своего имени (независимо действующее лицо, контрактный перевозчик, основной);

Во втором случае оператор в отношениях с третьими лицами действует от имени клиента (оператор, представитель, поверенный).

Основное различие заключается в том, что оператор создает права и обязанности для третьих сторон, как для себя, так и для клиента. Соответственно, если при исполнении контракта возникают какие-либо спорные вопросы (например, потеря груза), в первом случае оператор обязан возместить ущерб клиенту и имеет право возместить убытки от прямого подрячика, а во втором - все спорные вопросы, которые клиент будет решать с непосредственным исполнителем. Оператор либо оказывает помощь ему, либо выступает в качестве его представителя.

В зависимости от статуса оператора (оператор - агент или оператор-принципал) по - разному происходит правовое регулирование отношений между ним и клиентом⁷.

⁷ Николаев, Д. С. Международные торговые перевозки. - М. : Старт, - 2013. – С. 18.

Если первый случай достаточен для нескольких статей, относящихся к общим требованиям, второй требует подробного законодательного регулирования целого комплекса вопросов. Прежде всего, это вопросы, связанные с ответственностью оператора (в большинстве стран, для оператора-принципала, как для перевозчика, установлена ограниченная ответственность, процедура обязательных претензий для разрешения споров между оператором и клиентом, право Залог (удержание)) в качестве обеспечения для оплаты фрахта Платежи, сокращенные сроки исковой давности), выдача оператором, так называемых специализированных документов (коносаментов).

С точки зрения автора, контракт на международную перевозку грузов является договором об исполнении третьей стороны, в которой грузополучателю, не являющемуся участником договора, предоставляются определенные права и обязанности в соответствии с нормами Международного соглашения, регулирующего процесс транспортировки. Юридическим фактом, который вызывает ответственность между перевозчиком и грузополучателем, является отсылка на адрес грузополучателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки. Права и обязанности получателя не основаны на договоре перевозки, а на нормативном акте, который прямо регулирует их, то есть по нормам международного соглашения. Следует отметить, что получатель не является участником контракта, он является третьим лицом, наделенным правами и обязанностями, но не зафиксированным в самом договоре, а в нормативных актах.

Конвенция Организации Объединенных Наций о международной перевозке относится к договору перевозки грузов к числу фактических контрактов, то есть договор перевозки считается заключенным с момента, когда перевозчик получает международную отгрузку товаров и выдает специальную документацию для перевозки.

Форма договора – всегда письменная и, как правило, имеет специальное выражение: наличие и содержание договора подтверждаться коносаментом или другими письменными доказательствами. Оператор мультимодальной перевозки выдает грузоотправителю единый транспортный документ, который покрывает всю перевозку груза в целом, так, например, за период с 2014 года по первое полугодие 2016 года между ООО РПП «Нижнеленинское» и компаниями по международным перевозкам грузов было заключено 29 договоров перевозки различных грузов в КНР.

С ООО «Цзямусы» в 2014 году было заключено 4 контракта, в 2015 – 4, за первое полугодие 2016 года – 2. С ООО «Маяк» - в 2014 году – 1 договор, в 2015 году – 1 договор, за первое полугодие 2016 – 0. С ИП КФХ Колесник: в 2014 году – 3 договора, в 2015 – 2, за первое полугодие 2016 – 2. С ООО Стройпрогресс в 2014 году – 3 контракта, в 2015 году – 4, в первом полугодии 2016 – 1. Количество заключенных контрактов между ООО РПП «Нижнеленинское» и компаниями по международным перевозкам представим графически на рисунке 1.

Согласно данным, представленным на рисунке 1, мы видим, что большую часть контрактов ООО РПП «Нижнеленинское» заключает с ООО «Цзямусы» и ООО «Стройпрогресс».

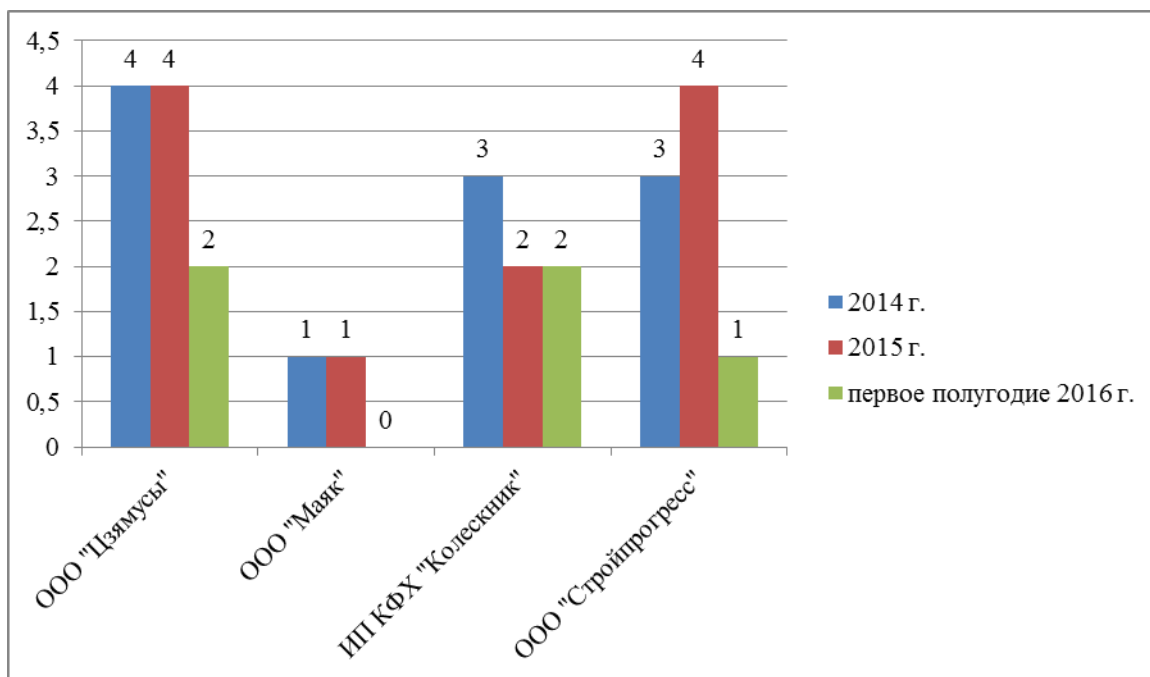


Рисунок 1 - Количество заключенных контрактов между ООО РПП «Нижнеленинское» и компаниями по международным перевозкам

Транспортные операторы на начальном этапе развития столкнулись с серьезной проблемой. Дело в том, что тогдашние действующие правила и обычаи для документарных аккредитивов не включали документ для смешанной перевозки или другой документ, разрешающий перевалку груза. В связи с этими обстоятельствами банки отказались принять такие документы в качестве оснований для оплаты, что значительно затрудняло развитие смешанного транспорта. Тем не менее, коммерческая практика заняла свое место, отсутствие международной конвенции о смешанных перевозках было принято в результате принятия Международной торговой палаты в 1973 году. Из Международного правила для документа комбинированного транспорта, на основе которого были подготовлены два документа для смешанного транспорта Combidoc и Combiconbill, которые были признаны в качестве документов права собственности. Действительно же бурное развитие смешанных перевозок началось с 1 января 1994 г. с принятием новой редакции правил и обычаев для документарных аккредитивов. Вскоре после этого был утвержден новый документ мультимодальной перевозки Multidoc.

Считается, что транспортная документация выполняет три основные функции: во-первых, она содержит необходимые инструкции для перевозчика; Во-вторых, это доказательство договора перевозки и его условий и, в-третьих, дает право распоряжаться товарами. Можно указать на другие более частные, но практически важные функции транспортной документации: расчетные, бухгалтерские и другие. Особенностью транспортной документации для международных грузов является то, что она должна содержать данные или документы, которые обеспечивают выполнение таможенных, административных и других процедур в странах назначения. Когда товар принимается оператором международного транспорта в их обязанности, он должен выпустить международный транспортный документ, который по выбору грузоотправителя может быть предметом переговоров или не подлежит обсуждению. Международный транспортный документ подписывается транспортным оператором или уполномоченным им лицом. Подпись на документе перевозки может быть сделана вручную, напечатана в факсимильной форме, перфорирована, проставлена печатью в виде символов или любыми другими механическими или электронными средствами, если это не противоречит законодательству страны, в которой находится международный транспортный документ.

С согласия грузоотправителя может быть выпущен необоротный документ международной перевозки с использованием любых механических или иных средств, сохраняющих учет данных, которые должны содержаться в международном транспортном документе. В этом случае международный транспортный оператор после взятия груза по его поручению отправляет грузоотправителю правильно оформленный документ, содержащий все данные, определенные определенным образом, и этот документ рассматривается как международный транспортный документ.

Было указано выше, что при выборе грузоотправителя по договору документ для международной перевозки товаров может быть либо предметом переговоров, либо не подлежит обсуждению. Разница заключается в

следующем:

Международный транспортный документ выдается как подлежащий обсуждению:

Он должен быть составлен в виде документа заказа или документа на предъявителя. Если он составлен в виде документа заказа, он переносится с помощью надписи переноса, и если он составлен в форме документа для носителя, он переносится без перевозочной надписи.

Если документ выпущен в нескольких оригинальных экземплярах, тогда на нем будет напечатано количество оригиналов. Если выдается несколько экземпляров, то на каждой копии делается надпись «необоротная копия».

Доставка товара может потребоваться от оператора международной перевозки или лица, действующего от его имени, только в случае необходимости представления оборотного документа международной перевозки с надлежащей передаточной надписью.

