

Тема 9. Договор международной перевозки грузов

- 1. Общие понятия о договоре международной перевозки грузов.**
- 2. Договор международной морской перевозки грузов.**
- 3. Договор международной речной перевозки грузов.**
- 4. Договор международной перевозки грузов железнодорожным транспортом.**
- 5. Договор международной автомобильной перевозки грузов.**
- 6. Договор международной воздушной перевозки грузов.**
- 7. Договор международной мультимодальной перевозки грузов.**

1. Общие понятия о договоре международной перевозки грузов

Договор международной перевозки грузов означает соглашение между двумя сторонами, одна из которых, называемая перевозчиком или перевозчицей, обязуется перед другой стороной, называемой грузоотправителем, в обмен на вознаграждение переместить в течение определенного периода времени товары в пункте назначения и доставить их грузополучателю, когда место получения товаров от грузоотправителя и место их выдачи грузополучателю находятся в разных государствах.

Вопросы применимого права регулируются положениями ст. 2619 Гражданского кодекса, соответственно, ст.5 Регламента Рим I:

Стороны могут избрать в качестве закона, применяемого к договору перевозки пассажиров, лишь закон государства, в котором:

- a) имеет место своего обычного пребывания пассажир;
- b) имеет место своего обычного пребывания перевозчик;
- c) находится центральный орган управления перевозчика;
- d) находится место отправления; или
- e) находится место прибытия.

Постольку, поскольку сторонами не избран закон, применяемый к договору перевозки груза, применяется закон государства, в котором имеет место своего обычного пребывания перевозчик, при условии, что место погрузки, место доставки или место обычного пребывания отправителя также находятся в этом государстве. Если эти условия

не выполняются, применяется закон государства, в котором находится согласованное сторонами место доставки.

В Республике Молдова сфера грузовых перевозок имеет в качестве общего правового источника регулирования для всех видов транспорта Закон о транспорте №. 1194-XIII от 21 мая 1997 г. Также существует несколько законодательных актов, регулирующих разные категории транспорта, на которые мы будем ссылаться при рассмотрении соответствующей категории договора. Что касается самого договора перевозки, то это регулируется Гражданским кодексом (глава XII, раздел III, книга третья). На международном уровне существует несколько международных конвенций, которые будут рассмотрены ниже.

Договор перевозки входит в категорию услуг, хотя в ряде случаев ему свойственны и элементы выполнения работ. Это возмездный договор, как и другие коммерческие договоры, синаллагматический и в большинстве случаев консенсуальный.

Договор перевозки имеет свои особенности, которые отличают его от других договоров, среди которых отметим:

- а) предметом договора является деятельность, связанная с перемещением товаров;
- б) перевозчик оказывает свои услуги профессионально, что предполагает наличие лицензии или разрешения, необходимых для осуществления перевозки;
- в) договор перевозки независим от других договоров, на которых он основан.

Участники договора перевозки. Договор перевозки грузов, в отличие от других коммерческих договоров, порождает обязательства у трех субъектов: перевозчика, отправителя, являющихся сторонами договора, и грузополучателя, который, хотя и не выразил своего согласия при заключении договора перевозки, еще есть обязательства перед перевозчиком, установленные правовыми нормами.

Перевозчик является основным субъектом договора перевозки, необходимость его участия диктуется характером индивидуализирующей договор услуги - перевозки грузов. Перевозчик принимает на себя обязательство по перевозке от его имени и за его счет. Другими словами, перевозчик берет на себя ответственность за весь период перевозки (от пункта отправления до пункта назначения, включая транзитные пункты).

Грузоотправитель - это лицо, которое предоставляет груз перевозчику для перевозки. Грузоотправителем может выступать как собственник товара, так и иное лицо,

действующее на основании полномочий собственника товара. Независимо от того, кто является собственником груза, перевозчик принимает на себя обязательства только перед грузоотправителем и несет ответственность в случае их неисполнения только перед грузоотправителем.

Получатель. Основная особенность и своеобразие договора перевозки по сравнению с другими коммерческими договорами состоит в том, что он предоставляет права и устанавливает обязанности для лица, не являющегося стороной договора. Права и обязанности, установленные договором перевозки для получателя, абсолютно независимы от прав и обязанностей отправителя и перевозчика. Они появляются с момента, когда товары, прибывшие в пункт назначения, становятся доступными для получателя. Нельзя утверждать, что права и обязанности грузополучателя возникают с момента заключения договора перевозки, как это представляется сторонам в результате того, что грузоотправитель в любое время до момента доставки груза в грузополучатель, указанный в транспортных документах, может поручить перевозчику передать груз другим лицам, так что первоначальный грузополучатель более не имеет права требовать доставки груза до места назначения, а также не обязан принимать товары.

