**ДОГОВОР** **МЕЖДУНАРОДНО****Й** **ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**Содержание**

Введение 3

1. Понятие и виды договоров международных перевозок грузов 6

1.1 Понятие международных перевозок. 6

1.2 Международные железнодорожные перевозки 8

1.3 Международные автомобильные перевозки 11

1.4 Международные воздушные перевозки. 14

1.5 Международные морские перевозки 19

2. Актуальные вопросы и действующая практика регулирования договоров

международных перевозок грузов 25

2.1 Проблемы соотношения понятий «экспедитор» и «перевозчик» в контексте действующих международных норм договора о перевозке грузов. 25

2.2 Примеры международного регулирования действия договоров о при перевозке грузов морем. 34

2.3 Актуальные аспекты выполнения договоров о международной перевозке товаров по суше. 44

Заключение 52

Список литературы 56

Приложения 61

# **Введение**

Актуальность, цели и задачи настоящей дипломной работы будут определены следующими положениями. В экономике транспорт занимает особое место. С помощью транспорта обеспечивается доставка потребителям как готовой продукции и товаров, так и сырья, полуфабрикатов, комплектующих изделий, необходимых для производства. Транспорт обеспечивает не только доставку грузов, но и перевозку пассажиров и багажа.

Однако специфика деятельности транспортных организаций в зависимости от вида транспорта существенно влияет на условия перевозки. Именно поэтому особенности правовой регламентации транспортных договоров на различных видах транспорта закреплены в специальном международном транспортном законодательстве.

Нормативные акты, регулирующие отношения, возникающие при перевозке, крайне редко содержат диспозитивные нормы, позволяющие сторонам определить условия перевозки в соответствии с их соглашением. Большинство норм данных актов имеют императивный характер, особенно на железнодорожном и воздушном транспорте, что обусловлено технологическими особенностями работы транспорта и требованиями безопасности,

При осуществлении транспортной деятельности возникают различного рода обязательства, опосредующие эту деятельность. Центральное место несомненно занимает обязательство, возникающее из договора перевозки грузов. Вследствие того, что договор перевозки грузов, по общему правилу, реальный, необходимо урегулировать взаимоотношения отправителя и перевозчика по предоставлению транспортного средства для перевозки. Если взаимоотношения перевозчика и грузовладельца связаны с осуществлением систематических перевозок грузов, то между ними могут заключаться долгосрочные договоры об организации перевозок. Но даже при разовой перевозке требуется урегулировать взаимоотношения сторон, возникающие в связи с подачей транспортного средства для перевозки. В этом случае обязательство по предоставлению таковых основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т. е. также имеет договорный характер. Обязанность по подаче транспортных средств может быть предусмотрена в консенсуальных договорах перевозки грузов.

Зачастую грузоотправители и грузополучатели для осуществления услуг, связанных с перевозкой грузов (организации перевозки груза, обеспечение отправки и получения груза и др.) заключают договоры транспортной экспедиции, которые являются самостоятельным видом договора.

Из всех разновидностей транспортных договоров, известных международному гражданскому праву (договоры перевозки грузов, багажа и пассажиров), к транспортным договорам в сфере предпринимательской деятельности следует отнести в первую очередь договоры перевозки грузов.

Обычно договор перевозки грузов находится в сфере предпринимательской деятельности нескольких участников обязательства по перевозке груза: грузоотправителя и грузополучателя, ибо перевозка, как правило, необходима для исполнения поставочных обязательств, связывающих указанных субъектов. Иной характер имеют договоры перевозки пассажиров и багажа, где другой стороной договора выступают граждане. Они, в отличие от перевозчика, договор заключают в потребительских целях.

В тех случаях, когда перевозка осуществляется коммерческой организацией, такая перевозка признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или лицензии, выданной этой организации, вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Законом устанавливается, что перечень таких организаций должен быть опубликован, а договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором.

В дипломной работе мы рассмотрим вопросы ответственности за нарушение обязательств по перевозке, правовые аспекты, возникающие в результате претензий и исков по перевозкам грузов, действующим в международном законодательстве.

# **1.** **Понятие и виды договоров международных перевозок грузов**

# **1.1 Понятие международных перевозок**

Перевозки грузов осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. 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. 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 транспортных конвенций или национального законодательства.

Экономическая эффективность сделки во многом зависит от правильно выбранных базисных условий поставки товаров и транспортных условий.

Типовые условия поставки различны по законодательству разных стран. Часто участники договора купли – продажи не знакомы с различиями, существующими в торговой практике своих партнеров по сделке, что может послужить причиной возникновения недопониманий, споров и судебных разбирательств.

Для решения этой насущной проблемы, которая возникла со всей остротой еще в первой половине текущего века, Международная торговая палата первоначально опубликовала в 1936 году перечень Международных правил с целью унификации торговых терминов. Эти правила стали известны как «Инкотермс» 1936 г. Куда были внесены изменения и дополнения в 1953, 1967, 1976, 1980 и 1990 году.

Унификация условий поставки «Инкотермс – 90» облегчает процедуру заключения договоров, поскольку в них изложены основные формулировки, апробированные торговой и арбитражной практикой (прил. 1).

Интернациональные термины «Инкотермс – 90», включающие 13 терминов, сформированы в четыые базисные категории.

**Группа** «Е» **(отправление)** включает всего лишь один термин EXW – Ex Works (франке – предприятие), согласно которому покупатель получает готовый к отправке товар на складе (заводе продавца); **группа** «А» **(основной фрахт не оплач****ен)** включает три термина:

FCA – Free Carrier (франке – перевозчик);

FAS – Free Alongside Ship (свободен на борту), согласно которым продавец обязан доставить товар до транспортных средств (в распоряжение перевозчика), указанных покупателем;

**Группа** «С» **(основной фрахт оплачен)** включает четыре термина:

CFR – Cost & Freight (стоимость и фрахт); CIF – Cost, Insurance & Freight (стоимость, страхование и фрахт); СРТ – Carriage Paid (фрахт оплачен до…)

С1Р – Carriage & Insurance Paid То (фрахт и страхование оплачены до…), согласно которым продавец должен заключить договор перевозки, но при этом не несет риска потери или повреждения товаров и дополнительных расходов, связанных с событиями, возникшими после отправки товаров.

**Группа** «D» **(прибытие)** включает пять терминов:

DAF – Delivered At Frontier (поставка франке – граница); DES – Delivered Ex Ship (поставка франке – судно); DEQ – Delivered Ex Quay (поставка франке – причал); DDU – Delivered Duty Unpaid (поставка без уплаты пошлины); DDP – Delivered Duty Paid (поставка с уплатой пошлины), согласно которым продавец все затраты и риски, связанные с доставной товара в согласованный пункт указанного места назначения.

Следует подчеркнуть, что термины, включенные в ИНКОТЕРМС, относятся только к договорам купли – продажи и, следовательно, не затрагивают терминов – иногда весьма сходных по формулировке, – которые могут использоваться в договорах перевозки, особенно при характеристике условий различных чартер – партий.

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 судна. Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

Определенной спецификой отличаются перевозки грузов в смешанном (например, железнодорожно-водном) сообщении, перевозки транзитных грузов через территорию РФ, а так же контейнерные перевозки.

# **1.2 Международные железнодорожные перевозки**

В течение длительного времени наиболее важными соглашениями в области железнодорожного транспорта были Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров сокращенно – МГК (или СИВ). В них участвуют 33 государства (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки).

В 1980 году на конференции по пересмотру Бернских конвенций было принято новое Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

КОТИФ объединяет международно-правовые нормы Бернских конвенций и Дополнительного соглашения 1966 года в едином основном соглашении, к которому имеются два приложения (А и В), содержащие нормы гражданско – правового характера об условиях международных перевозок. Приложение А, определяющее условия перевозок пассажиров, получило наименование Единые правила МПК. Приложение В содержит условия перевозок грузов, оно названо Единые правила МГК.