Оператор международных перевозок освобождается от обязанности выдавать товар, если оборотный документ международной перевозки составлен в нескольких экземплярах, и он или лицо, действующее от его имени, добросовестно предоставили товары против представления одного из таких оригиналов.

Документ международной перевозки выдается как необоротный.

Документ международной перевозки выдается как необоротный, грузополучатель должен быть указан в нем. Оператор международного транспорта освобождается от обязанности выдавать товар, если он выдает его получателю, указанному в таком необоротном документе международной перевозки, или другому лицу, о котором он был надлежащим образом уведомлен, как правило, в письменной форме.

Из вышесказанного следует, что контракт на международные грузовые перевозки реален, но при расследовании этого вопроса прослеживается, что в западной литературе существует мнение, что договор перевозки носит консенсусный характер. То есть договор перевозки товаров считается

заключенным в момент достижения согласия сторон на его существенных условиях до момента передачи груза на перевозку.

По мнению автора, проблема момента, когда заключен договор перевозки товаров, то есть признание договора как реального или консенсусного в целом, не должно вызывать споров в юридической литературе. В настоящее время для выполнения договора перевозки не имеет значения, как заключен договор перевозки: с момента передачи товара или с момента достижения соглашения, поскольку возникают основные обязательства перевозчика после передачи товара. Однако, если договор заключен, для перевозчика не имеет значения, поскольку он все же начнет осуществлять перевозку и нести за нее ответственность только после получения груза по его адресу.

Далее выясняется, что в западных странах перевозчик обязан заключить соглашение с любым лицом, обращающимся к нему, то есть с публичным контрактом, и момент, когда стороны соглашаются на все условия соглашения, совпадает с принятием товара для перевода.

И несмотря на приведенные выше заявления о том, что договор перевозки может быть как реальным, так и согласованным, необходимо подчеркнуть, что наиболее предпочтительно рассматривать контракт на международные перевозки грузов - настоящий, то есть договор перевозки, заключенного с момента получения перевозчиком международной перевозки товаров и выдачи специальной документации для перевозки. И поскольку контракт является двусторонним, взаимным и обременительным договором, это следует из самого определения понятия этого договора, а именно из того, что экспедитор обязуется выполнять или организовывать выполнение услуг, указанных в договоре транспортной экспедиции за плату и за счет другой стороны. В дополнение к обязательству оплачивать транспортные услуги, предоставляемые оператором, обязательство со стороны клиента также включает обязательство предоставить оператору документы и другую необходимую информацию, в частности о свойствах товара и условиях их перевозки.

Таким образом мы пришли к следующим выводам.

По договору перевозки товаров перевозчик обязуется доставить груз, переданный ему грузоотправителем, в пункт назначения и передать его уполномоченному лицу для получения товара лицу (получателю), а грузоотправитель обязуется заплатить за перевозку груза установленной пошлиной.

Перевозчик является юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, который в соответствии с законодательством имеет право осуществлять автомобильные перевозки и перевозки грузов на основании соглашения.

Грузоотправитель является юридическим лицом или физическим лицом, от имени которого отправляется груз. Они могут быть либо владельцем груза, либо третьим лицом, которое доставляет товар для перевозки от имени владельца груза, но от своего имени (например, экспедитора).

Грузоотправителем товара может быть любое лицо: производитель - экспортер, покупатель - импортер, получатель груза для себя, посредник, которому сторона договора купли-продажи была проинструктирована о выдаче груза.

Грузоотправителем товара может быть любое лицо: производитель - экспортер, покупатель - импортер, получатель груза для себя, посредник, которому сторона договора купли-продажи была проинструктирована о выдаче груза. Интерес к заключению договора перевозки проявляется той стороной договора купли-продажи, на которую возлагается ответственность за доставку товара в соответствии с основными условиями поставки.

Существенными условиями договора перевозки являются стороны договора, название и характеристики груза, пункт назначения и сумма пошлины за перевозку. Законодательство не устанавливает других существенных условий.

Рассмотрев различные мнения по предмету и цели договора перевозки грузов, необходимо определить, что предметом договора перевозки грузов в международном сообщении является предоставление транспортными услугами перевозчиком, а также цель договора будет являться процесс транспортировки и доставки груза неповрежденным и безопасным для уполномоченного получателя.

Одним из существенных условий договора международной перевозки грузов является наличие в нем указания на период перевозки товаров. Термин перевозки следует понимать, как период времени, в течение которого товары должны доставляться в пункт назначения.

Так же одним из основных условий договора перевозки груза является наличие в нем указания на срок доставки груза грузополучателю: предприятиям промышленности, строительства, сельского хозяйства, предпринимателям и другим субъектам. При прямых перевозках сроки доставки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основании правил, действующих на соответствующих видах транспорта⁸.

Срок доставки соблюдается, если в пункте назначения груз разгружается с помощью перевозчика или вагонов (судов) доставляются для разгрузки с помощью получателя до истечения установленного (согласованного) срока поставки.

Это учитывает особые обстоятельства, вызвавшие задержку в доставке товаров. Например, не считается просрочкой в доставке задержек в товарах, которые остались в прямой смешанной железнодорожной и водной связи, оставленной в портах или в доках после закрытия судоходства. В общем, доставка груза является основной обязанностью перевозчика. Его исполнение требует не только соблюдения сроков поставки, но и обеспечения безопасности перевозимого груза. Перевозчик несет ответственность за безопасность груза с момента его принятия для транспортировки и до его доставки получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры для обеспечения безопасности груза. После приема на перевозку груз хранится в пункте отправления, а также в течение периода перевозки бесплатно.

⁸ Фединяк, Г. С. Международное частное право. - М. : Юрином интер, - 2015. – С. 32.

2 НАЦИОНАЛЬНОЕ И НАДНАЦИОНАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

2.1 Правовое регулирование международной автомобильной перевозки грузов: национальное законодательство

Отдельные вопросы автоперевозок регулируются на международном уровне Конвенциями и соглашениями. Эти документы определяют общие нормы и положения, регулирующие вопросы автотранспортных перевозок. Из них можно выделить такие документы, как:

- Венская Конвенция о дорожном движении;
- Женевский Договор международной перевозки грузов;
- Женевская Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

В дополнение к международным конвенциям достигнуты договорённости с отдельными государствами и содружествами в области международного автомобильного транспорта. Российским перевозчикам не хватает времени для ознакомления с положениями и нюансами международных правовых конвенций и соглашений. Они могут использовать более практичные и понятные внутренние правила, регулирующие осуществление международных перевозок. В одной статье вряд ли возможно охватить все документы, связанные с международным транспортом, поэтому мы рассмотрим только основные, которые следует учитывать в первую очередь.

Международные перевозки в Российской Федерации регулируются Законом о государственном контроле за осуществлением международного транспорта (далее - Закон). Настоящий документ устанавливает основные условия и требования, которые являются обязательными для российских и иностранных перевозчиков. Если международным договором Российской Федерации установлены правила, противоречащие положениям настоящего Закона, применяются положения международного договора.

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик.

Перечислим основные требования, предъявляемые Законом к международным перевозчикам.

Для осуществления международных перевозок транспортной организации или индивидуальному предпринимателю необходимы:

- разрешение на проезд по территории иностранного государства (одностороннее или многостороннее). Данное разрешение может не понадобиться, если международными договорами РФ с другими государствами на условиях взаимности предусмотрено осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений;

- специальное разрешение на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов;

- специальное разрешение на перевозку опасных грузов.

Водители должны соблюдать режим труда и отдыха, установленный международным договором РФ. В настоящее время таким документом является Европейское соглашение, заключенное в Женеве 01.07.1970, в отношении работы экипажей транспортных средств (ТС), производящих международные автомобильные перевозки.

Международные перевозчики должны использовать только ТС, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства. Это правило не

распространяется на прицепы и полуприцепы, которые могут иметь регистрационные номера другого государства.

В целях исполнения Закона утверждено отдельное Положение о государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок.

Российским международным перевозчикам следует обратить внимание на требования Закона, одним из которых является наличие лицензии на данный вид деятельности. Однако законодательство не стоит на месте, и вместо лицензирования для перевозчиков установлена процедура допуска к международным перевозкам.

Международное транспортное право как отрасль международного частного права (МЧП) представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах, обычаях и регулирующих обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении. Предметом международного транспортного права выступают транспортные обязательства, «осложненные иностранным элементом».

Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа осуществляется посредством норм национального законодательства и международных договоров. В России к числу национально-правовых актов в данной области можно отнести следующие документы:

- Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая);
- Федеральный закон N 259-ФЗ от 08.11.2007 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
- Федеральный закон №127-ФЗ от 24 июля 1998 г «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;
- постановление Правительства РФ N 1272 от 31 октября 1998 г. «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»;

- постановление Правительства РФ № 730 от 16 октября 2001 г. «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок»;

- Постановление Правительства РФ № 637 от 30.10.2006 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

- приказ Министерства транспорта РФ от 30 сентября 1999 г. № 73 «О порядке выдачи лицензий на перевозки автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении».

Международные договоры как источники международного автомобильного права представлены широким спектром конвенций и соглашений, разработанных в рамках или под эгидой международных организаций, из которых наибольший вклад в развитие данной подотрасли международного транспортного права внесли УНИДРУА; Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) в лице своего Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

Таким образом мы пришли к выводу, что эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик. Так, трудной задачей яви-

лось создание приемлемых правовых рамок для регулирования международных автоперевозок.