Условия формы. Договор перевозки груза должен быть составлен в письменной форме. В зависимости от вида транспорта законодательством устанавливаются документ, удостоверяющий договор перевозки, количество экземпляров, которые необходимо подготовить (три или четыре), элементы документа и др. а) В зависимости от вида транспорта документы, удостоверяющие договор перевозки, могут различаться только по названию, но не по существу. Безусловно, важна и страна перевозчика, в законодательстве которой прописано наименование перевозочного документа. Наиболее распространенными документами в этом отношении остаются транспортная накладная, коносамент (в случае морского транспорта).

Необходимыми пунктами договора международной перевозки являются те, которые закон устанавливает как необходимые для включения в транспортный документ.

Транспортный документ должен содержать следующее:

1. Наименование транспортного документа, означающее установление вида используемого транспорта (железнодорожный, автомобильный и т.п.), разновидности договора перевозки, используемого вида транспорта.

2. Идентификация перевозимого товара. В договоре перевозки груза в обязательном порядке указываются перевозимые товары. Обычно идентификация товара происходит по тем же критериям, что и в основном договоре (купли-продажи например), то есть по качественным и количественным параметрам, а также указание его стоимости.

3. Договаривающиеся стороны. В контракт включаются данные, позволяющие идентифицировать отправителя и перевозчика.

4. Характер транспортного документа. Это обязательно только в случае возможности наличия транспортных документов на предъявителя, ордерных и именных (коносамент).

5. Стоимость транспорта. Хотя цена договора (услуг перевозчика) является как бы базовым элементом, мы не всегда найдем цену перевозки в тексте самого транспортного документа. Однако это не означает отсутствие основного элемента договора. В таких случаях считается, что цена перевозки равна тарифу, установленному перевозчиком на этот период.

6. Подписи сторон. Наличие подписей сторон на транспортном документе имеет двойное значение: доказательство заключения договора перевозки; и подтверждение передачи и, соответственно, получения товаров для перевозки.

Обязанности субъектов

А. Обязанности отправителя:

- а) выбор транспортных средств;
- б) доставка товаров месту отправки;
- в) погрузка товара;
- г) оформление транспортного документа;
- д) уплата цены;
- е) предупреждение перевозчика об особенностях товаров в случае, если они могут причинить в процессе перевозки ущерб как транспортному средству и другим перевозимым товарам, так и иным объектам, а также окружающей среде;
- ж) сопровождение товаров до места назначения в случаях, предусмотренных законом или договором;

Для грузоотправителя все эти обязательства станут обязательными, если между грузоотправителем и перевозчиком заключен консенсуальный договор перевозки, срок действия которого - до поставки груза. Если договор перевозки действителен и единственным документом, удостоверяющим договор, является коносамент или другой аналогичный документ, то у отправителя больше не будет обязательств, указанных в пунктах а) и б).

Б. Обязанности перевозчика

Перевозчик на основании договора перевозки имеет следующие обязанности:

- а) предоставление отправителю соответствующих транспортных средств;
- б) прием груза у отправителя;
- в) его погрузка, если это предусмотрено договором;
- г) выдача транспортного документа;
- д) соблюдение порядка отгрузок;
- е) проезд по установленному маршруту;
- ж) перевозка в установленные сроки;
- з) идентификация и уведомление получателя о прибытии товара;
- и) выдача груза в согласованном месте и в согласованный день;
- л) выгрузка товара, если это предусмотрено договором;
- м) сохранность товара на весь период перевозки.

С. Обязанности получателя

Получатель имеет следующие обязательства:

- а) получение товара;
- б) разгрузка товаров и высвобождение транспортных средств;
- в) уплата причитающихся сумм, вызванных несвоевременным исполнением обязательств, указанных выше;

г) закрепление недостатков в акте, который также подписывается представителем перевозчика, когда в месте назначения грузополучатель установил некоторое несоответствие товара указанным в договоре.

Особенности ответственности перевозчика. Международный договор перевозки, как мы видели, обязывает трех участников совершить определенные действия под страхом применения мер ответственности. Перевозчик в процессе осуществления

перевозки может нанести ущерб нескольким категориям объектов. В первом случае это будут лица, не являющиеся участниками договорных отношений. Например, в случае повреждения, причиненного перевозчиком, ущерб может быть причинен другим перевозчикам или другим лицам. В таких ситуациях ответственность перевозчика носит внедоговорной характер и не отличается от общего режима ответственности.

