

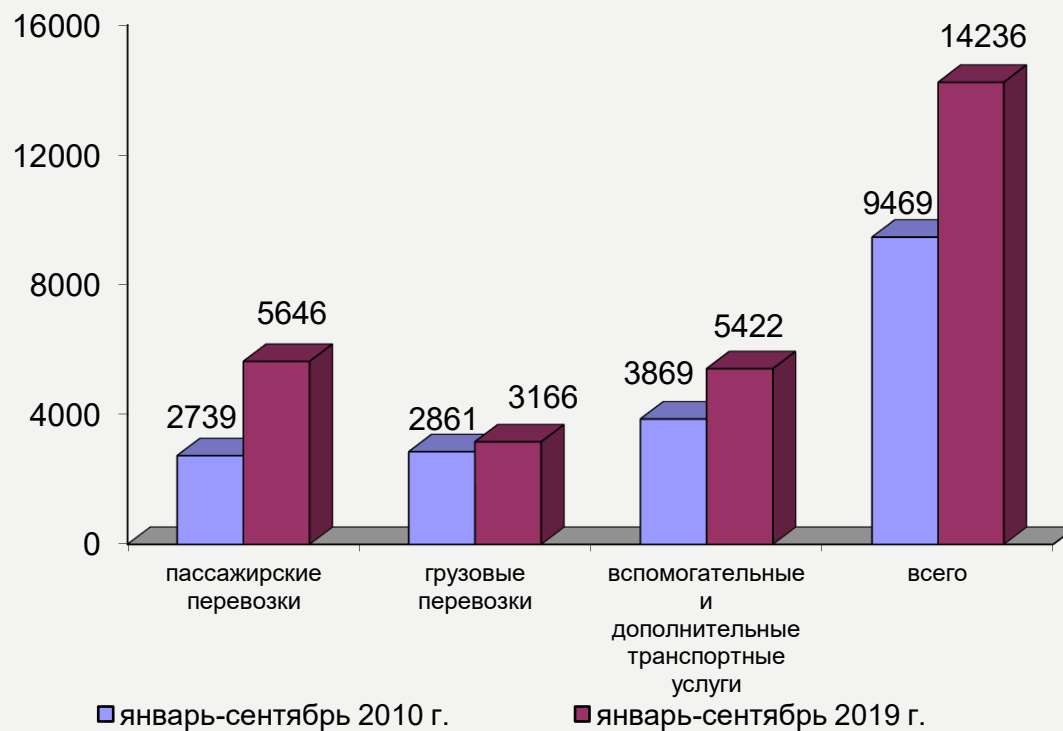
# **АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

# ПОНЯТИЕ

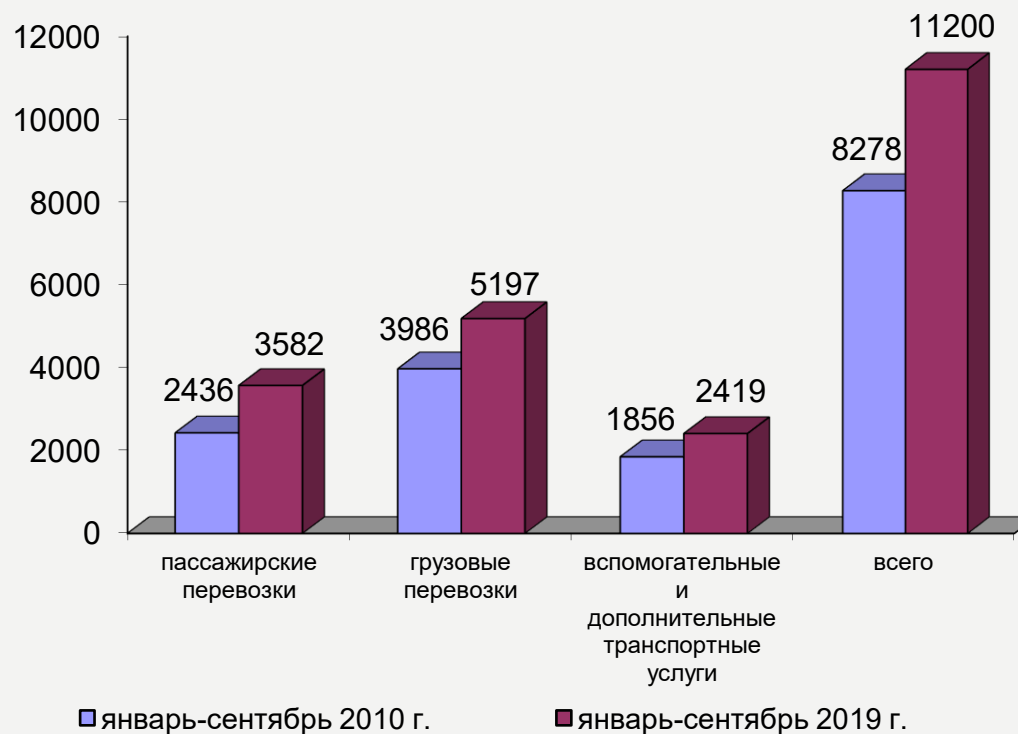
Международная автомобильная перевозка - это перевозка грузов и пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, пункт назначения - на территории другого, а также перевозки транзитом.