2.2 Международные акты о международной автомобильной перевозке грузов

Система международных договоров в области автомобильного права включает следующие основные конвенции:

- Женевская конвенция УНИДРУА-ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), вступившая в силу для СССР 1 декабря 1983 г.;

- Женевский протокол 1978 г. к КДПГ (ввел новую расчетную единицу для исчисления предела ответственности автоперевозчика - СДР вместо золотого франка);

- Женевская конвенция УНИДРУА-ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), вступившая в силу 12 апреля 1994 г. (Россия не участвует);

- Венская конвенция 1968 г. о дорожном движении (с поправками от 3 марта 1992 года);

- Женевский протокол 1949 г. о дорожных знаках и сигналах в редакции Венской конвенции 1968 г.

- Таможенная конвенция 1975 г. о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (с поправками Административного комитета Конвенции 2000 г.) Конвенция МДП или Конвенция TIR, вступившая в силу для СССР с 8 декабря 1982 года.;

- Европейское соглашение 1975 г. о международных автомагистралях;

- Европейское соглашение 1970 г. (с изм. и доп., вступившими в силу 27.02.2004) о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, вступившее в силу для СССР 27.01.1979;

- Европейское соглашение 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR), вступившее в силу для РФ с 1994 года;

- Конвенция СНГ 1996 г. о международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа (Вместе с "Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств-участников Содружества Независимых Государств") Конвенция не вступила в силу для России на 01.06.2009.

Все названные соглашения, во-первых, устанавливают общие принципы деятельности автомобильного транспорта и относятся как к грузам, так и к пассажирам; во-вторых, определяют главным образом права и обязанности государств, но не транспортных организаций и их клиентов, и, в третьих, создают правовую базу для заключения других соглашений по конкретным вопросам международного транспорта.

Соглашения, направленные на обеспечение сообщений между странами, включают соглашения: о таможенных формальностях, упрощение которых имеет важную роль для ускорения операций на всех видах транспорта, о налоговом режиме транспортных средств и перевозимых грузов. Такие соглашения имеют особое значение для автомобильного транспорта.

Эффективность транспортного законодательства во многом зависит от того, насколько точно нормы права отвечают объективным условиям экономической активности, в том числе и в перевозочных отношениях. Воздействие на экономическую составляющую путем использования юридических инструментов даст положительный эффект только в том случае, если такое воздействие явилось актуальным, направленным не на ломку или создание каких-либо новых отношений, а урегулирование имеющихся экономических связей. Такое эффективное регулирование еще более усложняется на международном уровне, поскольку призвано учесть интересы разных стран, а значит и разного уровня развития экономик.

Так, трудной задачей явилось создание приемлемых правовых рамок для регулирования международных мультимодальных перевозок.

Первая попытка была предпринята Международным институтом Унификации Частного Права (УНИДРУА) и восходит к 1930-м годам. Итогом ра-

боты в рамках УНИДРУА стало утверждение его Руководящим Советом в 1963 г. проекта Конвенции о международных комбинированных перевозках грузов⁹.

Концепция смешанных перевозок также нашла свое отражение в таких документах, как FIATA^{10 11} Combined Transport Bill of Lading, Combidos, Combibill. Эти документы в основном базируются на Токийских правилах 1969 г. Токийские правила или проект конвенции о смешанных перевозках были приняты на Токийской конференции Международного морского комитета 1969 г. Далее в 1973 г. Международная торговая палата разработала международные правила, регулирующие документальное оформление смешанной перевозки, во многом базирующихся на Токийских правилах.

Тем не менее, считая подобное положение не удовлетворительным, Совет по торговле и развитию ЮНКТАД решил разработать новый документ, регулирующий смешанную перевозку, - Конвенцию ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Конвенция ООН 1980 г. рассматривается как вполне адекватный ответ на правовые и политические проблемы, поднятые в процессе контейнеризации.

Традиционно, при перевозке грузов на различных видах транспорта грузы передавались из под одного правового режима в ведение другого правового режима, в зависимости от видов задействованного при перевозке транспорта. То есть, международная гармонизация транспортного законодательства была достигнута лишь на модальной основе. До 1980 г. не существовало единого транспортного документа, регулирующего перевозки всеми видами транспорта. Задачей Конвенции ООН 1980 г. стало заполнение существующих пробелов в законодательстве и введение правового единообразия в регулировании мульти-

⁹Федеральный закон от 26.11.2001 N 146-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья)» // СЗ РФ. 2001.- N 49. - Ст. 4552.

¹⁰ФИАТА - это неправительственная организация, представляющая транспортно-экспедиторскую сферу деятельности более чем 40 тысяч международных экспедиторских и логистических компаний. Сфера деятельности ФИАТА распространяется на 150 стран мира.) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://www.far-aerf.ru/fiata/about.htm>

¹¹ЮНКТАД — Конференция и Совет по торговле и развитию ООН [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://www.un.org/ru/ga/unctad/>

модальных перевозок.

Не смотря на то, что Конвенции 1980 г. не удалось привлечь достаточное число ратификаций для вступления в силу, однако ее положения существенно повлияли на законодательство, принятое в ряде стран.

Конвенция ООН 1980 г. создает новую единую систему ответственности оператора мультимодальной перевозки за груз, которая наступает с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза получателю (статья 14 Конвенции ООН 1980 г.). В Конвенции также применяется сетевая система ответственности, которая наступает в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе смешанной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального права предусматривают более высокий предел ответственности по сравнению с пределом, предусмотренным в Конвенции ООН 1980 года.

Конвенция устанавливает срок исковой давности два года. Однако предусматривает, что если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет, любой иск в связи с международной смешанной перевозкой погашается давностью. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по истечении этого срока. Оператор мультимодальной перевозки (ОМП) имеет право предъявить регрессный иск для возмещения ущерба к субподрядчикам, даже по истечении срока исковой давности, если иск предъявляется в пределах срока, предоставленного согласно праву государства, в котором начато разбирательство, что не соответствует положениям иных применяемых международных Конвенций.

2.3 Ответственность за неисполнение обязательств по договору международной автомобильной перевозки грузов

Общие положения об ответственности по договору международной перевозки, изложенные в транспортных конвенциях и соглашениях таковы: в случае невыполнения или ненадлежащего выполнения сторонами договорных обязательств они несут определённую ответственность. Данная формулировка фактически содержит указание на основание ответственности.

Можем определить две группы ответственности: нарушения договорных обязательств отправителем груза и нарушения договорных обязательств перевозчиком.

К нарушениям, допускаемым отправителем груза, относятся, прежде всего, те, что связаны с некорректным оформлением документов, нарушением требований, предъявляемых к упаковке, повреждением транспортных средств. Большинство международных правовых, регулирующих перевозку грузов, указывает на неточные или недостаточные сведения о грузе, что повлекло за собой потери перевозчика.

Ответственность транспортных организаций — одна из основных и наиболее острых проблем международного транспортного права.

Рамки ответственности оператора. Эта проблема, которая включает два вопроса: во-первых, пределы ответственности оператора международной перевозки грузов во времени и, во-вторых, круг тех случаев, наступление которых влечет ответственность оператора, осуществляющего перевозку.

В соответствии с Конвенцией оператор перевозки грузов охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза.

Считается, что груз находится в ведении оператора международной перевозки: с момента, когда он принял груз от: грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или какого-либо органа или иного третьего лица; до момента, когда он выдал груз.

Оператор международной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза. Несοхранность груза

возможна в различных формах, однако практически здесь имеют место следующие три случая несохранности: полная утрата груза, частичная утрата (недостача) груза, порча или повреждения груза.

Важно обратить внимание и на следующие условия ответственности оператора перевозки. Согласно соглашениям о международных сообщениях ответственность должна возлагаться на оператора только при наличии его вины, которая предполагается.

В тех случаях, когда вина оператора международной перевозки, его служащих или агентов, сочетаются с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор международной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что оператор международной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.

В тех ситуациях, когда вред причинен в результате обстоятельств, никак не зависящих от транспорта, охрана интересов потерпевшего должна осуществляться не при помощи института ответственности, а в порядке страхования, которое может быть как обязательным, так и добровольным.

По своей природе договор международной перевозки предусматривает так называемую сетевую ответственность оператора перевозки за несохранность груза.

Однако сетевая ответственность применяется лишь в том случае, если известно, на какой стадии перевозки произошла утрата, повреждение или задержка в доставке груза.

По аналогии с Конвенцией ООН 1980 г., ответственность оператора в рамках Правил ЮНКТАД/МТП также основана на принципе презумпции вины. Так, ОМП несет ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке груза, если обстоятельства, которые привели к утрате, повреждению или задержке в доставке произошли, когда товары были в его распоряжении, если не докажет, что он сам, его служащие или агенты или любого другое лицо,

чьими услугами он воспользовался для исполнения договора, не допустили никаких ошибок или небрежностей, которые бы причинили или способствовали причинению убытка, повреждения или задержки в доставке груза (п. 5.1 Правил).

Хотя основания ответственности оператора в соответствии с Правилами аналогичны основаниям ответственности, предусмотренными в Конвенции ООН 1980 г., существуют значительные различия между ними:

Во-первых, в отличие от Конвенции ООН 1980 г. согласно п. 5.1 Правил ОМП не будет нести ответственность за ущерб, причиненный задержкой в доставке, если только грузоотправитель не сделал заявления о заинтересованности в своевременной доставке, которое было принято ОМП.

Во-вторых, если мультимодальная перевозка включают в себя перевозку морским или внутренневодным транспортом, ОМП не будет нести ответственность за утрату, повреждение или задержку в доставке в отношении грузов, перемещаемых морским или внутренневодным транспортом, если утрата, повреждение или задержка в ходе таких перевозок была вызвана:

- действиями, небрежностью или навигационными ошибками в управлении судном, допущенными капитаном, лоцманом или служащими перевозчика;
- в результате пожара, если только он не был вызван фактическими ошибками или умыслом перевозчика (п. 5.4 Правил).