Во втором случае перевозчик может нанести ущерб получателю или отправителю. Эта ответственность возникает на основании заключенного договора перевозки. Договорная ответственность перевозчика может возникнуть либо в силу положений национального или международного права, либо на основании двустороннего соглашения. Противоправным деянием, влекущим гражданско-правовую ответственность, может быть действие или бездействие перевозчика, повлекшее нарушение принятых на себя обязательств. Следует отметить, что раз перевозчик принял на себя обязательство доставить груз в определенный пункт, то любое нарушение этого обязательства уже предполагает совершение противоправного действия, поэтому обязательство перевозчика является обязательство о результате. Большое значение для установления совершения противоправного деяния имеет распределение бремени доказывания. В последнее время международные организации в сфере транспорта все больше озабочены установлением справедливого режима ответственности перевозчика. Часто международные конвенции в области транспорта в отступление от принципа полного возмещения ущерба устанавливают пределы ответственности перевозчика. Например, ответственность перевозчика может быть ограничена определенной суммой (например, на единицу веса груза). В других случаях допускается только возмещение только реального ущерба, а не упущенной выгоды. Размер ответственности перевозчика иногда зависит от степени его вины. Так, если в случае умышленного действия или грубой неосторожности ответственность водителя является неограниченной, то в случае неосторожности применяются правила об ограниченной ответственности. Или бремя доказывания перекладывается; бремя доказывания вины перевозчика возлагается на потерпевшего.

2. Договор международной морской перевозки грузов.

Морской транспорт является наиболее дешевой и широко используемой разновидностью перемещения товаров в международной торговле, занимая первое место среди всех видов транспорта по объему перевозимых грузов.

По договору морской перевозки груза перевозчик (судовладелец, фрахтовщик) обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки может принимать две различные формы: договор морской перевозки по коносаменту и договор фрахтования.

Договор морской перевозки по коносаменту заключается только в рамках перевозок по регулярным маршрутам грузов, определенных поштучно, в контейнерах и на поддонах на маршрутах между установленными портами и по установленному графику.

Договор фрахтования предполагает предоставление фрахтователю судна или его части для выполнения определенной перевозки. Настоящий договор заключен в рамках трампового плавания, не имеющего заранее определенного маршрута и расписания. В отличие от другого договора, чартер сочетает в себе некоторые элементы аренды.

Договор фрахтования называется чартером (*charter party*) - если судно предоставляется фрахтователю целиком, или тайм-чартером (*time charter*) - если судно предоставляется фрахтователю на определенный период времени с экипажем, рейсовым чартером (*voyage charter*) - когда судно предоставляется на срок рейса, *charter by demise* - если судно предоставлено в распоряжение фрахтователя без экипажа.

На международном уровне морской транспорт регулируется двумя различными международными конвенциями:

- Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, заключенная в Брюсселе 25 августа 1924 г., с поправками, внесенными Брюссельским протоколом от 22 декабря 1979 г., известными как «Гаагско-Висбийские правила». Эту Конвенцию ратифицировали более ста государств.

- Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенная в Гамбурге 30 марта 1978 г., известная как «Гамбургские правила». Гамбургские правила вступили в силу 1 ноября 1992 года, когда было достигнуто необходимое количество ратификаций. Эта конвенция была призвана заменить Гаагско-Висбийские правила. Но ожидаемого успеха они не имели. Сегодня участниками этой

конвенции являются 29 государств, в основном африканских и средиземноморских, представляющих менее 1% мирового флота.

Республика Молдова не ратифицировала ни одну из этих конвенций.

На Внутренне уровне морской транспорт регулируется в Кодексе торгового морского мореплавания Республики Молдова, утвержденном Законом №. 599/1999.

Документом, удостоверяющим договор международной морской перевозки (независимо от того, является ли он договором морской перевозки по коносаменту или чартерным договором), является коносамент.

Коносамент рассматривается в трех аспектах, а именно:

а) как форма договора – в случае договора чартера коносамент является также документом, из которого возникает обязанность судовладельца доставить груз до места назначения;

б) выдача капитаном судна коносамента служит доказательством того, что товар погружен на борт судна;

в) ценная бумага - коносамент является представительным титулом груза, погруженного на борт судна, получатель коносамента предполагается собственником перевозимого товара и его передача также влечет за собой переход права собственности товаров.