Соглашение о международной автомобильной перевозке - это особый вид внешнеторговых сделок, особое коммерческое соглашение: автоперевозки обычно осуществляются не сторонами контракта, а связанными с ними фирмами, которые могут сами заключать договор автоперевозки.

**Структура экспорта транспортных услуг в отраслях  
транспортного комплекса за январь-сентябрь 2019 года  
в сравнении с январем-сентябрем 2010 года  
млн. долл. США**



**Структура импорта транспортных услуг в отраслях  
транспортного комплекса за январь-сентябрь 2019 года  
в сравнении с январем-сентябрем 2010 года  
млн. долл. США**



# КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Нормы КДПГ имеют императивный характер.

Договор перевозки, как и во многих других документах о перевозке грузов, устанавливается накладной, составленной в трёх оригиналах.

Ответственность грузоотправителя перед перевозчиком может наступить в случае нанесения ущерба или повреждения, понесённые лицам, оборудованию, другого груза вследствие повреждённой упаковки груза отправителя (если только не было предварительных указаний).

Главой четвертой КДПГ установлена ответственность перевозчика. В данном случае речь идёт о полной или частичной утрате груза, повреждение, а также за опоздание доставки по причине вины перевозчика и обстоятельств, которые перевозчик был в состоянии избежать и предотвратить. В обратной же ситуации перевозчик от ответственности освобождается.

Грузополучатель имеет право на предъявление претензий и считать груз потерянным, если груз не был доставлен в течение 30 дней установленного срока в накладной, или в течение 60 – со дня принятия груза перевозчиком. К претензии получатель прикладывает первый экземпляр накладной. (ст.30 КДПГ).

Договор международной перевозки грузов также как и соглашение перевозчиков между собой не должен противоречить нормам Конвенции, в ином же случае положения, содержащие противоречащие данным нормам будут признаны судом недействительными, однако, не затронут правомочность остальных, содержащихся в договоре условий (пункт 1 статья 40 КДПГ).

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА И ВЫДАЧА НАКЛАДНОЙ

Договор перевозки должен иметь письменную форму. Сторонами договора являются: перевозчик — с одной стороны и отправитель или получатель — с другой.

Конвенция содержит понятие «отправитель», вкладывая в него и правовое и функциональное содержание: отправитель — сторона договора международной перевозки груза и поэтому единственное для перевозчика правомочное по договору лицо до момента передачи груза получателю и отправитель — лицо, передающее груз перевозчику. Договор перевозки составляется, как правило, в двух формах — совместно подписанного документа и безусловного акцепта твердой оферты.



Договор перевозки в форме совместно подписанного документа составляют, как правило, в том случае, когда стороны имеют намерения установить долгосрочные отношения, связанные с перевозками грузов в международных автомобильных сообщениях. Такой договор чаще всего именуют бланкетным договором или «Генеральным соглашением», в котором стороны стараются оговорить все возможные аспекты отношений друг с другом, связанных с организацией и осуществлением перевозок, а также вопросы ответственности сторон по условиям договора международной перевозки груза, не поименованных в Конвенции.



Обоснованность оговорок перевозчика должна быть письменно принята отправителем.

Односторонние пометки перевозчика в накладной типа «Принято без подсчета количества мест», «При погрузке не присутствовал» и прочее не имеют доказательной силы.

Перевозчик может не выполнять свои обязанности в соответствии с пунктом 1 статьи 8, если груз ему передан в исправном транспортном средстве или контейнере за чужими исправными пломбами (отправителя, экспедитора, таможни). В этом случае перевозчик не несет ответственности за сохранность и состояние груза, а лишь отвечает за надлежащее состояние транспортного средства или контейнера и целостность пломб, и иных охранных знаков и устройств.