Однако, если подобные обстоятельства, повлекшие потери или повреждения произошли в результате немореходного состояния судна, ОМП должен доказать, что проявил должную заботливость (due diligence) при приготовлении судна к плаванию в начале пути (п. 5.4 Правил).

Таким образом, согласно пункт 5.4 Правил ответственности оператора совпадает с ответственностью морского перевозчика по правилам Гаага-Висби.

Аналогично Конвенции ООН 1980 г., период ответственности оператора включает в себя период времени, когда он принял товар в свое распоряжение до момента доставки.

Кроме того, ОМП также несет ответственности за действия и упущения его служащих, агентов или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора (п. 4.2 Правил).

Сумма ограничения ответственности ОМП, установленная Правилами в случае потери или повреждения груза, явно ниже, чем установлено в Конвенции ООН 1980 г. Данная сумма ограничения ответственности основывается на лимитах ответственности перевозчика установленных Правилами Гаага-Висби, Протокол 1979 г. Таким образом, согласно п. 6.1 Правил, если только характер и стоимость груза не были объявлены отправителем и включены в документ мультимодальной перевозки, ОМП несет ответственность за любую потерю или повреждение груза в сумме, не превышающей эквивалент 666.67 SDR (Специальное Право заимствования) за каждый пакет или единицу груза, или 2 SDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, что выше. Точно так же, как и в Конвенции ООН 1980 г. в Правилах предусмотрен более высокий лимит ответственности оператора в случае, если мультимодальная перевозка, согласно договору, включает в себя перевозку морским или внутренневодным транспортом. В таком случае ответственность оператора ограничивается суммой, не превышающей 8.33SDR за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза (п. 6.3 Правил).

В результате в ст. 19 Мультимодальной конвенции было закреплено правило о том, что «в тех случаях, когда утрата или повреждение груза произошли на определенном этапе международной перевозки, в отношении которого подлежащая применению международная конвенция или императивная норма национального законодательства предусматривает более высокий предел ответственности по сравнению с пределами, установленными в конвенции, предел ответственности оператора определяется в соответствии с положениями такой конвенции или императивной нормой национального законодательства». Конвенция сохранила определенные остатки сетевой системы, однако теперь она направлена на защиту интересов грузовладельца, а не оператора. Имеет

свои особенности и сама система ограничения ответственности, предусмотренная Мультимодальной конвенцией. Установлен различный предел ответственности для двух вариантов международной перевозки: когда она осуществляется с участием морского и речного транспорта и когда она осуществляется в любой комбинации с участием только железнодорожного, автодорожного и воздушного транспорта.

Мультимодальная перевозка означает перевозку груза от двери до двери и каждый участок перевозки, осуществляемый определенным видом транспорта, оформляется выдачей фактическим перевозчиком накладной или коносамента. Таким образом, в случае, если возможно точно установить когда, в каком месте и на каком виде транспорта произошло повреждение, утрата или задержка груза, применяется так называемая сетевая норма ответственности, то есть ответственность оператора определяется так, как если бы он заключил отдельный договор на соответствующий этап перевозки на определенном виде транспорта. Оператор также будет иметь право регресса к непосредственному причинителю вреда - фактическому перевозчику. Однако, если не удастся установить точное время и место причинения вреда, будет действовать договор мультимодальной перевозки и ответственность оператора будет определяться в целом по договору (мультимодальному коносаменту), согласно которому оператор принимает на себя ответственность за осуществление мультимодальной перевозки груза, а также несет ответственность за утрату или повреждение груза и за просрочку в его доставке на протяжении всей мультимодальной перевозки.

Что касается ответственности перевозчика за утрату, ущерб или задержки в доставке при осуществлении мультимодальных грузоперевозок, нет единого обязательного режима ответственности ни на международном уровне, ни на европейском уровне. Вместо различных правил об ответственности на основании международных унимодальных конвенций, устанавливающих разные обязательные режимы ответственности в зависимости от вида транспорта (некоторые из них регулируют до определенной степени ответственность перевозчика

при осуществлении смешанных перевозок), существует также национальный режим ответственности за перевозку по законодательству стран-членов ЕС (что привело к появлению национальных прецедентов), региональные соглашения (Андское Сообщество, МЕРКОСУР, латиноамериканская ассоциация интеграции и АСЕАН) и договорные соглашения. Иными словами, нормы ответственности для мультимодальных грузовых перевозок являются фрагментированными и сложными, что делает практически непредсказуемым для транспортных операторов оценку своих рисков.

По соглашению между оператором международной перевозки и грузоотправителем в документе международной перевозки могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы ответственности.

Так в чем же можно усмотреть обоснование для установления пределов ответственности оператора? Выделяют два следующих фактора. Первый, участники международных соглашений пытались устранить чрезмерные претензии потерпевших. Второй, очевидна заинтересованность развивающихся стран, для которых угроза слишком высоких затрат становится преградой для соответствующей деятельности.

Мы считаем, что главное условие для определения пределов гражданской правовой ответственности - действительная ценность того, чему может быть причинен ущерб. Это стоимость перевозимого груза, реальная ценность которого может быть определена в результате изучения статистических и практических материалов. Материалы судебной практики фактически не содержат сведения о решениях, вынесенных по соглашениям с транспортными организациями. Наоборот, имеются споры об ограничении ответственности перевозчика.

Международные правила МТП для документа на комбинированную перевозку 1973 г. устанавливают отличные от Мультимодальной конвенции правила сетевой ответственности оператора. Когда известно, на какой стадии перевозки имели место утрата или повреждение, ответственность оператора за такую утрату или повреждение определяется положениями любой международной конвенции или национального права, отступление от которых, в сторону ухуд-

шения позиции истца, является невозможным и которые применялись бы, если бы истец заключил с оператором отдельный договор непосредственно в отношении определенной стадии перевозки, на которой имели место утрата или повреждение, и получил бы в качестве доказательства этого какой - либо конкретный документ, выдача которого обязательна для применения такой Международной конвенции или национального права. Такая ответственность определяется, как если бы оператор был перевозчиком, о котором идет речь в любой такой Международной конвенции или национальном праве.

Таким образом, из выше изложенного следует, что Правила МТП в большей мере защищают интересы оператора, во - первых, позволяя ему применять, в случае если известно место утраты или повреждения груза, соответствующие конвенции или нормы национального законодательства, во - вторых, если не известно место утраты или повреждения груза, воспользоваться правом на ограничение ответственности, размер которой в соответствии с данными Правилами существенно ниже чем в Мультимодальной конвенции.

Фактический перевозчик – в отличие от перевозчика, лицо, которое непосредственно производит перевозку. Ответственность фактического перевозчика урегулирована большинством международных транспортных конвенций, а также нормами национального законодательства разных стран.

Система правовых регуляторов договоров международных автоперевозок выстраивается по следующей схеме: международные соглашения как основной источник, а отечественное законодательство применяется там, где нет международного урегулирования. Основное соглашение, регулирующее частноправовые аспекты - Женевская конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (далее - ЦМР), которая применяется в отношении любого договора перевозки грузов автотранспортными средствами.

Перевозка считается международной и подпадающей под регулирование ЦМР 1956 г. в том случае, если она производится с пересечением границ и при наличии государства отправления или назначения - участника ЦМР 1956 г. При этом не играет роль местонахождение коммерческих предприятий сторон дого-

вора - перевозчика и отправителя, а также их национальность. Российская и международная судебная и арбитражная практика свидетельствуют, что договоры международной перевозки, в основном заключаются между сторонами, принадлежащими к одному государству. Президиум ВАС РФ в своем Постановлении от 30 сентября 2003 г. N 7127/03 указал на ошибки из судебной практики.

Например, российский грузоотправитель обратился в арбитражный суд с иском к российскому перевозчику о взыскании убытков, связанных с потерей груза при его транспортировке из России в Литовскую Республику. Стороны заключили договор перевозки, который предусматривал оформление международной товарно-транспортной накладной CMR. Однако при транспортировке груз вместе с автомобилем был похищен неустановленными лицами. Суд в первой инстанции удовлетворил иск в полном объеме, сославшись на статью 796 Гражданского Кодекса РФ. Апелляционная и кассационная инстанции оставили решение суда в силе. Ответчик заявлял о необходимости применения в данном случае норм ЦМР 1956 г., однако этот довод судами был отклонен по причине отсутствия в договоре ссылки на Конвенцию.

Президиум ВАС РФ принял решение об аннулировании решений и постановлений нижестоящих инстанций. Статья 1 ЦМР, участником которой является Российская Федерация определяет, что местонахождение пунктов погрузки и назначения в различных государствах является основанием для использования в данном случае положений ЦМР 1956 г.

Таким образом, Конвенция предусматривает иные порядок и размер исчисления и возмещения стоимости утраченного при перевозке груза, чем это установлено Гражданским Кодексом РФ.

ЦМР 1956 года осуществляет регулирование множества нюансов международных автоперевозок (определяет реквизиты накладной, обязательства сторон и т.д.), а также процессуальные вопросы, связанные с исками к перевозчикам. Важными вопросами в ЦМР 1956 г. являются вопросы ответственности перевозчиков. Основное количество споров между участниками договора пере-

возки связаны с применением ЦМР 1956 г. в вопросах о пределах ответственности перевозчика за утрату (повреждение) груза или просрочку в его доставке. Основной причиной возникновения споров выступают положения статьи 23 ЦМР 1956 г., предусматривающей возможность ограничения ответственности перевозчиков в сумме 25 франков за 1 кг утерянного груза, и статьи 29 ЦМР 1956 г., отменяющей использование установленного статьей 23 предела ответственности перевозчика в случае, если ущерб причинён перевозчиком по злему умыслу.