С точки зрения способа передачи права собственности на товар, представительным титулом которого является коносамент, он может быть на предъявителя, именованным и ордерным. С точки зрения момента доставки товара различают: коносамент, полученный под погрузку, и коносамент, погруженный на борт. С точки зрения ответственности фрахтователя за недостатки груза, существовавшие до передачи, различают: «чистый» коносамент, не содержащий замечаний относительно ненадлежащего состояния груза; товаров и упаковки, а также коносамент "с оговорками", содержащий пометки, по которым капитан судна не берет на себя ответственность за состояние упаковки и качество товара.

Любой коносамент будет содержать следующие элементы:

- характер товаров, их маркировка;
- наименование и адрес грузополучателя (если он указан грузоотправителем);
- порт погрузки и дата принятия товара;
- разгрузочный порт;

- название, флаг и вместимость судна;
- фрахт и другие суммы, необходимые для оплаты;
- упоминание о том, что перевозка подпадает под действие Конвенции 1924 года или Конвенции 1978 года;
- дату или срок доставки товара в порт разгрузки;
- количество оригинальных копий;
- место выдачи коносамента;
- подпись фрахтовщика или лица, действующего от его имени.

Особенности ответственности перевозчика. В то время как Гаагско-Висбийские правила предусматривают объективную ответственность морского перевозчика, который может быть освобожден от ответственности путем ссылки на один из исчерпывающе перечисленных случаев, Гамбургские правила основывают систему ответственности на презумпции вины перевозчика, которую он может опровергнуть, если он представит доказательства обратного, свидетельствующие о том, что он сам, его агенты или представители приняли все разумно необходимые меры для предотвращения события и его последствий.

Согласно ст.5 Гамбургских правил, перевозчик несет ответственность за убытки, возникшие в результате утраты или повреждения груза, а также в связи с просрочкой доставки, если обстоятельство, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, наступило при доставке груза, находясь на его попечении, если он не докажет, что он, его представители или агенты приняли все меры, которые разумно требовалось принять во избежание возникновения и последствий этого обстоятельства.

В то же время ст. 6 Гамбургских правил устанавливает пределы ответственности перевозчика; эта ответственность за ущерб, возникший в результате утраты или повреждения товара в соответствии с положениями ст. 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам¹ за транспортную единицу, или 2,5 расчетным единицам за килограмм веса брутто утерянных или поврежденных товаров, в зависимости от того, какая сумма больше.

¹ Расчетной единицей являются специальные права заимствования Международного валютного фонда (СПЗ или СДР - англ. - Special Drawing Rights, SDR).

Что касается Кодекса торгового морского мореплавания Республики Молдова, то он воспринял подход Гаагско-Висбийских правил, установив общее положение об ответственности перевозчика и исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих его от ответственности².

Что касается пределов ответственности перевозчика, то ст. 183 абз. (1) Кодекса торгового морского мореплавания Республики Молдова устанавливает: "Если стоимость груза не была объявлена и не включена в коносамент, ответственность перевозчика не может превышать 666,67 расчетной единицы за одно место или за другую единицу отгрузки либо двух расчетных единиц за один килограмм массы брутто утраченного, недостающего или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма больше."

3. Договор международной речной перевозки грузов.

Для Республики Молдова наиболее важным международным речным транспортным маршрутом является Дунай, поэтому в дальнейшем мы будем ссылаться на правила, касающиеся перевозок по этой реке. Нормативно-правовую базу в основном составляют Конвенция об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по Дунаю, заключенная между судоходными компаниями придунайских государств в г. Шиофок (Венгрия) 2 сентября 1989 г. с поправками и дополнениями Венской конвенцией от 3 сентября 1994 г. и действует с этими поправками с 01.01.1995 г. Шиофокская конвенция заменяет в отношениях между договаривающимися сторонами Братиславскую конвенцию 1955 года.

Договор международной речной перевозки – это договор, на основании которого перевозчик обязуется перед фрахтователем перевезти полученный груз из порта отгрузки в порт назначения и передать его грузополучателю. Документом, удостоверяющим

² Согласно части (2) статьи 179, Перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу, повреждение принятого к перевозке груза, за просрочку в его доставке, если докажет, что они произошли вследствие: а) чрезвычайных обстоятельств, которые не могут быть предусмотрены и предотвращены; б) опасностей, возникших не по его вине, и случайностей на море или в других судоходных водах; в) пожара, возникшего не по его вине; г) спасения на море людей, судов и грузов; е) действий или распоряжений соответствующих властей (задержание, арест, карантин и т.д.) – при отсутствии его вины; ф) военных действий, террористических актов, народных волнений; г) небрежности или упущений отправителя либо получателя груза; h) скрытых недостатков судна; i) скрытых недостатков груза, его природных свойств или естественной убыли; j) скрытых недостатков тары и упаковки груза; k) недостаточной или неясной маркировки груза; l) действий по предотвращению загрязнения окружающей среды; m) иных обстоятельств, возникших не по его вине, а также не по вине его работников или агентов.