Единые правила МГК действуют только в отношении перевозок по определенным железнодорожным линиям, перечень которых устанавливают участники соглашения. Ставки провозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены предельные сроки доставки грузов. Так, по правилам КОТИФ общие сроки доставки грузов составляют для грузов большей скорости 400 км, а для грузов малой скорости -300 км в сутки. Вместе с тем за железными дорогами сохранено право устанавливать для отдельных сообщений специальные сроки доставки, а также устанавливать дополнительные сроки при возникновении существенных затруднений в перевозках и других особых обстоятельств.

Предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранности перевозимых грузов в КОТИФ определен в расчетных единицах Международного валютного фонда – СПЗ (17 СПЗ, или 51 старый золотой франк за 1 кг веса брутто).

Правила КОТИФ предусматривают, что причиненные просрочкой в доставке убытки возмещаются грузовладельцу в пределах трехкратных провозных платежей.

Хотя СССР не являлся участником Бернских конвенций и КОТИФ, их положения, служебные инструкции и другие нормативные документы применялись и продолжают применяться при перевозках наших грузов в страны Западной Европы и из этих стран в Россию.

Социалистическими странами Европы и Азии была заключена многосторонняя транспортная конвенция:

Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС). В дополнение к этому соглашению принимались различные тарифы и правила.

Заключение договора международной перевозки грузов оформляется составлением накладной по предписанной СМГС форме, а грузоотправитель получает дубликат накладной. Сроки доставки груза определены в СМГС. Провозные платежи на дорогах стран отправления и назначения уплачиваются по внутренним тарифам, а при следовании по дорогам транзита – по транзитным тарифам, дополняющим СМГС.

Согласно ст. 22 § 2 СМГС, ответственность железных дорог за несохранность груза наступает при наличии вины перевозчика, которую в ряде случаев должен доказать грузовладелец. В отличие от МГК, максимум ответственности в СМГС не установлен, и возмещение выплачивается перевозчиком в пределах действительной стоимости груза, которая должна быть подтверждена коммерческим актом. При просрочке в доставке железная дорога уплачивает штраф в определенном проценте от провозной платы.

Иски к железным дорогам предъявляются в суде, причем предварительно перевозчику должна быть направлена претензия. Для предъявления претензий и исков действует девятимесячный срок, а по требованиям о просрочке в доставке груза – двухмесячный. Железная дорога должна рассмотреть претензию в 180 дней, и на это время течение срока давности приостанавливается.

Ответственность железных дорог за несохранность и просрочку доставки багажа аналогична условиям перевозок грузов по СМГС, однако был установлен определенный предел ответственности перевозчика. Забота о сохранности ручной клади лежит на пассажире. Для требований к перевозчику установлено обязательное претензионное производство, а срок заявления претензий и исков составляет 6 месяцев.

СССР заключил двусторонние соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении с пограничными – Финляндией, Ираном и Турцией, а по грузам – также с Австрией. Для России сохранило силу соглашение с Финляндией. Эти соглашения отражают общепринятую практику международных перевозок, выработанную в рамках Бернских конвенций (МГК и МКП).

В ходе сотрудничества в области железнодорожного транспорта стран, входящих в СССР, был заключен ряд соглашений. В частности, Соглашение о разделении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего МПС СССР и их дальнейшем совместном использовании от 22 января 1993 г. и Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров от 12 марта 1993 г. Эти соглашения были заключены участниками СНГ, Азербайджаном, Грузией, Латвией, Литвой и Эстонией.

# 

# **1.3 Международные автомобильные перевозки**

Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (сокращенно – ЦМР) от 19 мая 1956 г.

Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место доставки груза, указанное в контракте, находится на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции. Применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

При применении Конвенции под **«транспортным средством»** следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы.

Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

Если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки, за исключением случая, предусмотренного статьей 14, настоящая Конвенция применяется ко всей перевозке в целом. Однако, если будет доказано, что потеря груза, его повреждение или задержка доставки произошли во время перевозки, произведенной одним из видов транспорта, кроме дорожного, и не были вызваны действием или упущением дорожного перевозчика, а были вызваны фактом, который мог произойти только во время и по причине перевозки, произведенной не дорожным транспортом, ответственность дорожного перевозчика определяется не настоящей Конвенцией, а теми положениями, которыми определялась бы ответственность любого не дорожного перевозчика при заключении между ним и отправителем контракта на перевозку груза согласно обязательным положениям закона, касающегося перевозки грузов любым видом транспорта, кроме дорожного перевозчика.

В том случае, когда перевозчик, производящий дорожные перевозки, одновременно производит перевозки и иным видом транспорта, его ответственность определяется так, как если бы функции дорожного перевозчика и функции перевозчика, производящего перевозки не дорожным видом транспорта, осуществлялись бы двумя различными лицами.

В конвенции участвует большое количество европейских государств (прил. 2). СССР присоединился к ней в 1983 году, и с 1 августа 1986 г. перевозки грузов теперь уже Российским автомобильным транспортом регулируются этой конвенцией. Конвенция определяет основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения. Установлен также предел ответственности перевозчика при несохранности груза – 25 золотых франков за 1 кг веса брутто. Конвенция действует для РФ.

Договор перевозки устанавливается накладной. Накладная составляется в трех экземплярах и должна содержать следующие сведения:

а) место и дата ее составления;

1. имя и адрес отправителя;

с) имя и адрес транспортного агентства;

d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки; е) имя и адрес получателя;

f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;

g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;

h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);

j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие;

k) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, установленным настоящей Конвенцией.

2. В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания:

а) запрещение перегрузки груза;

b) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;

с) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;

d) заявление стоимости груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;

е) инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;

f) дополнительный срок выполнения перевозки;

g) перечень документов, переданных перевозчику.

Договаривающиеся стороны могут внести в накладную любое иное указание, которое будет им признано необходимым. Это отражено в разделе «Заключение и исполнение договора перевозки».

В Конвенцию договора международной дорожной перевозки грузов входят такие разделы, как: «Лица за которых несет ответственность перевозчик», «Ответственность перевозчика», «Рекламации и иски», «Перевозка производимая последовательно несколькими перевозчиками», «Недействительность условий поставки».

При автомобильных перевозках существенное значение имеет создание гарантий при причинении вреда третьим лицам автотранспортными средствами – источником повышенной опасности. Это достигается посредством введения обязательного страхования гражданской ответственности, что предусматривается как внутренним законодательством, так и рядом международных соглашений. Так, в заключенных с рядом стран двусторонних соглашениях об организации автомобильного сообщения предусматривается обязательное страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках.

# **1.4 Международные воздушные перевозки**

Условия воздушных перевозок грузов определяются Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.

Эта Конвенция применяется при всякой международной перевозке грузов, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких воздушных перевозчиков, почитается образующей с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории, находящейся под суверенитетом, союзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны.

Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично – правовыми юридическими лицами.

Из-под действия настоящей конвенции исключаются настоящие перевозки, совершаемые на основании международных почтовых конвенций.

Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого: **«воздушно – перевозочный документ»;** а отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, попадать под действие правил Конвенции.

Если перевозчик примет товары без составления воздушно – перевозочного документа или если последний не содержит всех сведений, указанных в статье, перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

**Воздушно – перевозочный документ должен содержать следующие указания:**

а) место, где документ был составлен, и день его составления;

б) места отправления и назначения;

в) предусмотренные остановки, с сохранением возможности для перевозчика обусловливать свое право изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;

г) название и адрес отправителя;

д) название и адрес получателя, если он указан;

ж) род товара;

з) количество, род упаковки, маркировка или номера мест;

и) вес, количество, объем или размеры товара;

к) внешнее состояние товара и его упаковки;

л) стоимость перевозки, если таковая обусловлена, время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;

м) если отправка производится наложенным платежом, стоимость товара и в подлежащих случаях размер расходов;

н) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;

о) количество экземпляров воздушно – перевозочного документа;

п) документы, переданные перевозчику вместе с воздушно – перевозочным документом;

р) срок перевозки и общие указания о пути следования (via), если таковые обусловлены;

с) указание, что перевозка попадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно – перевозочный документ.