Например, в деле Alena Ltd (грузовладелец) против Harlequin Transport Services Ltd (грузоперевозчик), рассмотренном английским Коммерческим судом в 2013 г. был заключен договор транспортировки груза из Англии в Румынию. При перевозке груза по территории Румынии произошла авария. По утверждению водителя перевозчика утверждал, что авария произошла по причине являлся крутого горного спуска, при котором груз сорвал крепления и рухнул в пропасть.

Договор перевозки подпадал под ЦМР 1956 г. Основным вопросом являлся следующий: имеет ли право грузоперевозчик на ограничение ответственности на основании пункта 3 статьи 23 ЦМР 1956 г. в размере 25 франков за 1 кг утерянного груза или же данный предел ответственности не используется, так как в соответствии со статьей 29 ЦМР 1956 г. ущерб причинён перевозчиком по злему умыслу. Если признать применимым пункт 3 статьи 23 ЦМР 1956 г., грузоперевозчик не обязан платить более 90000 фунтов стерлингов за утраченный груз, тогда как при применении статьи 29 ЦМР 1956 г. грузоперевозчик обязан заплатить стоимость утраченного груза в полном объёме- 270000 фунтов стерлингов.

На судебном заседании истец настаивал на том, что грузоперевозчик преднамеренно не содержал автомобиль в исправном и надлежащем состояниях и, исходя из этого, имел сведения или должен был знать о возможности аварии в подобной ситуации. Грузовладелец сослался на недостаток письменных доказательств о регулярном прохождении ответчиком технического осмотра при-

надлежащего ему автомобиля в Румынии, а также использовал тот факт, что водитель автомобиля перевозчика при помощи самодельных приспособлений изменил тормозную систему автомобиля. Судья вынес решение, что грузовладелец не представил суду достаточных доказательств. Таким образом, перевозчик имеет право ограничить свою ответственность на основании пункта 3 статьи 23 ЦМР 1956 г.

Что касается российской судебной практики, то она не всегда последовательна в оценке положений ЦМР 1956 г. об ответственности перевозчика.

Например, при рассмотрении дела, где грузоперевозчик утратил груз при разбойном нападении в пути следования, суд постановил, что возмещение убытков правомерно в связи с отсутствием мер безопасности.

Пункт 1 статьи 17 ЦМР 1956 года гласит, что грузоперевозчик отвечает за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее по пути следования из пункта погрузки в пункт разгрузки. Однако суд не учёл пункт 2 статьи 17 ЦМР 1956 года, который предусматривает освобождение грузоперевозчика от ответственности, при возникновении описанной ситуации.

А в другом деле суд вынес противоположное решение. Груз транспортировался из Германии в Москву. Договор регулировался ЦМР 1956 года. При пересечении территории Польши груз был украден неизвестными лицами. Страховщик заплатил страхователю возмещение и обратился с иском к грузоперевозчику с целью компенсации. Однако суд постановил, что утрата груза произошла вследствие разбойного нападения. Материалы дела говорят о том, что водитель грузоперевозчика не мог избежать нападения и предотвратить его последствия. Отсюда не имеется никаких основания полагать, что перевозчик ответственен за утрату груза.

Российские суды зачастую выносят различные заключения относительно оценки объективных обстоятельств, освобождающих грузоперевозчика от ответственности.

Например, в одном из дел перевозка груза осуществлялась из Польши в Россию и к ней применялись положения ЦМР 1956 года. При перевозке груза

по территории Польши в результате пожара на автомобиле часть груза была уничтожена. Суд установил причину пожара – поджог неизвестным лицом. Суд постановил, что ущерб есть случайное событие, и никаких действий или упущений со стороны грузоперевозчика не усмотрел. Таким образом, суд постановил освободить перевозчика от ответственности за утрату или причинение повреждений грузу согласно пункту 1 статьи 17 ЦМР 1956 года.

В другом деле при транспортировке груза из Финляндии в Россию возник пожар, по причине действий неизвестного лица, то есть произошёл поджог. Суд постановил, что поджог не может быть отнесён к форс-мажорным обстоятельствам, а грузоперевозчик, осуществляя услуги, обязан сделать всё для обеспечения сохранности транспортируемого груза. Отсюда нет оснований для освобождения его от ответственности.

ЦМР 1956 г. определяет, что накладная имеет силу договора и является доказательством получения груза грузоперевозчиком (пункт 1 статьи 9). Но при отсутствии, некорректности или потере накладной договор перевозки остаётся в силе, поэтому в таких случаях применяется статья 4 ЦМР 1956 года (статья 4).

Например, российская организация обратилась в государственный арбитражный суд с иском о взыскании с российского перевозчика убытков от ненадлежащей грузоперевозки, стоимости транспортировки груза из Испании в Италию, стоимости оплаты услуг по ревизии количества и качества недостающего товара, а также упущенной выгоды. Суд первой инстанции в иске отказал, сославшись на отсутствие доказательств того, что грузовладелец является участником международной перевозки, так как была не предоставлена накладная CMR. Однако кассация привела к отмене решений нижестоящих судов, сославшись на то, что согласно статье 4 ЦМР 1956 г. отсутствие, неправильность или утрата накладной не являются причиной для объявления договора несуществующим или недействительным.

К аналогичным выводам приходили суды зарубежных стран.

Например, в деле *Datec Electronic Holdings Ltd & Incoparts BV против United Parcels Service Ltd & Anor*, рассмотренном английским Высоким судом

в 2015 г., возник спор по перевозке груза из Великобритании в Нидерланды, при этом до аэропорта Кельн (ФРГ) грузоперевозка осуществлялась воздушным транспортом, а затем груз должен был следовать на автомобильном транспорте до Амстердама.

Оформление накладной CMR не было произведено. Суд установил, что груз был транспортирован до склада перевозчика в Амстердаме, но далее следы груза были потеряны. Грузовладелец предположил, что произошла кража груза по вине работников UPS. По его мнению, транспортировка груза из аэропорта Кельн в Амстердам регулировалась ЦМР 1956 года. При том ответственность UPS за потерю груза в связи с пунктом 1 статьи 17 ЦМР не ограничивается 25 франков за кг по статье 23 ЦМР 1956 года, в связи с тем, что утеря груза произошла по злому умыслу работников UPS (статья 29 ЦМР 1956 года). Соответственно, UPS несет ответственность за утерянный груз по его полной стоимости, но не в пределах лимита, установленного статьей 23 ЦМР 1956 года.

Суд установил, что перевозка груза регулируется ЦМР 1956 года, хотя она и не была оформлена накладной CMR. Положения же стандартных условий UPS, инкорпорированных в договор перевозки, являются недействительными в части, противоречащей ЦМР 1956 года. Поскольку истец не представил доказательств того, что груз был похищен работниками UPS на основании статьи 23 ЦМР 1956 года, судья ограничил ответственность перевозчика суммой 658 фунтов стерлингов (против 241241 фунтов стерлингов, которые требовали истцы).

Сложные вопросы в судебной практике по применению ЦМР 1956 г. связаны с ситуациями перевозки грузов последовательными перевозчиками.

Если же применения к договору перевозки права России, в начале используются акты транспортного законодательства, к каковым относятся Основные условия осуществления международных перевозок грузов советским автомобильным транспортом 1969 года, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 года. Положения Основных условий юридически остаются в силе, но так как они претендуют на регулиро-

вание тех же отношений, что и ЦМР 1956 года, то должны применяться лишь в той части, что не противоречит правилам ЦМР 1956 года (часть 4 статьи 15 Конституции РФ, пункт 2 статьи 7 Гражданского Кодекса РФ). Некоторые авторы утверждают, что в случае, когда грузоперевозчиком является субъект России, то в первую очередь применяются Основные условия, а ЦМР 1956 года уже вторичны, не соответствует правилам части 4 статьи 15 Конституции РФ и пункту 2 статьи 7 Гражданского Кодекса РФ о преваляровании международного права.

Относительно постулатов ФЗ от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», то они носят императивный характер и действуют независимо от применения. Закон и Постановление несут публично-правовую направленность, никак не касаются сферы действия ЦМР 1956 года, поэтому не возникает никаких противоречивых ситуаций между данными документами.

Из судебной практики Российской Федерации следует, что, в случаях, когда перевозка регулируется ЦМР 1956 года, субсидиарно используются нормы Устава автомобильного транспорта и Гражданского Кодекса РФ. То есть, в случае выполнения перевозчиком обязательств по транспортировке груза, установленных договором, грузовладелец не произвёл оплату доставки, суд применяет ст. ст. 307, 309, 310, 801 Гражданского Кодекса РФ (за исключением ситуации, описанной в статье 21 ЦМР 1956 года), поскольку ЦМР 1956 года никак не регулирует этот вопрос. Одновременно в судебной практике РФ присутствуют примеры неправомерного обращения к национальному праву в тех ситуациях, когда вопрос попадает под регулирование ЦМР 1956 года.

Так, в деле, изученном государственным арбитражным судом в 2014 году, российский грузоперевозчик обязался выполнить международную транспортировку партии обуви, грузовладельцем являлась фирма, зарегистрированная в Италии, а грузополучателем – российская организация.

В период нахождения автомобиля на стоянке некоторое количество груза было похищено. Считая, что данная потеря случилась в виду недостаточной заботы о целостности груза со стороны водителя автомобиля, который являлся работником грузоперевозчика, грузовладелец обратился в суд с иском о компенсации убытка, причиненного нарушением положением договора международной грузоперевозки. Так как груз был погружен в Италии, а доставляться должен был в Москву, то есть места погрузки-разгрузки располагаются на территории разных стран, то по этому спору применяется ЦМР 1956 года. Согласно пункту 1 статьи 17 Конвенции грузоперевозчик отвечает за полную или частичную утерю груза с момента погрузки, при транспортировке и до его передачи получателю. Основаниями освобождения грузоперевозчика от ответственности за потерю груза являются пункты 2 и 4 статьи 17 Конвенции. Так как в нарушение статьи 18 Конвенции грузоперевозчик не смог доказать, что имеются основания для освобождения от ответственности за утерю груза, суд апелляционной инстанции правомерно постановил, что существуют основания для предъявления иска. Статья 32 Конвенции определяет сроки подачи исков, возникающих в результате грузоперевозок, производимых в соответствии с Конвенцией.