заключение договора международной речной перевозки грузов, является накладная, который оформляется грузоотправителем после завершения погрузки судна в соответствии с погрузочным ордером, составленным на основа проформы (модель, прилагаемая к Конвенции). В накладной будет указано, что перевозка осуществляется в соответствии с условиями Шюфокской конвенции. Грузоотправитель заполняет форму накладной не менее чем в 5 экземплярах. Перевозчик заверяет накладную печатью, датой и подписью. Копию товарно-транспортной накладной получает отправитель груза (фрагтователь), оригинал письма сопровождает груз и предназначен для получателя груза.

Особенности ответственности перевозчика. Согласно статье 12 Шюфокской конвенции перевозчик обязан обеспечить своевременную и безопасную доставку груза из порта отправления в порт назначения. Ответственность перевозчика начинается с момента приема груза на судно и заканчивается сдачей груза с судна, факт, зафиксированный и подтвержденный соответствующими документами. За утрату или недостачу груза перевозчик несет ответственность в пределах действительной стоимости утраченного или недостающего груза. За повреждение груза перевозчик несет ответственность, выплачивая сумму, на которую уменьшилась стоимость груза, установленную на день его получения перевозчиком. Если стоимость упакованных товаров-мест не указана в накладной, возмещение утерянной или поврежденной упаковки производится в размере действительной стоимости, но не может превышать 500 швейцарских франков. Стоимость груза устанавливается на основании счета-фактуры грузоотправителя/фрагтователя.

Перевозчик не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза, если они произошли в результате следующих причин или событий, не зависящих от перевозчика: непреодолимой силы и наступления опасных природных явлений (землетрясение, ураган, шторм, очень густой туман, ледоход, большая вода, малая вода); действия или распоряжения властей (задержание, арест, карантин и т. д.); акты войны или другие случайные действия (диверсии, беспорядки, пиратство, терроризм и др.); организованные действия рабочих и служащих (забастовки, пассивное сопротивление и т.п.); несоблюдение отправителем условий о запрете перевозки отдельных категорий товаров; скрытые недостатки товара; естественная убыль товара в пределах норм; повреждение груза в процессе погрузки/разгрузки силами и средствами отправителя или получателя.

За несоблюдение срока доставки груза перевозчик уплачивает фрахователю штраф в размере 0,3 % от суммы фрахта, за каждые 24 часа просрочки, но не более 25 % от фрахта. Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если его требование не было предъявлено в течение 30 дней с момента прибытия судна в порт выгрузки. Перевозчик не несет ответственности за задержку доставки груза, в случае наступления причин или событий, не зависящих от перевозчика, указанных выше.

4. Договор международной железнодорожной перевозки грузов.

Под международным договором перевозки грузов железнодорожным транспортом понимается соглашение, по которому перевозчик (перевозчик) обязуется за вознаграждение доставить груз в место назначения и передать его грузополучателю, если место получения и место доставки товара находятся в двух разных государствах. Перевозка грузов железнодорожным транспортом осуществляется на основании договора перевозки, заключенного между железнодорожной станцией и отправителем груза. Железнодорожная станция, заключив договор, принимает на себя обязательства от имени других станций, которые будут задействованы в перевозке.

В Республике Молдова железнодорожный транспорт регулируется Кодексом железнодорожного транспорта №. 309 от 17.07.2003. На международном уровне железнодорожные перевозки регулируются Конвенцией о международном железнодорожном транспорте, заключенной в Берне 9 мая 1980 года. Она включает положения о Межправительственной организации международных железнодорожных перевозок (ОТИФ), базирующейся в Берне, и несколько приложений, в том числе Приложение В, под названием "Единые правила о договоре международной железнодорожной перевозки грузов".

В Конвенцию дважды вносились поправки: первая поправка - Бернским протоколом 1990 г., а вторая - Вильнюсским протоколом 1999 г. Оба протокола вносят поправки в Приложение В к Конвенции. Республика Молдова не ратифицировала Конвенцию.

