

image not found or type unknown



Под **международной перевозкой** понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями.

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.

Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров.

Обычно такие соглашения содержат требования к перевозочной документации, определяют порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, условия ответственности перевозчика, процедуру предъявления к перевозчику претензий и исков. При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства.

Особенность договора международной перевозки заключается в том, что в ходе его исполнения соответствующие материально-правовые нормы применяются на основании различных коллизионных принципов.

Так, при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте - законом страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или же закон страны суда. Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

Международные железнодорожные перевозки

С 1890 года железнодорожные перевозки между европейскими странами регулировались **Бернской конвенцией о международных железнодорожных перевозках**, заключенной девятью государствами, включая Россию. В 1980 году была принята **Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)**, содержащая объединенный текст Бернской конвенции о

железнодорожной перевозке грузов и Бернской конвенции о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа.

КОТИФ имеет два приложения (А и В), содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Приложение А, определяющее условия перевозок пассажиров, получило наименование Единые правила МПК. Приложение В содержит условия перевозок грузов, оно названо Единые правила МГК.

Перевозчик несет ответственность за сохранность и просрочку доставки грузов, которые строятся на единых основаниях. Применительно к грузу Конвенция различает два вида опасности, за предотвращение которых отвечает перевозчик: трата и несохранность.

В случае *несохранности груза* возмещение определяется по рыночной цене и не может превышать 50 франков за килограмм веса при объявленной ценности.

При *утрате груза* возмещаются также падающие на него провозные платежи и таможенные сборы. Если имела место просрочка в доставке груза свыше 48 часов, железная дорога выплачивает штраф в размере 0,1 провозных платежей, но не более 50 франков за отправку. При наличии убытков можно требовать их возмещения в пределах двойной провозной платы.

Когда несохранность груза или его несвоевременная доставка вызваны умыслом перевозчика, он обязан полностью возместить убытки, а при наличии его грубой вины предел выплачиваемого им возмещения повышается. При предоставлении льготных провозных платежей предел ответственности железных дорог может быть снижен.

Перевозчик отвечает за утрату транспортной документации, неправильное ее использование и невыполнение указаний грузовладельца об изменении условий договора перевозки при наличии его вины и только в пределах стоимости груза. За неправильное определение пути следования груза и подлежащие применению тарифы железные дороги несут ответственность лишь за грубую вину.

Перевозчик освобождается от ответственности, если несохранность или несвоевременная доставка груза были вызваны обстоятельствами, которых железная дорога не могла избежать и последствия которых не могла устранить.

Перевозчик не отвечает также за несохранность груза при наличии обстоятельств, которые именуются особыми опасностями для груза (недостатки тары, погрузка и выгрузка груза клиентом, естественные свойства груза, внесение неправильных сведений в накладную и др.).

При просрочке в доставке груза **претензии должны быть заявлены** в течение 60 дней с момента получения груза. Если обязательное претензионное производство предусмотрено внутренним законодательством, оно должно соблюдаться также при международных перевозках. Претензии и иски могут заявляться только участниками договора перевозки или; по их полномочию и направляться одной из следующих дорог: отправления, назначения или дороге, на которой имело место обстоятельство, являющееся основанием заявляемого требования. К претензии должны прилагаться накладная и ее дубликат, а также необходимые доказательства в подлиннике или копии.

Исковая давность определяется одним годом, а при наличии умысла перевозчика, по спорам о возмещении за реализованный груз и в некоторых других случаях - два года.

Международные автомобильные перевозки

Правовой статус наземной транспортной среды связан с правовым статусом государственной территории, по которой осуществляется перевозка, основанным, в свою очередь, на суверенитете государства на принадлежащие ему территориальные образования. Вместе с тем на правовой режим наземной перевозки распространяются нормы международного права в части организации дорожного движения (Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года); порядка оформления таможенных формальностей (Женевская таможенная конвенция 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП); организации использования автомагистралей (Европейское соглашение, 1975 года о международных автомагистралях). Международные автомобильные перевозки грузов регулируются Женевской конвенцией 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), которая вступила в силу 2 июля 1961 года. перевозка груз железнодорожный воздушный

Сфера применения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов.

Конвенция регулирует взаимоотношения перевозчика и грузовладельца, заключивших договор перевозки груза, порядок приема груза к перевозке и его

выдачи в пункте назначения.

Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции, а также в том случае, если перевозки производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

Конвенция не применяется:

- к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям;
- к перевозкам покойников;
- к перевозкам обстановки и мебели при переездах;
- к перевозкам между Соединенными Королевствами Великобритании и Северной Ирландии и Ирландской Республикой;
- к той части смешанной перевозки, которая относится к перевозке по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки.

Договор перевозки устанавливается накладной. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или заменены штампами отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй - сопровождает груз, а третий - остается у перевозчика.

Накладная, если не доказано противное, имеет силу договора относительно его условий и удовлетворения принятием груза перевозчиком. При отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок имеется презумпция, что груз и его упаковка были внешне в исправной состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера, соответствовали указаниям накладной.

Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности указаний, которые он должен привести в накладной, а также всех иных указаний или инструкций,

которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.

Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и повреждения, причиненные лицам, оборудованию и другим грузам, а также за любые расходы, которые могут быть вызваны поврежденной упаковкой груза, если только при видимом или известном перевозчику в момент принятия груза повреждению перевозчиком не было сделано относительно этого надлежащих оговорок.

Отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или представить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. Отправитель ответствен перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений.

Перевозчик несет ответственность:

- за полную или частичную потерю груза;
- за повреждение груза, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей;
- за опоздание доставки.

При принятии груза перевозчик обязан проверить:

- точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;
- внешнее состояние груза и его упаковки, вписать в накладную обоснованные оговорки, если не получил достаточной возможности проверить правильность записей в накладной.

По **прибытии груза на место**, предусмотренное для его доставки, получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему

груза на основании соответствующей расписки в принятии.

Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

- отправитель или получатель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;
- выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;
- упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

По любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с Конвенцией, истец может обращаться помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находятся:

- обычное место жительства ответчика, его главная контора или отделение или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки;
- место принятия груза к перевозке или место доставки.

Подача исков, которые могут возникнуть в результате перевозок, может происходить в течение одного года. Однако в случае злоумышленного поступка или вины, которая согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивается к злоумышленному поступку, срок устанавливается в три года.

Срок исчисляется:

- в случае частичной потери груза, повреждения его или просрочки в доставке - со дня сдачи груза;
- в случае потери всего груза - с 30-го дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с 60-го дня по принятии груза перевозчиком к перевозке;

- во всех прочих случаях - по истечении 3-месячного срока со дня заключения договора перевозки.

Международные воздушные перевозки

Правовой режим воздушной транспортной среды определяется юридической природой воздушного пространства, в пределах которого осуществляются полет, а также контроль за ним со стороны органов обслуживания воздушного движения (ОВД).

По своей природе воздушное пространство делится на *суверенное воздушное пространство* конкретного государства (ст. 1 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года) и *международное воздушное пространство*.

Под суверенным понимается пространство, которое находится над государственной территорией, к которой, в свою очередь, относятся пространства (массивы) суши и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом данного государства.

Если в своем воздушном пространстве государство вправе устанавливать собственные правила, то в международном безопасность полетов достигается исполнением правил ИКАО. В соответствии с последними международное воздушное пространство разделено на районы полетной информации. *Район полетной информации* представляет собой воздушное пространство в границах, установленных с учетом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением. Он включает: воздушные трассы, зоны и траектории полетов воздушных судов, на которых обеспечивается обслуживание воздушного движения.

Основным международно-правовым источником, регламентирующим воздушную перевозку, является **Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок**, подписанная в 1929 году в Варшаве и дополненная в 1955 году Гаагским протоколом. К Конвенции присоединилось более 100 государств, а в Гаагском протоколе участвует более 90 стран, в том числе Россия (на основе правопреемства обязательству СССР). В последующем Конвенция дополнялась Монреальским соглашением 1966 года, Гватемальским протоколом 1971 года и Монреальским протоколом 1975 года, которые либо подписаны и ратифицированы очень небольшим количеством государств, либо не вступили в силу.

Воздушная перевозка оформляется проездным билетом, багажной квитанцией или воздушно-перевозочным документом.

Проездной билет выдается при перевозке пассажиров и должен содержать указание:

- места отправления;
- места остановки;
- места назначения
- суммы платежа.

При перевозке зарегистрированного багажа выдается *багажная квитанция*, которая может быть объединена с проездным билетом. В обоих случаях она должна содержать ту же информацию, что и проездной билет.

Проездной билет и багажная квитанция являются свидетельством заключения договора о перевозке и его условиях. Отсутствие, неправильность или их утеря не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке.