Пункт 1 статьи 32 Конвенции определяет срок исковой давности одним годом со дня передачи груза перевозчику. Но, если имеет место злой умысел, срок устанавливается судом в 3 года. Российское законодательство определяет две формы вины: вина по неосторожности и умышленная. Умышленная форма вины соответствует понятию «злоумышленный поступок» пункта 1 статьи 32 Конвенции. В силу статьи 402 Гражданского Кодекса РФ действия работников должника по исполнению его обязанностей считаются действиями самого должника, который несёт ответственность за работников, в случае их вины в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств. В связи с тем, что отсутствуют доказательства, свидетельствующие о наличии в действиях водителя грузоперевозчика умысла, с целью совершения кражи груза или же его порчи, суд апелляционной инстанции правомерно пришел к выводу, что истец

вправе был предъявить иски в течение одного года со дня передачи груза перевозчику. В связи с тем, что иск по данному делу предъявлен с пропуском срока исковой давности, на что ответчику было указано при рассмотрении дела судом первой инстанции, суд апелляционной инстанции правомерно отказал в удовлетворении иска согласно пункту 2 статьи 199 Гражданского Кодекса РФ.

В данном примере ссылки суда на статьи российского Гражданского Кодекса РФ незаконны, так как эти вопросы включены в ЦМР 1956 года. Неверно также проводить параллельные ссылки на Конвенцию и Гражданский Кодекс РФ, в частности, когда суд определяет идентичность норм применяемых актов.

В другом деле государственный арбитражный суд не только неправомочно сослался на нормы национального законодательства, но и неправильно истолковал положения ст. ст. 23 и 26 ЦМР 1956 года об ограничении ответственности перевозчика.

В этом деле груз перевозился по маршруту «Шеньжень (Китай) - Воронеж (Россия)». При этом до г. Санкт-Петербурга (Россия) груз перевозился морским транспортом, а далее до Воронежа - автомобильным на основании накладной CMR. Во время автомобильной перевозки по маршруту «Санкт-Петербург – Воронеж» произошло хищение контейнера. В числе прочего в суде был поставлен вопрос о пределах ответственности перевозчика.

Поскольку перевозка регулировалась ЦМР 1956 года, перевозчик сослался на то обстоятельство, что отправитель в нарушение ст. 26 ЦМР не сделал отметки об объявленной ценности груза, а кроме того, истцом не была уплачена соответствующая надбавка к провозной плате: согласно указанной статье «отправитель может указать, вписав в накладную и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, объявленную ценность груза на случай потери или повреждения груза».

В случае объявления ценности груза при доставке может быть потребовано независимо от возмещений, предусмотренных в статьях 23, 24 и 25, и в пре-

делах суммы заявленной ценности груза возмещение, соответствующее дополнительному ущербу, нанесение которого доказано».

Суд признал данный довод перевозчика неправомерным «в связи с тем, что требование о надбавке действует лишь в случае, если объявленная стоимость груза превышает предел ответственности, установленный пунктом 3 статьи 23 КДПГ» (ЦМР 1956 г).

Данный аргумент суда «требование о надбавке действует лишь в случае, если объявленная стоимость груза превышает предел ответственности, установленный пунктом 3 статьи 23 КДПГ» не соответствует положениям ЦМР 1956 года. Согласно ст. 24 ЦМР 1956 года "отправитель может указать в накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате стоимость груза, превышающую предел, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае заявленная сумма заменяет этот предел». В постановлении суда отсутствует указание на исследование вопроса о превышении указанной в накладной стоимости груза над пределом ответственности, установленным п. 3 ст. 23 ЦМР 1956 года.

В другом деле арбитражный суд, применяя положения ЦМР 1956 года, взыскал с перевозчика «объявленную стоимость» груза, хотя в деле отсутствуют доказательства того, что стоимость груза была включена в накладную: суд взыскал с перевозчика полную стоимость утраченного груза на основании данных инвойса продавца, ГТД и других документов, но не накладной, что не соответствует п. 3 ст. 23, ст. 24 ЦМР.

3 ПРОБЕЛЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИХ УСТРАНЕНИЮ

В процессе осуществления экспортно-импортных перевозок автомобильным транспортом мы имеем определенные преимущества по сравнению с другими видами транспорта, это: маневренность, доставка грузов «от двери до двери»; срочность и регулярность доставки; доставка может быть организована по системе «just in time» (точно в срок); универсальная упаковка (требуется в меньших объемах или не требуется вовсе). И при этом в случае использования автотранспорта обеспечивается высокая валютная эффективность перевозок.

Особое внимание нужно уделить договорам которые регламентируют международные автоперевозки. Основными среди них являются: Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 года, Конвенция о дорожном движении 1971 года, Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года, Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года.

Если рассматривать конвенцию КДПГ, то она предусматривает то, что договор перевозки груза обязательно должен быть подтвержден накладной на перевозку груза. Эта накладная должна выдаваться в количестве трех экземпляров и подписываться как отправителем, так и перевозчиком. Один экземпляр выдается отправителю, другой прилагается к товарам, а третий остается у перевозчика. Эти накладные на перевозку груза являются доказательством того, что был заключен договор перевозки и будут соблюдены все её условия получения товаров перевозчиком (ст. 9).

Все основные вопросы, в том числе и проблемы, которые регулируют международные правовые отношения автомобильных перевозок в общей форме затрагиваются в двусторонних международных договорах РФ с зарубежными государствами.

Так, на основе Соглашения между правительствами РФ и ФРГ о международном автомобильном сообщении 1993 года осуществляются автомобильные перевозки пассажиров и грузов между обеими странами и транзитом по их территориям по дорогам, открытым для международного автомобильного сообщения, автотранспортными средствами, зарегистрированными в РФ или в ФРГ. Перевозка грузов между обеими странами или транзитом по их территориям грузовыми автомобилями с прицепами требуют разрешения компетентных органов обоих государств.

Исходя из международных договоров разрешений на перевозки автотранспортными средствами не требуется для следующих грузов:

- а) грузов для выставок и демонстраций;
- б) спортивного инвентаря для проведения спортивных мероприятий;
- в) тел умерших;
- г) почтовых отправок;
- д) автотранспортных средств имеющих повреждения;
- е) личного имущества граждан при переселении;
- ж) всех видов грузов, которые предназначены для гуманитарной помощи в зоны ЧС.

Во время выполнения перевозок ответственные лица (перевозчики) заранее обязаны застраховать автотранспортное средство в соответствии с установленным порядком страхования гражданской ответственности.

Федеральный закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 9 июля 1998 года определяет правовые, основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок на территории РФ грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам.

Международная автомобильная перевозка - перевозка транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории РФ или на ее территорию, а также транзитом через территорию РФ.

Согласно договору к этой перевозке относится проезд груженого или негруженого автотранспортного средства, которое принадлежит российскому перевозчику, причем выполняется он с территории РФ на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию России транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию России, а кроме того проезд груженого автотранспортного средства, которое принадлежит иностранному перевозчику, на территорию РФ и обратно, либо транзитом через ее территорию.

При этом допуск российского перевозчика для осуществления международных автомобильных перевозок делают исполнительные органы Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РФ.

Исходя из заключённых договоров международные автомобильные перевозки, осуществляемые иностранными перевозчиками по территории России происходят в соответствии с российскими разрешениями и многосторонними разрешениями. Причём порядок и условия выдачи разрешений определяется Правительством РФ.

Согласно постановлениям Правительства РФ, запрещаются перевозки грузов и пассажиров автотранспортными средствами, которые принадлежат иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию России, между пунктами, расположенными на территории РФ.

В окружении перевозчиков наблюдается очень сильное падение профессионализма, всестороннее знание своих обязанностей, должной ответственности и соблюдение законов. Резко меняется и психология перевозчиков. Так как рыночная система оплаты труда водителей находится в прямой зависимости от километража или выполненных рейсов, то это заставляет водителей работать на износ. Опытные водительские кадры, воспитанные ещё советской системой,

уходят, а новые молодые водители нацелены исключительно на увеличение заработков и зачастую пренебрегают соблюдением правил безопасности, а это неизбежно приводит к увеличению аварийности и поломок автотранспорта. Уход с рынка перевозок крупных автохозяйств, отмена лицензирования автотранспортной деятельности, отсутствие четкой нормативно-правовой базы превращают рынок перевозок в стихийный, никем и ничем не регулируемый процесс.

Кроме того, индивидуальные перевозчики и малые предприятия не имеют достаточных средств для рационализации и обновления парка своей техники, стоимость которой из года в год возрастает. В связи с этим уже сегодня, по данным Минтранса России, транспортную работу выполняет почти на 17% больше автомобилей, чем в 1990 года, при вдвое меньших объемах перевозок. В настоящее время восстановить былую систему грузовых автомобильных перевозок в прежнем формате невозможно, но этого и не нужно. Необходимо законодательно закрепить новую систему, которая отвечала бы требованиям современного рынка услуг.