Конвенция в первоначальной редакции устанавливает, что договор железнодорожной перевозки действует для сторон с момента поставки груза (статья 8). Из этого положения в тот период некоторые авторы делали вывод, что этот договор является реальным, недействительным без коносамента, который выдается после поставки товара.

Но из редакции Конвенции, измененной Вильнюсским протоколом, уже следует, что этот договор является консенсуальным, а коносамент является условием *ad probationem*, одним из упоминаний которого является «место и дата получения товара».

Итак, Накладная является документом, удостоверяющим договор перевозки и который, согласно Бернской конвенции, содержит три категории упоминаний: обязательные, косвенные и факультативные. Обязательная информация должна быть указана в накладной в случае любого договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом и касается следующего: а) место и дата заключения; б) имя и адрес отправителя; в) наименование и адрес перевозчика, заключившего договор перевозки; г) наименование и адрес лица, которому доставляются товары, если оно не является перевозчиком, указанным в подпункте с); д) место и дата получения товара; е) место доставки; ж) имя и адрес получателя; з) описание характера груза и способа упаковки, а для опасных грузов - наименование, предусмотренное Правилами международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом; и) количество упаковок и специальные знаки и номера, необходимые для идентификации отправок; j) номер вагона в случае перевозки комплектными вагонами; л) номер железнодорожного подвижного состава, если применимо;

В зависимости от особенностей договора о железнодорожной перевозке может оказаться необходимым включить в накладную другие сведения в соответствии со статьей 7 пункт 1 Единых правил КОТИФ (косвенные сведения). Аналогичным образом, стороны могут включать в накладную любую другую информацию, которую они считают полезной (необязательная информация).

Особенности ответственности перевозчика. Перевозчик несет ответственность за ущерб, возникший в результате полной или частичной утраты и повреждения груза, произошедшего с момента получения груза до доставки, а также за ущерб, возникший в результате превышения срока доставки, независимо от используемой железнодорожной инфраструктуры. Перевозчик освобождается от этой ответственности в той мере, в какой он докажет, что утрата, повреждение или превышение срока доставки произошли по вине лица, уполномоченного распоряжаться грузом, не являющимся следствием вины перевозчика, присущий грузу дефект (внутренние повреждения, дорожный мусор и т.п.)

или обстоятельства, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не может преодолеть.

Перевозчик будет нести ответственность за убытки, причиненные отправителю, независимо от того, виновен он лично или вина лежит на другом перевозчике, участвовавшем в перевозке груза (учитываются последующие перевозки). Грузоотправитель, со своей стороны, может подать в суд на любого перевозчика, участвовавшего в перевозке, если докажет, что повреждение произошло на пройденном им участке пути. В случае отсутствия сведений об участке дороги, на котором произошло повреждение, заявитель обращается к первому или последнему перевозчику. Со своей стороны, перевозчик, ответивший за деяние другого, имеет право на регрессный иск против него.

В случае утраты груза перевозчик обязан возместить его рыночную стоимость, но не более 17 расчетных единиц³ за один килограмм веса брутто. В случае умысла компенсация пострадавшей стороне будет полной; в случае грубой небрежности установленные лимиты удваиваются (34 DST за килограмм). Эти правила применяются, если грузоотправитель не объявил стоимость товара в момент доставки. Если стоимость объявлена, перевозчик оплачивает полную стоимость груза, если не докажет, что товар был объявлен по завышенной цене.

В случае нарушения срока перевозки перевозчик уплачивает платеж, который будет исчисляться в процентах от всей суммы платы за перевозку в зависимости от срока просрочки. В любом случае перевозчик не заплатит более четверти стоимости перевозки.

5. Международный договор автомобильной перевозки грузов.

Международный договор автомобильной перевозки грузов - это договор перевозки грузов автомобильным транспортом, исполняемый за вознаграждение, когда место получения грузов от отправителя и место их доставки грузополучателю расположены в разных государствах.

Автомобильный транспорт, пользуясь преимуществом перевозки грузов из любого пункта в любой пункт с более высокими скоростями, чем любой другой транспорт, кроме воздушного, получает все большее развитие. Внутри страны действует Кодекс

³ Расчетной единицей является SDR.

автомобильного транспорта № 150 от 17.07.2014. На международном уровне рассматриваемая область регулируется рядом международных конвенций:

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (С.М.Р.), принятая в Женеве 5 июля 1956 г. и измененная Женевским протоколом от 5 июля 1978 г.;
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов по системе МДП заключена в Женеве 14.11.1975;
- Конвенция о дорожном движении, Вена, 08.11.1968, дополнена Европейским соглашением, Женева, 1 мая 1971 г.;
- Конвенция о временном ввозе, Стамбул, 26 июня 1990 г.