Он будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или всяким другим лицом по причине неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений.

Воздушно – перевозочный документ, до доказательства противного, является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки. Данные воздушно – перевозочного документа о весе, размерах и об упаковке товара, а также о числе мест являются удостоверением, до доказательства противного; данные о количестве, об объеме и о состоянии товара служат доказательством против перевозчика, лишь поскольку им была сделана их проверка в присутствии отправителя, с указанием об этом в воздушно – перевозочном документе, или поскольку это касается данных о внешнем состоянии товара.

Эта Конвенция была дополнена Гаагским протоколом 1955 г. В конвенции участвуют более 100 государств, большинство из которых ратифицировало также Гаагский протокол.

Подписавшиеся правительства, считая желательным внести поправки в Конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 г., пришли к соглашению о следующем:

Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна.

В связи с принятыми изменениями **воздушно перевозочный документ должен содержать:**

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление отправителя о том, что, если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров.

При перевозке товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

В случае утери, повреждении или задержки части товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должен быть только общим весом указанного места или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно – перевозочный документ, то общий вес такого места или тест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения.

Действие Варшавской конвенции распространяется на воздушные перевозки между участвующими в ней странами, а также на перевозки, когда место отправления и место назначения находятся на территории одного того же государства – участника, а остановка предусмотрена на территории другого государства, хотя бы и не участвующего в конвенции. В конвенции определены основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом в пути следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, ответственность перевозчика перед грузовладельцем. СССР – участник конвенции (с 1934 г.) и протокола (1957 г.).

# **1.5 Международные морские перевозки**

При международных морских перевозках возникают наиболее сложные вопросы. 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).

В законодательстве многих государств обычно не содержится коллизионных норм, предусматривающих, право какой страны подлежит применению к отношениям по морской перевозке грузов. Эти вопросы решаются судебной практикой. В судах Великобритании и Франции (в соответствии с французским законодательством) применяется закон флага судна, а в судах ФРГ предпочтение отдается закону места назначения груза. Согласно Закону Польши применяется закон, избранный сторонами. При отсутствии выбора к договору перевозки применяется закон места нахождения перевозчика. По Кодексу торгового мореплавания СССР 1968 года (КТМ СССР) права и обязанности сторон по договору морской перевозки грузов, а также по договорам фрахтования на время, морской буксировки и морского страхования определяются по закону места заключения договора, если иное не установлено соглашением сторон. Место заключения договора определяется по праву РФ.

Морские перевозки грузов могут осуществляться на различных условиях. Если такая перевозка осуществляется без предоставления морским перевозчиком всего судна или его части, то отношения между участниками перевозки оформляются коносаментом. В 1924 году в Брюсселе была заключена Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте. Хотя СССР и не являлся участником этой конвенции, ее основные положения были отражены в КТМ СССР. Конвенция определяет правовое значение реквизитов коносамента, условия ответственности перевозчика и порядок предъявления к нему претензий. Установлен принцип ответственности морского перевозчика и порядок предъявления к нему претензий. Установлен принцип ответственности морского перевозчика за вину. Однако перевозчик не несет ответственности за так называемую «навигационную ошибку» (ошибка капитана, матроса, лоцмана в судовождении или управлении судном).

В марте 1978 года на конференции в Гамбурге была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов, призванная заменить конвенцию 1924 года.

Гамбургская конвенция имеет более широкую сферу действия (распространяется на перевозки животных и палубных грузов) и предусматривает ряд важных нововведений. В частности, ею отменено правило, освобождающее морского перевозчика от ответственности за сохранность груза, более подробно определен порядок заявления требований к перевозчику (срок исковой давности – 2 года). Конвенция 1978 года в силу пока не вступила.

Наиболее прогрессивной формой доставки грузов морем являются регулярные, или линейные, перевозки, которые обычно осуществляются на основании соглашений об организации постоянных линий. Такие соглашения могут быть межгосударственными, однако чаще они заключаются заинтересованными судовладельческими компаниями. В соглашениях о линии фиксируются основные условия эксплуатации соответствующих линий, а условия морских линейных перевозок определяются в линейных коносаментах, правилах и тарифах соответствующих судовладельческих компаний. Условия линейных перевозок имеют некоторые транспортно – правовые особенности, однако специфические коллизионные вопросы в этой области, как правило, не возникают.

Большинство морских линий эксплуатируется в настоящее время в рамках соглашений между крупными судовладельческими компаниями, образующими таким путем группы перевозчиков, получивших название линейных конференций. Решающее влияние имеют в них компании ведущих государств, которые стремятся обеспечить себе максимальные экономические выгоды путем установления высоких фрахтовых ставок и других льготных условий.

В целях устранения дискриминационных элементов в деятельности линейных конференций в рамках ООН по инициативе развивающихся стран в 1974 году было заключено важное международное соглашение – Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Конвенция содержит ряд положений, направленных на введение работы линейных конференций в определенные рамки, исключающие дискриминацию и создающие баланс интересов перевозчика и грузовладельцев. СССР ратифицировал Конвенцию в 1979 году. Она вступила в силу в октябре 1983 года.

Морские перевозки могут также осуществляться по чартеру. В этом случае для перевозки груза предоставляются все судно, его часть или определенные помещения. Обычно на практике применяются проформы чартеров, разработанные международными морскими организациями, а также национальными объединениями судовладельцев. Чартеры разрабатываются по видам грузов (угольные, нефтяные, лесные и т. д.), благодаря чему учитывается специфика перевозки отдельных грузов. По всему содержанию морской чартер представляет собой сложный договор, в который включается до 60 различных условий (предоставление груза, порядок его подачи, расчеты по фрахту и т. д.). В отношении ответственности обычно делается ссылка на условия Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Условия проформ чартера могут изменяться и дополняться сторонами, в частности, посредством включения оговорок.

В соответствии с Конвенцией, **Договор морской перевозки** означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако договор, охватывающий перевозки морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.

**«Коносаментом»** называется документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку грузоперевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз против этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица, или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

**В коносамент****е должны быть включены, в частности, следующи****е данные:**

– общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание – в соответствующих случаях;

– относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

– внешнее состояние груза;

– наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

– наименование грузоотправителя;

– наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

– порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

– порт разгрузки согласно договору морской перевозки; ~ число оригиналов коносамента, если их больше одного;

– место выдачи коносамента;

– подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

– фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

**–**указание, упомянутое в пункте 3 статьи 23;

– указание – в соответствующих случаях – о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

– дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами;

– повышенный предел или предел ответственности, если таковые согласованы в соответствии с пунктом 4 статьи 6.

После того, как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все данные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

Любое условие в договоре морской перевозки или коносаменте, или любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции. Недействительность такого условия не затрагивает действительность других положений договора или документа, частью которого оно является. Оговорка о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза или любая аналогичная оговорка являются ничтожными.

# 

# **2.** **Актуальные вопросы и действующая практика регулирования договоров международных перевозок грузов**

# **2.1 Проблемы соотношения понятий «экспедитор» и «перевозчик» в контексте действующих международных норм договора о перевозке грузов**

Правовая природа договора экспедиции и договора перевозки была предметом обсуждения советских ученых-цивилистов на протяжении долгого времени. Наиболее бурные дискуссии о природе договора экспедиции разгорелись в 70‑e годы[[1]](#footnote-1).

Некоторые авторы не согласны были даже включить договор экспедиции в понятие транспортных договоров. Договору экспедиции традиционно отводилась узкая вспомогательная роль в перевозке грузов. Иначе и не могло быть, так как функцией транспорта было не столько регулирование гражданского оборота, сколько рационализация распределения материальных ценностей в условиях плановой экономики. Хотя номинально транспортное право и относилось к сфере цивилистики, фактически регулирование носило скорее административный характер.