Ценообразование и тарифы грузоперевозок на сегодняшний момент тоже находятся во власти стихийного рынка и включают в себя и цену за топливо, и ремонт автотранспортного средства, и заработную плату водителей, и прибыль предприятия. Но зачастую, если автотранспортное предприятие крупное, с большим собственным автопарком, оно вынуждено оказывать услуги грузоперевозки по сниженным тарифам, что совершенно очевидно ему невыгодно.

Причины этого кроются в том, что если такое автотранспортное предприятие не согласится на снижение тарифов, заказчик воспользуется услугами предпринимателя, у которого две-три машины и которому не надо платить налог на недвижимость, потому что у него нет собственного здания, не надо платить налог на землю и т.д., а поэтому у него и тариф грузоперевозки будет ниже.

На первый взгляд, на это можно возразить – рынок, конкуренция. Мы не требуем отказаться от частной формы собственности, но мы призываем соче-

тать основательность крупных автотранспортных организаций, выполняющих перевозку массовых грузов, с инициативностью мелких предпринимателей. Необходимо создание равных экономических, налоговых и правовых условий деятельности автотранспортных предприятий всех форм собственности.

Многие проблемы, связанные с осуществлением международных автомобильных перевозок, были связаны со сложностью таможенных процедур, от которых зависят простои автотранспорта на границах, расходы перевозчиков на ввозные и вывозные пошлины. Конвенция МДП 1975 года упростила и детально регламентировала таможенные процедуры.

Предлагается обобщить практику рассмотрения споров, возникающих из международных автомобильных перевозок грузов в судах и дать соответствующие разъяснения и указания по единообразному применению законодательства. Поскольку споры по международным автомобильным перевозкам весьма сложны, а правильное их разрешение важно с точки зрения внешнеэкономических интересов Российской Федерации.

Необходима Государственная программа развития международных автомобильных перевозок в целях создания единой системы информационного и статистического обеспечения и совершенствования организации и условия осуществления международных автомобильных перевозок грузов.

Считаем целесообразным ведение разработок с целью создания нормативно-правовой базы регулирования автогрузовых перевозок. В связи с чем предлагаем ввести в действие новый автотранспортный закон, направленный на регулирование международных автомобильных грузоперевозок.

Необходимо дальнейшее совершенствование практики международных соглашений в отношении автоперевозок. Предлагаем направления устранения противоречий в законодательствах различных стран:

1. Заключение региональных и двухсторонних соглашений об автоперевозках - как начальное и промежуточное звено.

2. Пересмотреть основные многосторонние и принятые новые редакции с оставлением в действии ранее принятых редакций. Необходимо конкретизировать содержание материально-правовых норм.

3. Считаем целесообразным ужесточение штрафных санкций, предусмотренных внутренним законодательством Российской Федерации.

Считаем необходимым внесение в нормативные акты оговорок о тех случаях, когда грузоперевозчик определяет страхование как обязательное. В случае причинения вреда по обстоятельствам, не подпадающим под ответственность грузоперевозчика, защита интересов грузовладельца должна производиться в позиции страхования.

Необходима конкретизации ответственности перевозчика за утрату и повреждение груза. В конвенции и законодательстве следует перечислить обстоятельства, когда перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности в случаях особого риска. Этот перечень должен быть исчерпывающим и расширительному толкованию не подлежит.

Предлагается в п. 4 ст. 2 Конвенции «О международной перевозке грузов» включить договоры будущей перевозки груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода (чартерный характер).

В Конвенцию 1978 года необходимо включить определение опасного груза. Делается анализ статей об опасном характере груза.

В Конвенцию следует ввести правило, освобождающее перевозчика от ответственности при навигационной ошибке, а также нормы об освобождении перевозчика от ответственности за ущерб, причиненный в результате навигационной ошибки.

Одним из оснований освобождения перевозчика от ответственности является принятие мер о спасении человеческой жизни или разумных мер по спасению имущества.

С целью стимулировать должное исполнение обязательств и внедрения механизма, обеспечивающего реализацию претензионного порядка регулирова-

ния споров, мы предлагаем определить штраф за неисполнение требований контрагентов в добровольном порядке.

Исходя из вышеизложенного, мы считаем, что необходимо введение нормы в транспортные уставы и кодексы: при удовлетворении судом требований грузовладельца либо иного лица, имеющего право на выдвижение претензий, определённых законом, суд взыскивает с грузоперевозчика штраф в размере 50 % от суммы, отданной по решению суда в пользу грузовладельца за отказ в добровольном порядке удовлетворить требования грузовладельца или иного лица.

В работе отмечено, что хотя ответственность перевозчика в значительной степени регулируется обязательными правилами, изложенными в конвенциях, касающихся различных видов транспорта, существуют периоды времени, в течение которого на грузы, транспортируемые в рамках й перевозки, не распространяется обязательный режим. Наличие этих пробелов в режимах ответственности может иметь серьезные негативные последствия, поскольку, потеря или повреждение груза в большинстве случаев имеют место не в процессе фактической перевозки, а во время осуществления операций, связанных с транспортировкой, до или после транспортной операции. В данном случае будет применяться национальный режим ответственности оператора.

Национальные правовые системы, регулирующие вопросы ответственности начально-конечных операторов, весьма различаются с точки зрения как их источника, так и содержания. Различия касаются объема ответственности, бремени доказывания обстоятельств, сроков исковой давности.

Так же установлено, что существует настоятельная необходимость в новых усилиях по принятию единой конвенции о международных мультимодальных перевозках грузов. Единый правовой механизм необходим, поскольку отличающиеся друг от друга действующие международные конвенции и обязательное национальное законодательство не дают правовой гарантии участвующим в перевозке сторонам. Революционное развитие транспортной технологии, к сожалению, не повлекло за собой развитие законодательства, способного ре-

гулировать изменившиеся транспортные процессы. Контейнеризация и эволюция транспортных технологий явились толчком к тому, что сегодня особо востребованными стали именно мультимодальные перевозки. Действующие на различных видах транспорта правовые режимы уже не могут отвечать потребностям вновь создаваемой транспортной индустрии, особенно это касается ограничения ответственности перевозчика. В связи с чем, требуется создание нового правового режима, регулирующего непосредственно мультимодальные перевозки.

Использование в рамках мультимодальной перевозки нескольких видов транспорта не редко приводит к конфликтам транспортных унимодальных конвенций при столкновении различных транспортных режимов, участвующих в мультимодальной перевозке. Данный конфликт конвенций приводит к проблемам определения ответственности операторов и перевозчиков за причинение вреда при осуществлении мультимодальной перевозки. Проблема синхронизации конвенций возникает потому, что сфера их применения в мультимодальных отношениях до сих пор четко не определена и является предметом как научных дискуссий, так и судебных разбирательств. Предлагается в целях устранения проблемы конфликта конвенций осуществить гармонизацию различных режимов перевозки и унификацию транспортного законодательства.

На национальном уровне в целях совершенствования системы мультимодальной перевозки в РФ необходимо:

- развитие правового поля государственной поддержки мультимодальных перевозок;
- законодательное определение статуса, пределов ответственности операторов мультимодальных перевозок, взаимной ответственности перевозчиков;
- совершенствование тарифной системы, стимулирующей развитие мультимодальных перевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплексное исследование проблем в области международных грузоперевозок позволяет сформулировать следующие выводы.

Международная грузоперевозка нечто иное, как транспортировка груза, осуществляемая не менее, чем двумя видами транспортных средств. И она является международной, так как включает в себя следующие аспекты: транспортировка производится из страны грузовладельца в страну передачи получателю, происходит пересечение границ одного или нескольких государств, присутствует иностранный элемент, груз проходит таможенные процедуры. Кроме того, международная грузоперевозка есть некий комплексный процесс, состоящий не только из перевозки груза различными видами транспорта (и это происходит в несколько этапов), но и непосредственного оказания услуг, сопутствующих этому процессу.

Не смотря на законодательное регулирование многих вопросов, существуют проблемы, сдерживающие и затрудняющие возможные темпы, и масштабы развития международных грузоперевозок. Для решения данных проблем по результатам исследования необходимо предложить:

- проводить мероприятия по усовершенствованию таможенного и транспортного законодательства, призванное для обеспечения в новейших условиях экономической безопасности Российской Федерации, способствующее развитию связей экономики России с мировым хозяйством и вхождению в число участников международного рынка транспортных услуг;

- осуществлять активное внедрение новых технологий, таких как Интернет, электронные коммуникации для передачи данных о продвижении товара, что ускорит обмен правовой информацией на всех этапах международной грузоперевозки. Это приведёт к оптимизации всех процессов, связанных отправкой, оформлением и получением международных грузов в сфере международных транспортных перевозок;

- считаем необходимым принятие Всеобщего соглашения «О правовом регулировании международной перевозки грузов», дающего множество преимуществ в сфере правового регулирования международных грузоперевозок, в отличие от действующих нормативных актов. При этом международные грузоперевозки будут производиться с большими скоростью и качеством, чем в настоящее время. Груз будет беспрепятственно пересекать границы за счёт единого регулирования процедур. Существенно уменьшатся временные затраты на прохождение груза из страны в страну при наличии различных международных соглашений.

Сущность договоров международных грузоперевозок состоит в том, что грузоперевозчик берет на себя обязательства по доставке груза, переданного ему отправителем, в пункт назначения и осуществить выдачу его уполномоченному лицу. При этом отправитель берёт на себя обязательства по оплате перевозки груза. Отсюда следует, что договор международной грузоперевозки - это реальный, возмездный на исполнение третьим лицом, в котором сторона получатель, будучи отсутствующей стороной в договоре, наделяется особыми правами и обязанностями. И это должно полностью соответствовать нормам международных соглашений, осуществляющих регулирование процессов перевозки.