Если договор перевозки устанавливает основные условия взаимоотношений между его сторонами (отправителем и перевозчиком), то каждая накладная не только подтверждает факт наличия договора, но и конкретизирует каждый грузовой рейс. Термин *prima facie* (на первый взгляд) означает, что накладная будет подтверждать наличие договора перевозки до тех пор, пока не будет доказано обратное.

Международный автомобильный перевозчик не является стороной договора купли-продажи, однако подписанная им накладная является одним из основных банковских документов. Факт принятия груза перевозчиком придает накладной функции документа, подтверждающего поставку товаров по договорам купли-продажи на базисных условиях FCA, CPT, CIP (по Инкотермс).

Широко известна и часто применяется практика так называемых «гарантийных доверительных писем», в которых продавец (отправитель) просит перевозчика не делать никаких отметок и оговорок в накладной, независимо от количества, качества и состояния груза, принятого последним.

# ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет отсутствие своей вины в отношении предмета претензии по следующим позициям:

1. Перевозчик может доказать ненадлежащие действия отправителя и /или получателя в тех случаях, когда погрузка, выгрузка, укладка и крепление груза производились силами последних и явились причиной повреждения, порчи или утраты груза.
2. Неверные инструкции, данные перевозчику, или отсутствие таковых относятся к упущениям отправителя или получателя, доказательство которых позволяет перевозчику снять с себя ответственность.

3. Перевозчику предоставляется возможность доказать, что повреждение, порча или утрата груза произошли вследствие особых естественных свойств груза, то есть таких, которые грузу присущи по своей природе (самовозгорание, коррозия, появление насекомых и прочее).

4. Перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет, что коммерческая неисправность груза или нарушение срока доставки произошли при наступлении форс-мажорных обстоятельств, то есть таких, которые перевозчик не мог предвидеть и преодолеть.



Приводится перечень конкретных рисков, ссылаясь на которые перевозчик может быть освобожден от ответственности, если докажет, что хотя бы один из этих рисков явился причиной повреждения, порчи или утраты груза.

1. Право выбора транспортного средства принадлежит отправителю. Если он выбрал открытый подвижной состав, то он тем самым заранее подвергает естественным опасностям перевозимый на нем груз (атмосферные осадки, влажность, солнечная радиация и другое).



2. Отсутствие упаковки у груза, который при перевозке без упаковки может быть подвержен повреждению или порче, следует квалифицировать как ненадлежащие действия отправителя не обеспечивающие сохранность предъявленного к перевозке груза.

3. Перечисленные риски перевозчик может связать с повреждением или порчей груза, относя их к ненадлежащим действиям отправителя.

4. Перечислены те особые естественные свойства груза, на которые перевозчик может сослаться, доказывая отсутствие своей вины при повреждении или порче груза. Выявление особых естественных свойств должно быть соотнесено со сроком доставки груза и проявлением перевозчиком заботливости о грузе, в целях уменьшения размера ущерба.

5. Недостаточность или неудовлетворительность маркировки или нумерации грузовых мест можно относить как к действиям, так и к упущениям отправителя.

6. Имеется в виду падеж животных, для которых обычные условия автомобильной перевозки не являются естественными для жизни и могут стать причинами гибели. Бремя доказывания причин падежа животных лежит на перевозчике.

Если перевозчик не может доказать полное отсутствие своей вины и перекладывает лишь часть ущерба на отправителя или получателя, то оставшаяся часть ущерба должна быть возмещена им самим.



Для сторон договора перевозки существует *четыре основных принципа доказывания* того, что нарушение перевозки произошло не по его вине.

Первый принцип. Перевозчик является *prima facie* ответственным за утрату или повреждение груза, принятого к перевозке в хорошем состоянии, а выгруженного с недостатками или в поврежденном состоянии. Доказательство является опровержимым, то есть на перевозчике лежит бремя представления доказательств, опровергающих эту презумпцию.

Второй принцип. Стороны обычно обязаны доказывать обстоятельства рассматриваемого дела, сведения о которых им доступны или могли быть доступны. Перевозчик несет основное бремя доказывания, поскольку груз находился либо в его непосредственном распоряжении, либо в распоряжении его служащих и агентов.

Третий принцип. Бремя доказывания не означает, что должны быть доказаны все обстоятельства вплоть до абсурда, а означает представление доказательств в разумных пределах. Даже опровержение презумпции ответственности не требует ничего большего, чем представление какого-либо доказательства, свидетельствующего об обратном.

Например, тот факт, что при выгрузке 80% груза находилось в хорошем состоянии является доказательством того, что при погрузке весь груз находился в хорошем состоянии, о чем свидетельствует отсутствие оговорок в накладной при приеме груза.