Несмотря на различия во мнениях, советская правовая доктрина была единогласна в том, чти договор экспедиции существенно отличается от договора перевозки по ряду признаков, как-то: консенсуальная природа этого договора, вспомогательный характер экспедиции по отношению к перевозке, посредническая сущность этого типа договора и т. д.

Примечательно, что нежелание ряда советских цивилистов отнести к экспедиторским услугам почтовую пересылку грузов и корреспонденции объяснялось именно тем, что последний договор не укладывался в прокрустово ложе простого экспедиторского договора (то есть посредничества), а обладал элементами договора перевозки.

На практике операции по перевозке и экспедиции были строго разграничены. Экспедитор не мог быть признан перевозчиком ни при каких условиях.,

О.С. Иоффе выделял в отдельную категорию договор полного транспортно-экспедиционного обслуживания, замечая, однако, что такие договоры встречаются сравнительно редко. По этому типу договора экспедитор принимает на себя выполнение всего цикла работ по транспортировке груза, действует от своего имени.[[2]](#footnote-2)

Мнения ученых оказали значительное влияние на практику, так как институт экспедиции законодательно закреплен не был.[[3]](#footnote-3)

С точки зрения клиента по договору перевозки и правовой логики безразлично, имеет ли перевозчик (экспедитор) свой собственный транспорт или же он арендует транспорт и инфраструктуру, заключая договоры с каждым последующим перевозчиком, собственниками инфраструктуры и транспортных средств. Более важны в условиях неповоротливости «естественных монополий» цена, качество услуг и возможность взыскания убытков не с виновника, которого нередко трудно установить, а непосредственно со стороны в договоре перевозки (экспедиции).

Такой подход и отразил законодатель, поместив в Основах гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 года (в дальнейшем – Основы), реабилитировав тем самым институт экспедиции и подтвердив его принадлежность к транспортному праву. Положения главы 13 действуют в части, не противоречащей новому ГК и другим законам, принятым после 12 июня 1990 года по сегодняшний день, и будут действовать до принятия части второй Гражданского кодекса Российской Федерации.

Необходимость законодательного регулирования института экспедитора, выполняющего услуги по перевозке грузов, особо выявилась всмешанном сообщении и в международных перевозках. Хотя транспортными уставами и кодексами и предусматривается регулирование ответственности при прямых смешанных перевозках, но, во-первых, вряд ли его можно признать удачным, а во-вторых, отсутствие какого бы то ни было, кроме договорного, регулирования статуса единого перевозчика на всем маршруте было неудобным для клиента. К тому же ряд императивных норм транспортных кодексов могли сделать недействительными некоторые противоречащие им договорные положения.

Пункт 2 ст. 105 Основ гласит, что, если экспедитор действует от имени отправителя, договор следует рассматривать как договор поручения, если от своего имени – как договор комиссии. Другие действия экспедитора, непосредственно не связанные с договором перевозки, следует квалифицировать в соответствии с законодательством (подряда, хранения и др.) и условиями договора экспедиции (п. 3 ст. 105 Основ).

Пункт 4 ст. 105 Основ допускает возможность договорного закрепления статуса экспедиторав качестве перевозчика. Однако этот же пункт содержит императивную норму о том, что ответственность экспедитора в данном случае определяется транспортными уставами и кодексами. Это решение не совсем удачно, особенно если иметь в виду, что частный перевозчик, действующий на свободном рынке, значительно отличается по своему положению и возможностям, например, от железной дороги. Иными словами, частный экспедитор (перевозчик) не принадлежит к «естественной монополии», а следовательно, и нормы для урегулирования поведения монополий не должны на него распространяться.

Защита слабой стороны лежит в идее ограничения свободы договора. Однако положения транспортных уставов и кодексов, разработанных в условиях плановой экономики, с большой натяжкой можно отнести к нормам, защищающим слабую сторону. Такие уставы еще предстоит создать. Подчинение же правоотношений клиента и экспедитора (перевозчика), например, разделу VII Устава железных дорог делает бессмысленным заключение договора с частным экспедитором (перевозчиком) и, вероятно, экономически нецелесообразной саму перевозку.

Проблема определения ответственности возникнет и при смешанных перевозках, в особенности тогда, когда экспедитор по договору будет иметь самостоятельное право выбора транспортных средств без согласования с грузоотправителем или грузополучателем (в зависимости от того, кто. обладает товаросопроводительным документом и соответственно вправе давать указания о распоряжении грузом),

Остается неясным также, в каких правоотношениях при условиях, изложенных в п. 4 ст. 105 Основ, отправитель будет состоять с фактическим перевозчиком.

Залоговое право по Основам (или право удержания по новой терминологии Гражданского кодекса) есть только у перевозчика (п. 2 ст. 102). Однако в соответствии со ст. 359 части первой Гражданского кодекса можно предположить, что и экспедитор как кредитор будет пользоваться правом удержания.

В соответствии со ст. 2 нового Закона «О федеральном железнодорожном транспорте», вступившего в силу 25 августа 1995 года, права, обязанности и ответственность экспедиторских организаций будут определяться в соответствии с Уставом железных дорог Российской Федерации, который планируется принять в качестве федерального закона.

В странах с развитыми рыночными отношениями накоплен опыт регулирования отношений по перевозке и экспедиции, стоит ознакомиться с тем. как там подходят к решению этих вопросов.

Если мы обратимся к иностранному праву за подсказками в разъяснении терминологии, прямой поиск аналогов термина «экспедитор» ни к чему не приведет. Французское слово «expediteur» будет всего лишь аналогом русского «грузоотправитель». Шведский «ipeditor» может, в свою очередь, выступатькак экспедитором, так и перевозчиком. в зависимости от взятых на себя обязательств. Вместо этимологического анализа терминов мы обратимся к концептуальному их анализу, а именно выявим, на какой правовой дистанции стоят друг от друга перевозчик и экспедитор в некоторых зарубежных правовых системах.

Во французском праве, имеющем дуалистическую систему частного права с разделенном его на гражданское и торговое, институтом, соответствующим экспедиции, являетсяинститут транспортной комиссии. Комиссионеру посвящены ст. 96–102, а перевозчику – ст. 103–108 Торгового кодекса Франции. Примечательно, что кодекс не проводит четкой границы между договором транспортной комиссии и договором перевозки, французская доктрина воспринимает это как недостаток, но, как мы увидим дальше, такой подход вызван определенными причинами.

Что же представляет собой институт комиссии на транспорте? Во-первых, он отличается от собственно договора комиссии (который регулируется ст. 94–95 Кодекса) прежде всего тем, что комиссионер должен быть профессионалом, осуществлять полный цикл транспортировки от грузоотправителя до грузополучателя и обладать определенной свободой в выборе маршрута и способа осуществления перевозок. В отличие от перевозчика транспортный комиссионер не обязуется осуществлять перевозку своими силами. Комиссионер получает от комитента возмещение понесенных расходов и вознаграждение. Вдобавок комиссионер имеет залоговое право на перевозимый груз.

Основанием ответственности комиссионера является его вина в причинении ущерба. Пределами ответственности для комиссионера выступают пределы ответственности, установленные французским законодательством для перевозчика. Стороны могут включить в контракт оговорку об ограничении ответственности комиссионера (однако и в этом случае комиссионер несет ответственность за грубую небрежность и умысел). Если комиссионер на каком-то определенном участке маршрута самостоятельно осуществляет перевозку либо груз находится в его непосредственном владении, на этом участке на него распространяется режим ответственности перевозчика.