Успешное разрешение вышеуказанных проблем позволит интегрировать транспортную сеть Российской Федерации в транспортную систему ЕС и существенно повлияет на развитие международных и транзитных грузоперевозок по территории России. Что увеличит конкурентоспособность российского транспорта, и, несомненно, приведёт к увеличению объемов грузоперевозок, а также позволит извлекать дополнительные прибыли.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Конституция Российской Федерации: офиц. сайт. – М. : Приор, 2017. – 78 с.
- 2 Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте // Собрание законодательства РФ. – 21.12.1979. - № 12. – ст. 25-29.
- 3 Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП // Сборник международных договоров РФ. - 2014. - С. 266-281.
- 4 Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов // Сборник документов. - М. : БЕК, 1997. - С. 215-269.
- 5 Конвенция о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ). // Ежегодник. Нью-Йорк: 1997. - С. 76-145.
- 6 Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева 24 мая 1980 года. // Сборник документов. - М. : БЕК, 1997. - С. 370-387.
- 7 Международные правила для документа на смешанную перевозку грузов. Женева. 15 сентября 1973 года // Ежегодник. - 1992. - С. 623-629.
- 8 Гражданский кодекс Российской Федерации: принят Гос. думой 21 октября 1994 года: одобр. Советом Федерации 05 июня 1996 г.: по состоянию на 02 окт. 2016 г. – М. : Омега-Л, 2016. - 654 с.
- 9 Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации : принят Гос. думой 31 марта 1999 : одобр. Советом Федерации от 31 апреля 1999 г. : по состоянию на 03 июл. 2016 г. – М. : Юрист, 2016. – 214 с.
- 10 Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 N 17) принят Гос. Думой 26 июня 2010 года: одобр. Советом Федерации 01 июля 2010 г.: по состоянию на 28 окт. 2016 г. – М. : Приор, 2016. – 45 с.
- 11 Постановление Правительства Российской Федерации от 26 мая 1995.

№347 «Об усилении ответственности грузоотправителей, грузополучателей, железных дорог, пароходов и организаций за нарушение обязательств по перевозкам грузов» // Собр. законодательства Российской Федерации. - 2015. №11. Ст. 991

12 Письмо Министерства Финансов РФ от 31 июля 2001 - № 04.06.05/1/36. «О некоторых вопросах налогообложения на международные перевозки грузов» // Нормативные акты по финансовым, налоговым, страхованию и бухгалтерскому учету. № 12. 2014. Ст. 25.

13 Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 31 окт. 2003г. - № 6755/95 «Претензии, возникающие из перевозки грузов в прямом смешанном сообщении» // Вестник ВАС РФ. 2013. № 12. Ст. 18.

14 Аганбегян А. Г. Экономика России на перепутье / А. Г. Аганбегян // ЭКО. - 2012. - № 9. - с. 3-28.

15 Алексеев, С. С. Актуальные проблемы гражданского права : учеб. пособие / С. С. Алексеев. - М. : Статус, 2010. - 321с.

16 Алексеев, С. С. Восхождение к праву. Поиски и решения / С. С. Алексеев. - М. : Норма, 2012. – 684 с.

17 Александров-Дольник, М. К. Грузовые перевозки разными видами транспорта. Правовые вопросы / М. К. Александров – Дольник. - М. : Феникс, 2011. - 548с.

18 Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://enbv.narod.ru/text/Econom/Logistic/logistic_basic/str/10.html. – 01.04.2017.

19 Андреев, В. К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Правовые вопросы / В. К. Андреев. - М. : Норма, 2013. - 367с.

20 Богуславский, М. М. Международное частное право : учеб. пособие. / М. М. Богуславский. - М. : Юристъ, 2012. 401с.

21 Вилкова, Н. Г. Международно- коммерческие контракты: Теория и практика унификация правового регулирования / Н. Г. Вилкова. - М. : Норма,

2012. - 442с.

22 Витрянский, В. В. Договор перевозки : учеб. пособие / В. В. Витрянский. - М. : Статут, 2011. - 265с.

23 Вишневский, О. Я. Международное частное право : учеб. пособие / О. Я. Вишневский. - М. : Международные отношения, 2014. - 365с.

24 Гордон, М. П. Логистика товародвижения / М. П. Гордон. - М. : Статут, 2011. - 198с.

25 Грачев, Ю. Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных и внутренних коммерческих операциях / Ю. Н. Грачев. - М. : Норма, 2013. - 478с.

26 Гусаков, А. Г. Курс международного частного права : учеб. пособие / А. Г. Гусаков. - М. : Юридическая литература, 2012. - 768с.

27 Данекер, А. Р. Международное транспортное право : учеб. пособие / А. Р. Данекер. - М. : Былина, 2010. - 453с.

28 Егазаров, В. А. Восхождение к праву. Поиски и решения / В. А. Егазаров. - М. : Неон, 2012. - 326с.

29 Игнатъев, Д. Ю. Теоретический аспект договора международной перевозки грузов : учеб. пособие / Д. Ю. Игнатъев. – Саратов : Научная книга, 2011. - 364с.

30 Кизяковская, Т. П. Правовое регулирование международных перевозок грузов автомобильным транспортом / Т. П. Кизяковская. - М. : Книжный мир, 2012. - 481с.

31 Комарова, А. С. Принципы международных коммерческих договоров / А. С. Комарова. - М. : Феникс, 2011. - 758с.

32 Лебедев, С. Н. Правовые аспекты осуществления внешнеэкономических связей. Сборник научных трудов / С. Н. Лебедев. - М. : МГИМО, 2015. - 698с.

33 Ленчевский, И. Ю. Основы внешнеэкономической деятельности / И. Ю. Ленчевский. - М. : Юнити, 2012. - 345с.

34 Лунц, Л. А. Курс международного частного права : учеб. пособие / Л. А. Лунц. - М. : Юридическая литература, 2013. - 695с.

- 35 Малеев, Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики / Ю. Н. Малеев. - М. : Феникс, 2013. - 364с.
- 36 Маковский, А. Л. Международное частное морское право : учеб. пособие / А. Л. Маковский. - Санкт Петербург : Дельта, 2014. - 573с.
- 37 Мусин, В. А. Международные торговые контракты : учеб. пособие / В. А. Мусин. - Санкт Петербург : Айрис, 2012. - 485с.
- 38 Николаев, Д. С. Международные торговые перевозки / Д. С. Николаев. - М. : Старт, - 2013. – 145 с.
- 39 Плужников, К. Н. Транспортное экспедирование : учеб. пособие / К. Н. Плужников. - М. : Проспект. 2011. - 293с.
- 40 Погодина, Н.А. Основные этапы развития таможенного досмотра в России / Н.А. Погодина // Таможенное дело. - 2013. - № 4. – С. 17-21.
- 41 Пресняков, В.Ю. Разработка оптимального соотношения тарифных и нетарифных методов регулирования внешней торговли : Отчет о НИР / В.Ю. Пресняков. – Люберцы: Литература, 2011. - 124 с.
- 42 Регулирование внешней торговли Таможенного союза в рамках ЕАЭС: учебное пособие / под общ. ред. С.Ю. Глазьева и Т.А. Мансурова. – М.: Митель Пресс, 2014. - 374.
- 43 Пущинский, Б. И. Коммерческое право Росси : учеб. пособие / Б. И. Пущинский. - М. : Сфера, 2012. - 247с.
- 44 Рубанов, А. А. Теоретические основы международного взаимодействия национальных правовых систем / А. А. Рубанов. - М. : Наука, 2014. - 542с.
- 45 Садилов, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок: учеб. пособие / О. Н. Садилов. - М. : Юридическая литература, 2012. – 785 с.
- 46 Синецкий, Б. И. Внешнеэкономические операции: организация и техника / Б. И. Синецкий. - М. : Юнити, 2014. – 520 с.
- 47 Терехов, Н.В. Таможенный контроль как средство выявления правонарушений во внешнеторговой деятельности / Н.В. Терехов. - М.: Норма, 2013. - С. 16-19.

48 Тишков, В.Н. Внешнеторговая политика: тарифное и нетарифное регулирование внешней торговли: учеб. пособие / В.Н. Тишков. - СПб.: Изд-во С.-Петербург. гос. ун-та экономики и финансов, 2015. - С. 70.

49 Ткаченко, С.В. Современная модель таможенного права / С.В. Ткаченко. - Самара: Самар. ун-т. 2013. – 642 с.

50 ТЛТ готовятся к приему гостей // Таможня. - 2014. -№ 7 (246). - С. 27.

51 Трунина, Е.В. Административные регламенты как правовая форма осуществления таможенными органами государственного контроля / Е.В. Трунина // Право и экономика. - 2014. - № 1. - С. 53-59.

52 Федеральная таможенная служба России [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: <http://edata.customs.ru>. – Дата обращения: 01.04.2017.

53 Фединяк, Г. С. Международное частное право : учеб. пособие / Г. С. Фединяк. - М. : Юрином интер, 2015. – 236 с.

54 Халипов, С. Таможенное право: учеб. пособие / С.. Халипов. - М.: Зерцало-М, 2004.- 328 с.

55 Хаскельберг, Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность грузов / Б. Л. Хаскельберг. - М. : Сфера, 2012. – 498 с.

56 Ходунов, М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта / М. Е. Ходунов. - М. : Феникс, 2010. – 256 с.

57 Шепелява, П. С. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности / П. С. Шепелява. - М. : Норма, 2012. – 336 с.

58 Гречко, Н. В. Анализ правил относящихся к документам комбинированной перевозки грузов / Н. В. Гречко // Финансы и статистика. 2013. - № 52. – С. 25 – 30.

59 Холопов, К. В. Состояние и перспективы развития международных перевозок пассажиров и грузов / К. В. Холопов // Международный бизнес России. - 2014. - № 22. - С. 36-41.