Накладная является доказательством договора перевозки, но её отсутствие или утеря не влияет на действительность договора. Накладная составляется в трех экземплярах, по одному на перевозчика, грузополучателя и отправителя. Накладная должна содержать следующие данные: а) место и дату ее составления; б) имя и адрес отправителя; в) наименование и адрес перевозчика; г) место и дата получения товара и место его выдачи; д) имя и адрес получателя; е) наименование груза и вида упаковки, а для опасных грузов - их общепризнанное наименование; ж) количество посылок, специальные отметки и их номера; з) вес брутто или иным образом выраженное количество товара; и) расходы, связанные с транспортировкой (цена перевозки, сопутствующие расходы, таможенные пошлины и другие расходы, понесенные с момента заключения договора до выдачи); л) необходимые инструкции для таможенных и других формальностей; м) указание на то, что перевозка подпадает под режим, установленный Женевской конвенцией (CMR) 1956 г.

Если применимо, Накладная должен также содержать следующие указания: а) запрет на перегрузку; б) расходы, которые отправитель берет на себя; в) общая сумма возмещения, подлежащая взысканию при выпуске товаров; г) объявленная стоимость товара и сумма, представляющая особый процент при выдаче; д) указания отправителя перевозчику о страховании груза; е) согласованный срок, в течение которого должна быть осуществлена перевозка; ж) перечень документов, сдаваемых перевозчику. Стороны могут включить в накладную любое другое указание, которое они сочтут полезным (ст. 6 Женевской конвенции 1956 г.).

Особенности ответственности перевозчика.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату или повреждение, произошедшие между моментом получения груза и моментом его выдачи, а также за просрочку выдачи. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата, повреждение или задержка произошли по вине лица, имеющего право распоряжаться грузом, не явившегося следствием вины перевозчика, недостатком груза или обстоятельства, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить (ст. 17 п. 1 и 2 Женевской конвенции 1956 г.).

Когда в соответствии с положениями Конвенции на перевозчика возлагается компенсация за полную или частичную утрату груза, эта компенсация рассчитывается исходя из стоимости груза в месте и на момент его получения к перевозке.

Стоимость товара определяется исходя из биржевого курса или, при его отсутствии, исходя из текущей рыночной цены, или, при отсутствии того и другого, исходя из обычной стоимости однородных товаров того же качества. Однако сумма компенсации не может превышать 25 франков за килограмм пропавшего веса брутто. Под франком понимается золотой франк весом 10/31 грамма и пробой 0,900. При этом транспортный сбор, таможенные пошлины и другие расходы, понесенные при перевозке товара, при полной утрате возвращаются полностью, а при частичной утрате - пропорционально. В случае задержки, если правомерная сторона докажет, что ущерб возник в результате этой задержки, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать стоимость перевозки. Более высокая компенсация может быть запрошена только в случае объявления стоимости товара или объявления особого интереса при доставке, в этом случае объявленная стоимость заменяет этот предел (ст. 23 пар. 1 и 2 Женевской конвенции (CMR), 1956).

В случае доставки грузополучателю товаров в меньшем количестве или с явными повреждениями этот факт должен быть установлен немедленно в акте (протоколе), подписанном обеими сторонами. При наличии скрытых повреждений необходимо сообщить о них перевозчику в течение 7 дней. При нарушении срока перевозки требовать компенсацию можно будет только в случае обращения с жалобой в течение 21 дня с момента передачи товара в распоряжение получателя. Срок давности для предъявления иска составляет один год, а в случае умышленного нарушения - три года.

6. Договор международной воздушной перевозки.

Воздушный транспорт занимает важное место в сфере международных перевозок. Имея недостаток в том, что это самый дорогой транспорт, он имеет, напротив, преимущества, определяемые скоростью выполнения перевозок.

На международном уровне рассматриваемая сфера регулируется Варшавской конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международного воздушного транспорта, от 12.10.1929 г., измененной Гаагским протоколом 1955 г. В 1944 году в Чикаго была подписана Конвенция о международной гражданской авиации, посредством которой была образована Международная организация гражданской авиации.