Комиссионер является «гарантом» контракта перевозки на всем ее протяжении. Ответственность транспортного комиссионера наступает уже из-за самого факта ущерба вне зависимости от его вины. Речь идет о так называемой строгой, повышенной ответственности. Хотя комитент имеет право напрямую привлечь к ответственности виновного перевозчика, гарантия комиссионера может быть полезна в случае, если такого виновника трудно установить, либо если он неплатежеспособен, а также если перевозчик докажет отсутствие своей вины (и если ущерб произошел не из-за обстоятельств непреодолимой силы). В определенных случаях возможна солидарная ответственность комиссионера и перевозчика.

В англо-американской правовой системе экспедитор квалифицируется как агент, который обязуется организовать перевозку; прибытие груза в надлежащем состоянии обеспечивает перевозчик.

Таким образом, ответственность экспедитора наступает, если доказана его грубая неосторожность, повлекшая ущерб.

Такой традиционный подход к экспедитору был поколеблен с начала 80-х годов, когда суды в Великобритании и Канаде все чаще стали рассматривать экспедиционные договоры по существу и квалифицировать их в некоторых случаях как договоры по перевозке с соответствующим выводом об ответственности агента. В частности, в деле Tetroc Ltd. v. Cross-Con (International) Ltd. (1981) суд определил агентский договор как договор перевозки на основании того, что, во-первых, агент получил за обязательство перевезти товар одноразовую плату без раздельного указания агентского вознаграждения и, во-вторых, агент не проинформировал грузоотправителя о деталях перевозки, в частности не сообщил имя фактического перевозчика.[[4]](#footnote-4)

Американские суды также изменили подход к данной проблеме приблизительно в тот же период времени. Главными вопросами стали объем обязательств по договору, за чьим именем выпускается товаросопроводительный документ, а также способ получения экспедитором (перевозчиком) платы за исполнение договора. Если грузоотправитель оплачивает отдельно услуги агента и стоимость перевозки, договор оценивается как экспедиторский, а если грузоотправитель платит фиксированную сумму без детализации, договор определяется как договор перевозки.

Параграф 413 Германского торгового уложения также квалифицирует экспедитора, который получает по договору фиксированную сумму за весь маршрут перевозки, как перевозчика на всем маршруте.

Итак, интернационализация экономики индустриально развитых стран приводит к гармонизации правового регулирования в первую очередь таких зависимых от международной торговли сфер, как перевозка грузов. Чем меньше различий между внутренним и международным регулированием, тем больше у страны шансов на еще большую интернационализацию экономики, которая в современный период является непременным условием экономического развития. И наоборот, попытки обособиться, создавая самобытные системы регулирования «для внутреннего употребления» под предлогом защиты национальных предпринимателей, лишь заметят развитие нормальных рыночных отношений.

Обратимся теперь к опыту Скандинавских стран. Перевозчик (финское Rahdinkulj'eHaja, шведское Transporter) означает в праве этих стран сторону в договоре, которая обязуется обеспечить перевозку груза. Перевозчику необязательно иметь свой постоянный персонал, а также быть собственником транспортных средств. Он может арендовать их или использовать по договору. Перевозчик не должен, кроме того, выполнять всю перевозку своими средствами, он может заключить субконтракт о перевозке на определенном участке с другим перевозчиком (по аналогии с субподрядом). Впрочем, в Скандинавских странах нет общих правовых норм о перевозчиках (как нет, впрочем, и правовых норм об экспедиторах, единых для всех видов транспорта), поэтому все сказанное не более чем обобщение положения перевозчика по специальным законам воздушной, автодорожной, морской и железнодорожной перевозки.

Общие правила об экспедиторах, или транспортных агентах, мы найдем в Общих условиях Союза экспедиторов Северных стран (впервые был разработан в 1919 году, последняя редакция от 1 апреля 1985 года). В их разработке принимали участие крупнейшие союзы экспедиторов и перевозчиков Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции. Как известно, роль торговых обычаев в Скандинавских странах чрезвычайно велика. Именно торговый обычай заполняет пробел, умышленно оставленный законодателем в регулировании положения экспедитора.

В соответствии с § 2 Общих условий экспедитор в зависимости от условий контракта может выполнять следующие операции:

1) перевозка грузов на условиях ответственности перевозчика:

2) перевозка грузов на условиях посредничества, без ответственности перевозчика;

3) складирование грузов и связанные с этим действия;

4) прочие услуги, связанные с функциями экспедитора, перечисленными в пп. 1-3, или вне зависимости от них, как-то: маркировка, таможенная очистка, посреднические услуги в сфере страхования грузов, консультации по оформлению товаросопроводительной документации и др.

Ответственность в качестве перевозчика подробно раскрывается в §§ 15–22, в качестве посредника – в §§ 23–25.

Примечательно, что ответственность в качестве перевозчика не зависит от того, выполняет экспедитор перевозку самостоятельно или нет (§ 2).

Экспедитор осуществляет перевозку на условиях ответственности перевозчика, если он: а) перевозит груз за своим собственным товаросопроводительным документом; 6) на рынке перевозок преподносит услуги по перевозке как «свой собственный продукт»; в) если речь идет о международной «автомобильной перевозке (с некоторыми исключениями) (§ 2).

У экспедитора есть право удержания груза во всех случаях, когда груз находится в его распоряжении независимо от объема его ответственности (перевозчика или посредника) и производимых операций (перевозка грузов или вспомогательные операции) (§ 14).

Примечательно, что ни одна из «отраслевых» международных конвенций по перевозкам грузов, кроме морских, ничего но говорит об экспедиторах, а относится исключительно к перевозчикам.

Конвенция о международной смешанной перевозке (Женева, 1980) подходит к проблеме по-иному. Она говорит об «операторе смешанной перевозки», который либо от своего имени, либо через другое лицо, действующее от его имени, заключает договор о смешанной перевозке и действует но как агент, а как принципал и несет ответственность за исполнение договора (ст. 1).

Конвенция до сих пор так и не вступила в силу, и не в последнюю очередь из-за того, что исключает агентов из поля регулирования перевозок грузов (положения Конвенции в этой части носят императивный характер).

Использование концепции, заключающейся в том, что законодатель намеренно оставляет пробелы, надеясь на волю сторон или на то, что со временем хозяйственный оборот будет способствовать созданию разумных торговых обычаев, для условий формирующегося российского рынка не подходит. Необходимо на основе уже существующего в целом неплохого определения статуса экспедитора по ст. 105 Основ 1991 года более детально описать правовые отношения сторон, используя широкий диапазон диспозитивных норм в части разработки условий контракта и императивных норм при определении статуса экспедитора в качестве перевозчика, а также норм об ответственности сторон.

Даже на вполне развитых рынках клиент оказывается в роли слабой стороны не столько из-за монополизации перевозок (конкуренция на рынке перевозок значительна), а из-за того, что, как правило, экспедиторы (перевозчики) предлагают свои собственные стандартные условия экспедиции (перевозки), в которые не так-то просто, а иногда и вовсе невозможно внести изменения и которые ограничивают «свободу договора».

Эти стандартные контракты почти всегда сводят ответственность экспедиторов (перевозчиков) до минимума, поэтому введение императивных норм на уровне национального законодательства для защиты грузоотправителей и грузополучателей необходимо. К тому же стандартные условия зарубежных экспедиторов обычно содержат ссылки на рекомендованные стандартные условия, разработанные специальными коллегиальными органами и учитывающие интересы как экспедиторов, так и клиентов. В России в настоящее время подобных условий нет и вряд ли в ближайшее время они появятся.

Необходимо также введение более детальных норм о поручении (если законодатель решит оставить этот вид обязательства в отношении экспедиции) и комиссии на транспорте, так как очевидно, что здесь присутствует своя специфика.

Думается, что при разработке норм о перевозке и экспедиции в части второй Гражданского кодекса, а также новых транспортных уставов и кодексов стоило бы воспринять опыт зарубежных государств, в особенности Общих условий Союза экспедиторов Северных стран, с учетом, разумеется, традиций российского права и существующей на рынке перевозок ситуации.