Четвертый принцип. Доказательства стороны, которая скрывает факты, подвергаются сомнению. Обычно суды, как только обнаруживается сокрытие фактов, подделка или подчистка документов и прочее, подвергают остальную часть доказательств сомнению.

# ПРОЦЕДУРА

Примерная процедура доказывания выглядит следующим образом.

1. Истец (отправитель или получатель) должен последовательно доказать, что:

1.1. Является владельцем груза и/или лицом, имеющим право предъявить иск.

1.2. Основанием для предъявления иска является нарушение договора или закона.

1.3. Лицо, которому предъявляется иск, является лицом, ответственным за причиненный ущерб.

1.4. Утрата или повреждение груза имели место во время его нахождения в распоряжении перевозчика. Это обычно осуществляется путем доказательств о состоянии груза на момент, когда он был принят перевозчиком, и о его состоянии при выгрузке.

1.5. Размер утраты или повреждения в физическом выражении (экспертиза ТПП).

1.6. Фактический размер утраты или повреждения в денежном выражении (экспертиза ТПП).

2. Перевозчик должен доказать:

2.1. Причину ущерба.

2.2. Проявление им должной заботливости о приведении транспортного средства в технически исправное состояние к моменту начала рейса.

2.3. Проявлении им заботливости о грузе в целях уменьшения размера ущерба в интересах правомочного по договору лица.

2.4. Одну из причин ущерба, освобождающих его от ответственности.

3. Стороны представляют обстоятельства и доказательства, относящиеся к делу и имеющиеся в их распоряжении.

Размер обесценивания груза с признаками порчи или повреждения определяется в физическом и денежном выражении либо по согласованию сторон, либо доказывается предъявителем требования с помощью документов независимой экспертизы, выданных, например, ТПП страны назначения груза.

Размер возмещения за повреждение или порчу всего груза не может быть больше возмещения как за полную его утрату с учетом предела ответственности перевозчика.

Тоже, что и в предыдущем подпункте, но применительно не ко всему грузу, а лишь к той его части, которая подверглась повреждению или порче.

Умышленность или преднамеренность в неправомерных действиях или упущениях перевозчика, приведших к неисполнению или ненадлежащему исполнению им своих обязательств по договору международной перевозки груза, должны быть аргументировано и документально доказаны лицом, имеющим право предъявить иск, на основании положений Конвенции и закона страны нахождения суда.

# РЕКЛАМАЦИИ И ИСКИ

Предъявление претензии перевозчику не является для отправителя или получателя обязательным. Если претензия перевозчику не предъявлена, то лицо, понесшее убытки, не теряет в связи с этим право на иск.

Предъявление претензии правомочным по договору лицом имеет ряд преимуществ.

Во-первых, перевозчик может сразу признать обоснованность требований и возместить ущерб.

Во-вторых, понесшее убытки лицо может сразу определить размер ущерба.

В-третьих, такое решение спора экономит средства заведомо виновной стороны, связанные с возможными судебными издержками.

В-четвертых, предъявление претензии продлевает срок исковой давности на время ее рассмотрения.

В-пятых, такое добровольное разрешение спора укрепляет доверие между сторонами договора перевозки и сохраняет репутацию перевозчика.



# **ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ, ПРОИЗВОДИМОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ**

**Самое важное что можно отметить:**

Последовательная перевозка несколькими перевозчиками или возможность такой процедуры транспортировки груза не должны быть обязательно оговорены в договоре перевозки.

Декларируется солидарная ответственность по договору перевозки, которая означает, что каждый последующий перевозчик, принимая груз вместе с накладной, вступает тем самым в этот договор и принимает на себя возникающие по нему обязательства в полной мере.

Каждый последующий перевозчик безоговорочно принимает все условия ранее заключенного договора международной перевозки груза.

В случае если один или несколько перевозчиков имеют встречные требования к правомочному по договору лицу (отправителю или получателю), то последнее должно разрешать споры по взаимным претензиям в надлежащем суде или арбитраже только с этим или этими перевозчиками.

Если встречное требование какого-либо перевозчика предъявлено после иска правомочного по договору лица, то это лицо должно переоформить свои требования на имя перевозчика, предъявившего встречный иск.

# **НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ КОНТРАКТА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ**

Соглашение между отправителем и перевозчиком (договор международной перевозки груза), как и соглашение перевозчиков между собой, не должны содержать положений, противоречащих императивным нормам Конвенции, а те положения, которые все же будут противоречить ей, будут признаны судом или арбитражем, рассматривающим спор, недействительными, что не затрагивает правомочность остальных условий заключенных соглашений.