28 мая 1999 года в Монреале была заключена Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международного воздушного транспорта. Поскольку Монреальская конвенция не была ратифицирована многими государствами, в настоящее время и Монреальская конвенция, и Варшавская конвенция применяются параллельно. Республика Молдова ратифицировала Монреальскую конвенцию. Международный характер воздушных перевозок определяется расположением пункта отправления и пункта назначения на территории двух государств-участников Конвенции. Также пункт отправления и пункт назначения могут находиться на территории одного государства, если промежуточная остановка установлена на территории другого государства, даже если оно не является участником Конвенции.

Авианакладная, составленная в трех экземплярах, один для перевозчика, второй для получателя и третий для отправителя, будет служить договором перевозки. Авианакладная будет содержать следующее:

- аэропорт отправления и аэропорт назначения с указанием государств, на территории которых они расположены;
- остановки, которые необходимо сделать;
- положение о том, что к перевозке применяются правила Варшавской конвенции или Монреальской конвенции, в том числе ограничивающие ответственность перевозчика;
- описание перевозимого груза с указанием его веса, габаритов и упаковки.

Особенности ответственности перевозчика.

Перевозчик несет ответственность за уничтожение, утерю или любой ущерб, причиненный грузу. Аналогичным образом перевозчик несет ответственность за убытки, вызванные задержкой воздушной перевозки груза.

Перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им и его агентами были приняты все необходимые меры для избежания убытка или что он и его агенты не могли принять такие меры. Согласно Конвенции, если перевозчик докажет, что ущерб причинен по небрежности или по вине лица, суд может полностью или частично освободить перевозчика от ответственности. Ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 SDR за килограмм, если только отправитель в момент передачи груза перевозчику не сделал специального заявления о заинтересованности в доставке пункт назначения и при необходимости доплатил. В этом случае перевозчик будет нести ответственность за уплату суммы, которая не будет превышать заявленной, если только он не докажет, что эта сумма превышает заинтересованность отправителя в доставке.

Споры между сторонами будут решаться в первую очередь по жалобе, поданной в течение 14 дней в случае повреждения товара и в течение 24 дней в случае задержки в транспортировке. Срок предъявления иска составляет два года с момента, когда воздушное судно прибыло или должно было прибыть в аэропорт назначения.

7. Договор международной смешанной перевозки грузов.

Смешанная перевозка – это перевозка грузов, осуществляемая как минимум двумя различными видами транспорта, начиная с места, расположенного в государстве, где товары принимаются подрядчиком смешанной перевозки, до назначенного места доставки в другое государство.

Рассматриваемая область на международном уровне посвящена Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, принятой в Женеве 24 мая 1980 года. Конвенция не вступила в силу, поскольку не набрала необходимого количества ратификаций. К договору смешанной перевозки будет применяться регулирование Женевской конвенции (в случае ее вступления в силу), если место получения груза транспортным подрядчиком или место доставки им груза,

установленное в соответствии с соглашением сторон, находятся в государстве-участнике Конвенции.

Договор смешанной перевозки заключается между отправителем и подрядчиком смешанной перевозки, который действует от его имени и за его счет, принимая на себя ответственность за исполнение договора. В смешанной транспортной системе роль подрядчика мультимодальной перевозки аналогична роли перевозчика в других транспортных контрактах. Подрядчик смешанной перевозки обязан доставить товар, взятый у отправителя, в указанное место и доставить его грузополучателю, указанному в договоре. Он несет ответственность за ущерб, возникший в результате утраты или повреждения товара, а также в связи с задержкой доставки.

Особенности ответственности перевозчика. Грузоотправитель обязан гарантировать подрядчику смешанной перевозки точность всех данных, касающихся общего характера груза, количества, веса, объема и количества, отличительных знаков и, в соответствующих случаях, опасного характера груза. Определяя условия, при которых товар может считаться утерянным, поврежденным или подрядчик может считаться просрочившим доставку, Конвенция также устанавливает минимальные пределы ответственности подрядчика, при этом договаривающиеся стороны могут устанавливать и более высокие пределы.

Подрядчик смешанной перевозки несет ответственность за утрату или повреждение товара в период с момента его получения до его доставки, как этот период определен в договоре. Он также несет ответственность за несвоевременную поставку товара, когда условия поставки, предусмотренные в договоре, не были соблюдены, или при отсутствии таких договорных положений, если товар не был доставлен в течение требуемого разумного срока, принимая во внимание конкретные обстоятельства.

Условия, при которых подрядчик смешанной перевозки может воспользоваться ограничением своей ответственности, аналогичны условиям, предусмотренным для перевозчиков в других договорах перевозки.