# **2.2 Примеры международного регулирования действия договоров о при перевозке грузов морем**

Порядок деловых операций в традиционных морских перевозках можно проиллюстрировать следующим примером. Предположим, что английский экспортер обязан по договору купли-продажи с иностранным покупателем организовать перевозку товаров морем в место назначения и желает сам выполнить это обязательство. Очевидно, что он должен заключить договор с судовладельцем, по которому последний обязуется перевезти товары на своем судне из английского порта отправки в иностранный порт назначения. Этот договор известен под названием договора морской перевозки (иногда используется устаревшее выражение «договор фрахтования»); вознаграждение, выплачиваемое судовладельцу, называется фрахтом, судовладелец является перевозчиком, а экспортер как сторона в договоре морской перевозки–грузоотправителем. Прежде всего экспортер должен решить, исходя из количества экспортируемых товаров, следует ли ему фрахтовать все судно. В этом случае условия договора перевозки включаются в документ, который называется договором о фрахтовании судна (чартер-партия). Однако в большинстве случаев товары составляют лишь часть всего груза судна и перевозятся на судне вместе с грузами других отправителей. В этом случае условия договора перевозки подтверждаются документом, который называется коносаментом. Этот документ по существу является квитанцией судовладельца, подтверждающей, что товары были предоставлены ему для цели перевозки, и повторяющей условия договора, но этот документ обычно выдается только после начала выполнения договора перевозки.

Обычно грузоотправитель инструктирует экспедитора о том, чтобы тот обеспечил место для груза. С другой стороны, судовладелец также использует агента (брокера по погрузке) при получении грузов для его судов. Судья Девлин описывает обязанности этих агентов следующим образом:

Обычно экспедитор обязан установить дату и место отплытия, получить место для груза, если это требуется, и подготовить коносамент. Различные судоходные линии имеют свои бланки коносаментов, которые можно купить в канцелярских магазинах Сити, и именно экспедитор должен наполнить коносамент конкретным содержанием и направить проект « брокеру по погрузке. В его обязанности входит также доставка товаров, подготовка таможенной декларации и выплата любых пошлин за груз. После отгрузки он направляет заполненный коносамент грузоотправителю. Как представляется, все регулярные судоходные линии, действующие в Великобритании, доверяют подготовку груза к отправке брокеру по погрузке. Он дает объявление о дате отплытия в морских газетах или иной печати и обычно готовит и рассылает своим клиентам карточки об отплытии судов. Он наблюдает за подготовкой к погрузке, хотя фактически погрузку организует грузовой интендант, который является служащим судовладельца. Он обязан также подписать коносамент к передать его грузоотправителю или его агенту в обмен на фрахт. Вознаграждение интенданта складывается из комиссионных с фрахта (комиссионные грузовому брокеру выплачивает судовладелец, а комиссионные экспедитору–грузоотправитель), и это несомненно является стимулом для того, чтобы выполнить основную обязанность любой ценой и обеспечить достаточное количество грузов для судна.

Поэтому представляется, что брокер по погрузке и агент-экспедитор выполняют конкретные и разные функции, ко ка практике одна и та же фирма одновременно является и брокером, и экспедитором, хотя эти два вида деятельности должны быть отдельными отраслями деловой активности. Фирма обычно действует в качестве агента по погрузке только для одной судоходной линии и выполняет все для нее необходимое, поэтому она свободна в отношении других видов деятельности и может действовать по своему усмотрению.

Судовладелец через своего брокера по погрузке своевременно извещает грузоотправителя или его агента о названии судна, которое должно перевозить груз, месте, в которое должны быть направлены товары для погрузки, и о времени готовности судна к приему товаров. Часто это достигается посылкой типографски отпечатанного извещения, называемого «карточкой об отплытии судна», в котором есть ссылка на окончательную дату закрытия, т. е. дату, когда товары последний раз принимаются для погрузки. Эта дата обычно на несколько дней опережает фактическую дату отплытия, так как судно должно иметь возможность подготовиться к плаванию. Если товары не отправлены в назначенное время своевременно и поступают после окончательной даты, судовладелец имеет право не допустить их, даже если судно еще не отплыло.

Когда товары направляются в доки, грузоотправитель высылает судовладельцу погрузочные инструкции с кратким описанием предполагаемой отправки, а заведующему доков - погрузочный ордер, в котором указано, что товары прибыли, описаны их особенности, указано название судна, для которого они предназначены.

Место и метод доставки товаров судовладельцу являются предметом соглашения между сторонами или устанавливаются обычаями порта. Закон предусматривает, что (при отсутствии специального соглашения или обычая) грузоотправитель обязан за свой счет доставить товары на судно или к нему. Когда товары доставлены судовладельцу, отправитель груза получает документ, известный как штурманская расписка, если только специальные обычаи порта не предусматривают иного. Например, в порту Лондона грузоотправитель получает штурманскую расписку только тогда, когда товары доставлены к борту судна. Если товары перевозятся в доки по суше, они хранятся в ангаре лондонского порта, органы которого (заведующий грузовой пристанью) выдают квитанцию или доковую расписку, а штурманская расписка выдается позднее, когда товары погружены на борт судна. В некоторых иностранных портах штурманские расписки выдаются на весь груз независимо от способа доставки (по воде или по суше).

Штурманская расписка *(mate's receipt)* является важным документом. Находящиеся в доке товары для погрузки проверяют тальманы, которые фиксируют дату погрузки, знаки отличия, индивидуальную упаковку, номера, вес и / или меры груза, а также любой дефект или замечание об условиях получения груза. Тальман, в частности, указывает повреждение упаковки, отсутствие защиты, старые упаковочные ящики, сомнительную маркировку и т. л. После завершения погрузки грузовой помощник капитана подписывает штурманскую расписку на основе данных тальманов и вносит замечания о состоянии поступивших грузов. Если штурманская расписка содержит замечания, она считается имеющей оговорки, если же замечаний нет, она считается чистой. Замечания по штурманской расписке затем вносятся в коносамент и определяют, каким он будет: с оговорками или чистым. С точки зрения закона выдача штурманской расписки имеет два последствия:

1) штурманская расписка является подтверждением судовладельца о том, что товары получены им в состоянии, описанном в расписке, и находятся в его распоряжении и на его риск. Иногда в расписке указывается, что данные товары получены в состоянии, описанном в коносаменте, который должен быть выдан на эти товары, но в одном судебном деле было установлено, что, даже если такая оговорка прямо не включается в коносамент, судовладелец удерживает груз на условиях и в пределах, которые определены в коносаменте; 2) штурманская расписка является достаточным доказательством собственности на товар. Судовладелец может уверенно считать, что (в отсутствие доказательства противоположного) держатель расписки или указанное в ней лицо являются владельцами товаров и лицами, имеющими право получить коносамент в обмен на штурманскую расписку. Однако эта расписка не является товарораспорядительным документом; ее передача не влечет передачи права на владение товарами и поэтому расписка–документ более низкого порядка по сравнению с коносаментом. Судовладелец, следовательно, не выходит за пределы своих прав, если выдает коносамент, не настаивая на возврате штурманской расписки.

Замечания тальманов в процессе погрузочной операции передаются служащими судовладельца, которые сравнивают их с данными проекта коносамента, высланного отправителем груза в контору судовладельца. Судоходные компании, которые регулярно занимаются перевозочными операциями, публикуют периодически пересматриваемые бланки своих коносаментов; эти бланки можно купить в магазинах канцтоваров. Грузоотправитель или его агент обычно заполняют два или три оригинала коносамента на груз, и когда данные в коносаментах согласуются с замечаниями контролеров, сделанными во время погрузки, коносаменты подписывает брокер по погрузке или другой агент от имени судовладельца, после чего заполняемые и подписанные коносаменты вручаются грузоотправителю. Но коносамент не всегда является чистым. В этом случае могут возникнуть споры, потому что, если платеж производится по аккредитиву, авизующий банк может отказать грузоотправителю в финансировании, когда тот представляет коносамент с оговорками.