Для перевозки груза (товара) оформляется воздушно-перевозочный *документ*. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Второй экземпляр предназначен для получателя, подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ. **Отправитель будет нести ответственность** за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем.

Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных или полицейских формальностей. **Отправитель отвечает** перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от

отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, хранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке.

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

Воздушная перевозка (по смыслу предыдущих абзацев) охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома.

Перевозчик обязан сделать уведомление:

- в тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя;
- по прибытии товара в аэропорт назначения.

Иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из государств регистрации стороны контракта либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо в суде места назначения.

Иск об ответственности может быть возбужден в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки. При отсутствии возражений, связанных с обязательствами перевозки в установленные сроки, никакие иски против перевозчика не принимаются.

Международные морские перевозки

Наиболее сложные правовые вопросы возникают при **международных морских перевозках**. Это объясняется как разнообразием самих отношений в данной области (предметом регулирования), так и различным характером источников правового регулирования (наряду с нормами конвенций и внутреннего законодательства широко используются морские обычаи как национальные, так и международные).

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала **Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте**, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 году. Конвенция называется Гаагские правила, которые вступили в силу 2 июня 1931 года.

В 1968 году к Конвенции был принят дополнительный протокол, именуемый **Правилами Висби**, которые вступили в силу 6 декабря 1978 года.

В рамках ЮНСИТРАЛ была разработана новая конвенция, принятая в 1978 году в Гамбурге и получившая название Конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как **Гамбургские правила** и вступившая в силу в ноябре 1992 года.

Ввиду того что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных конвенций, они действуют не исключая друг друга.

В соответствии с Гаагскими правилами 1924 года перед рейсом перевозчик обязан проявить разумную заботливость о том, чтобы:

- привести судно в мореходное состояние;
- надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;
- приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судов, в которых перевозятся грузы.

Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать отправителю транспортный документ, называемый коносаментом. Этот документ выполняет три функции:

- служит распиской в принятии груза к перевозке;

- является товарораспорядительным документом;
- опосредует заключение договора перевозки в линейном морском судоходстве.

Положения Гаагских правил охватывают три группы вопросов, которые являются решающими при морских перевозках грузов:

- порядок составления коносаментов и их реквизиты;
- ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;
- порядок предъявления требований к морскому перевозчику. Гаагские правила устанавливают ответственность за потери или убытки грузов, следовательно, они охватывают практически все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем. Положения об ответственности носят императивный характер и всякое отступление от них не должно иметь юридической силы. Ответственность перевозчика формулируется в виде перечня оснований, освобождающих его от ответственности. Этот перечень охватывает 17 оснований. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:
 - действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;
 - пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;
 - рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;
 - непреодолимой силы;
 - военных действий;
 - действий антиобщественных элементов;
 - ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста и др.

В отношении порядка предъявления требований к перевозчику Гаагскими правилами установлен следующий порядок:

- заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в письменной форме во время выдачи груза; в противном случае считается, что груз доставлен в

соответствии с описанием в коносаменте;

- когда убытки не могут быть распознаны сразу, заявление может быть сделано в течение трех дней с момента выдачи груза;
- срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках составляет один год после доставки груза.

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже. Этот вопрос регулируется обычными нормами, сложившимися в торговом мореплавании. В силу сложившейся практики спор обычно рассматривается в месте, где находится основное коммерческое предприятие перевозчика. Если в коносамент включается арбитражная оговорка, она также признается действительной, но исключает возможность передачи спора в государственный суд.

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции 1924 года, применяя последнюю к любому коносаменту:

- если он выдан в одном из государств-участников;
- перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из государств-участников;
- при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам.

Предел ответственности в редакции Правил Висби составляет 10 тыс. франков Пуанкаре за место или единицу груза либо 30 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте.

Гамбургские правила 1978 года имеют более широкую сферу действия. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все положения правил носят *императивный характер*.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам установлен двояко. Для государств - членов МВФ он выражается в СДР (XDR - специальные права заимствования). Предел ответственности составляет 835 СДР за место или единицу груза либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также

повышен по сравнению с Гаагскими правилами и составляет два года.

В отличие от Гаагских правил Гамбургские *содержат нормы и о юрисдикции, и об арбитраже*. Истец по своему выбору может предъявить иск в суде по месту:

- основного коммерческого предприятия ответчика;
- заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие или агентство, при посредничестве которого был заключен договор;
- порта погрузки или порта выгрузки;
- в любом месте, указанном в договоре морской перевозки.