Данные всех коносаментов вносятся в декларацию судового груза (судовой манифест). Этот документ должен содержать все сведения о маркировке, номерах, количестве, содержании, грузоотправителе и грузополучателе, а также информацию, предоставления которой требуют консульские органы страны назначения грузов. Манифест о грузе предъявляется морским, портовым, таможенным или консульским службам. Он содержит подробности о полном грузе судна.

Коносаменты обычно выпускаются в комплекте из двух или более оригиналов, имеющих одно содержание и одну дату. Если один из них совершен *(accomplished), т.*е. по нему доставлены товары, остальные становятся недействительными. Если платеж производится не по аккредитиву, остальные части комплекта передаются грузополучателю авиапочтой (предпочтительно заказной), чтобы обеспечить быструю и надежную доставку их адресату. Крайне важно, чтобы хотя бы одна часть комплекта находилась в руках грузополучателя перед или на дату прибытия товаров, поскольку судовладелец вправе передать товары только по предъявлении ему коносамента. Иногда одна часть коносамента в комплекте с погрузочными документами*)* переправляется в виде письма капитанской почтой на судне, перевозящем грузы. В Великобритании содержание судовой почты контролирует старший морской офицер в порту отплытия. Экспортер отправляет документы капитанской почтой в незапечатанном конверте, адресованном иностранному покупателю или его собственному представителю либо лицу, которому должны быть переданы грузовые документы в случае отказа покупателя принять их к оплате, если это необходимо*.* Среди этих документов не должно быть корреспонденции, не относящейся к грузу, и денежных переводов. К комплекту прилагается письмо, адресованное капитану, с просьбой доставить отправление адресату. По прибытии капитан вручает письмо адресату, который (если он не получил часть коносамента) передает коносамент представителю судовладельца или агенту в порту назначения (такой агент называется судовым агентом). Затем агент издает распоряжение о выдаче части груза по коносаменту, которое его держатель передает должностному лицу судна, отвечающему за выгрузку.

Если экспортер применяет аккредитивную форму расчетов, он обычно передает все части коносамента вместе с другими необходимыми документами авизующему или номинированному банку, который затем направляет документы авиапочтой в банк-эмитент. Когда разные части коносамента находятся в руках разных лиц, судовладелец или капитан (действующий в качестве агента судовладельца) передать груз первому лицу, которое предъявило коносамент, при условии, что ему не известны другие претензии на товары или любые иные обстоятельства, дающие основания подозревать, что претендент не имеет прав на товары. Если он знает о таких претензиях или обстоятельствах, он обязан доставить товары на свой собственный риск их законному владельцу или предъявить иск с целью определения прав третьих лиц. Он не имеет права доставлять товары грузополучателю, указанному в коносаменте, без предъявления коносамента, и делает это на свой риск, если грузополучатель фактически не имеет права на товары».

По представлении деливери ордера товары доставляются с судна лицу, которое по ордеру уполномочено распорядиться получением товаров. Если нет соглашения сторон или обычая порта выгрузки об обратном, судовладелец либо капитан не обязаны извещать получателя груза о прибытии судна или о готовности к разгрузке, потому что выяснить положение дел обязан грузополучатель. При отсутствии договоренности или обычая доставка должна осуществляться через подъездные пути в порту; грузополучатель обязан оплатить расходы на лихтеры и стивидоров, принимающих *груз.* Ответственность судовладельца прекращается не тогда, когда судно прибыло в порт назначения, а после должным образом оформленной доставки им товаров грузополучателю в соответствии с положениями договора перевозки, что подтверждается коносаментом или оговорено в законе. Однако доставка не обязательно означает передачу товаров в физическое обладание грузополучателя, и зачастую достаточно доставки в док или на соответствующий склад. Обычно в коносаменте содержатся подробные сведения о способах доставки и о прекращении ответственности судовладельца. Когда товары импортируются в Великобританию из-за границы, применяются статьи 492–501 Закона о торговом мореплавании 1894/1988 г., которые содержат подробные положения о доставке товаров и о правах судовладельца на удержание товаров после их выгрузки*.*

Два типа договоров морской перевозки, в частности договоры на основании коносаментов и договоры, сформулированные в чартерах, имеют несколько общих моментов.

Договоры о фрахтовании судна (чартеры) регулируются преимущественно нормами *Common Law.* К ним применяется принцип свободы договоров и судовладелец может по соглашению с фрахтователем изменить свою обычную ответственность перевозчика без всяких ограничений, кроме тех, которые определяются общими принципами Common Law. Договоры перевозки на основании коносаментов, с другой стороны, в значительной степени регулируются статутным правом, в частности Законом о морской перевозке грузов 1971 г., который определяет свободу договоров сторон, но ограничивает права судовладельца, вводит исключения в отношении его договорной свободы, выходящей за пределы, которые допустимы нормами о коносаментах (Правила Гаага-Висби).

Договоры о фрахтовании судна представляют мало интереса для обычного экспортера, поскольку лишь в исключительных случаях появляется необходимость фрахтовать все судно. Экспортер, который зафрахтовал все судно, может выдать чартерные коносаменты, но если платеж производится банковским аккредитивом, банк примет коносамент с оговоркой, которая инкорпорирует условия чартера, только в том случае, если он уполномочен акцептовать чартерные коносаменты». Ниже речь идет только о договорах перевозки на основании коносаментов.

Ранее было отмечено, что договор морской перевозки заключается до выдачи коносамента и что в последнем просто фиксируются условия договора, который уже частично исполнен. Следовательно, специальное условие договора перевозки, даже если оно согласовано только устно, может превалировать над общими условиями, внесенными в коносамент. Это положение лучше всего можно проиллюстрировать ссылкой на *дело Ardennes.*

В этом деле поставщик мандаринов из Испании устно договорился с перевозчиком о том, что товар будет доставлен непосредственно в Англию и должен попасть туда до 1 декабря 1947 г.; с этого дня должны были увеличиться ввозные пошлины на мандарины. Коносамент содержал обычное условие, которое предусматривало, что перевозчик был свободен в выборе маршрута и перевозке груза прямо или косвенно в порт назначения. Судно сначала отплыло в Антверпен и затем в Лондон, но попало туда только 4 декабря. Лорд Годдард (судья) пришел к выводу, что договор перевозки был заключен до выдачи коносамента и в нем прямо гарантировалось, что перевозчик не будет полагаться на свободу действий, которая в другом случае была бы ему предоставлена, что эта устная гарантия превалировала над условиями коносамента и, соответственно, он присудил выплату ущерба грузоотправителю.

Если владелец перевозящего товары судна предоставляет его фрахтователю, который превращает судно в общецелевое, возникает вопрос, кем будет лицо, с которым грузоотправитель заключает договор перевозки, – судовладельцем или фрахтователем.

Когда судовладелец не принимает на судно товары грузоотправителя из-за недостатка места несмотря на то, что товары были отправлены в назначенное место погрузки до окончательной даты, следует различать два случая. Если, основываясь на данных карточки отплытия, грузоотправитель отправляет товары в доки без предварительной договоренности с судовладельцем, он не может претендовать на возмещение ущерба, поскольку договор не был заключен. Извещение в карточке отплытия является своего рода приглашением к оферте. Доставка товаров в доки является таким предложением, и судовладелец вправе выбирать: принять его или отклонить. Положение иное, если в соответствии с современной практикой отправитель заказал место для груза заранее; в этом случае «договор фрахтования безусловно нарушен, и судовладельцу можно предъявить судебный иск. Но даже в этом случае иски о возмещении ущерба, вызванного «отклонением», возбуждаются редко. Для этого есть несколько причин. Во-первых, извещения судовладельцев о заключительных датах обычно содержат оговорку, в которой указано, что последним днем для погрузки товаров является…, если только судно заранее не загружено до полной вместимости.

Во-вторых, в таком случае судовладелец обычно безоговорочно возмещает стоимость фрахта, если он уже оплачен, и упущенную выгоду за непринятые к погрузке товары обычно невозможно получить.

Фрахт представляет собой вознаграждение, выплачиваемое перевозчику за безопасную и сохранную перевозку и доставку грузов. Он выплачивается только в случае безопасной и сохранной перевозки и доставки. Если грузы утрачены в процессе перевозки, фрахт не оплачивается. Это определение четко указывает на то, что по закону судовладелец не имеет права претендовать на фрахт, если только он не готов доставить груз получателю в порт назначения и ему не помешает в этом владелец груза. Отсюда следуют два правила. Во-первых, судовладелец не может претендовать на фрахт при утрате груза.

Если товары утрачены в пути независимо от причины, фрахт не оплачивается. Исключенные риски дают судовладельцу хорошее оправдание за недоставку товаров, но он не может получить фрахт на основании одного из таких рисков.

Если груз прибывает, хотя и поврежденный, судовладелец имеет право на фрахт, если только ущерб не является столь серьезным, что товары полностью утратили свой товарный характер.

Во-вторых, фрахт не оплачивается, пока товары не доставлены в порт назначения и пока судовладелец не готов доставить их. На практике оба правила постоянно нарушаются условиями договоров перевозки, что отражается в коносаментах.

# **2.3 Актуальные аспекты выполнения договоров о международной перевозке товаров по суше**

**Международная** перевозка товаров по суше осуществляется железнодорожным и автомобильным транспортом. Оба вида перевозок регулируются международными конвенциями.

Международная перевозка товаров по железной дороге регулируется Международной конвенцией о перевозке товаров по железной дороге (CIM) от 26 февраля 1961 г. В Великобритании, например, эта Конвенция была воспринята на основании Закона о перевозках по железной дороге 1972 г., однако он был отменен Законом о международных транспортных конвенциях 1983 г., который оставил в действии СIМ как часть Конвенции о международных перевозках по железной дороге (COTIF, КОТИФ), подписанной в Берне 9 мая 1980 г. СIМ прилагается к этой Конвенции в качестве Юдиных правил о договоре международных перевозок по железной дороге.

Международная перевозка грузов автотранспортом регулируется **Ко****нвенцией о договоре ме****ждународной перевозки грузов автомобил****ьным транспортом** (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 г.

По состоянию на 1 октября 1989 г. в КДПГ входят практически все европейские страны, а также некоторые азиатские и африканские страны.

КДПГ применяется к любому возмездному договору о перевозке грузов автотранспортом, когда места принятия к перевозке и доставки груза, указанные в договоре, находятся в разных странах, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции. В Конвенции участвуют только европейские страны, а именно:

Австрия, Бельгия, Болгария, Германия, Греция, Венгрия, Дания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Кения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, ФРГ, Финляндия, Франция, Чехословакия, Швеция, Швейцария и Югославия.

Следует отметить, что Конвенция не требует, чтобы страны отправки и доставки груза были обе членами Конвенции. Договор о перевозке грузов автотранспортом из Великобритании (участвует в Конвенции) в Саудовскую Аравию (не участвует) регулируется КДПГ.

КДПГ предусматривает, что, когда транспортное средство с грузом часть пути совершает по морю, железной дороге, внутренним водным путям или по воздуху (кроме экстремальных ситуаций), товар не выгружается из транспортного средства и Конвенция применима ко всему грузу, тем самым КДПГ часто применяется в случаях, когда контейнер, в частности сборный, перевозится в трейлере или подобном транспортном средстве с территории страны – участницы Конвенции в *другую* страну. Однако если потеря или повреждение груза либо просрочка в доставке имели место во время перевозки другими средствами транспорта и не были вызваны действием или бездействием автоперевозчика, его ответственность определяется не по КДПГ, а по соответствующей международной конвенции – ст. 2 (1). Если такая конвенция отсутствует, действует КДПГ.

В ст. 34 КДПГ предусматривает, что, если перевозка автотранспортом регулируется единым договором, а выполняется несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за осуществление всей операции, при этом второй и последующий перевозчики становятся сторонами в договоре перевозки на условиях, которые содержатся в отгрузочной накладной, за исключением случаев встречного требования или зачета, иск в связи с утратой, повреждением или задержкой доставки груза может быть предъявлен только первому перевозчику, последнему перевозчику либо тому, который осуществлял контроль над товарами, когда произошло событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку в доставке. Но можно предъявить иск одновременно нескольким перевозчикам. Из нескольких перевозчиков ответственность несет только тот, кто виновен в утрате, повреждении или задержке доставки.

Но если нельзя установить виновного, ущерб возмещают все перевозчики пропорционально – ст. 37. Если один из перевозчиков неплатежеспособен, его часть должны выплатить другие перевозчики в соответствии с долей платежа, которая причитается им за перевозку.

Не всегда легко определить, намерено ли лицо, с которым владелец товаров заключает договор, только обеспечить перевозку, т. е. действовать как экспедитор, или же оно заключает договор именно на перевозку, т. е. намерено действовать как перевозчик, даже если нанимает для ее осуществления третье лицо. В первом случае КДПГ неприменима к нему, но во втором случае применима. Если лицо заключило договор о перевозке товаров в место назначения на основе единого договора, но перевозит их не само, а перепоручает перевозку третьему лицу на основе субподряда, оно тем не менее является первым перевозчиком, и фактическим перевозчиком считается следующий перевозчик по смыслу ст. 84 КДПГ.

Конвенция должна подразумевать, что для данной цели компания или отдельное лицо, с которым владелец товаров заключил договор, является первым перевозчиком независимо от того, владеет ли он сам товаром, и все последующие перевозчики являются таковыми по смыслу данных положений Конвенции.

С другой стороны, если собственник товаров сам заключает договор с несколькими подрядчиками на часть перевозки, в этом случае нет единого договора перевозки с первым подрядчиком и правила КДПГ неприменимы к последующим перевозчикам, хотя Конвенция может применяться к отдельным перевозчикам.

КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом доджей быть подтвержден накладной на перевозку груза, однако ее отсутствие или дефект в ней не должны влиять на действительность договора, на который распространяется Конвенция. Накладная должна выдаваться в трех экземплярах и подписываться отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр вручается отправителю, второй – прилагается к товарам, а третий – остается у перевозчика. Если товары различного рода либо разделены на партии и перевозятся в различных транспортных средствах, продавец или перевозчик имеет право требовать отдельную накладную на каждое транспортное средство, каждый вид или партию груза – ст. 25. Накладная не является оборотным или товарораспорядительным документом.

Накладная на перевозку груза является достаточным доказательством заключения договора перевозки, ее условий и получения товаров перевозчиком – ст. 9 (1). Если в накладной нет пункта в отношении состояния товаров при их получении перевозчиком, предполагается (хотя и не абсолютно), что товары и их упаковка находятся в хорошем состоянии и что при приемке их перевозчиком маркировка и номера соответствуют данным накладной – ст. 9 (2).

Для выполнения таможенных и других формальностей до отправки товаров отправитель должен приложить к накладной необходимые документы или передать их перевозчику, сообщив ему всю информацию, которую он потребует – ст. II

Отправитель имеет право распоряжаться товарами, в частности, потребовать от перевозчика приостановить транзит, изменить место назначения товаров или передать их лицу, иному, чем указанное в накладной – ст. 12 (1), однако это право прекращается, когда второй экземпляр накладной вручен конкретному грузополучателю или последний потребовал от перевозчика *«а.* основании своей квитанции представить ему второй экземпляр накладной и товары – ст. ст. 12 (3) и 13. Кроме того, грузополучатель имеет право распоряжаться товарами уже с момента составления накладной, если отправитель оговорил это в накладной – ст. 12 (3). Если отправитель, осуществляя свое право, распорядился доставить товары другому лицу, последнее не имеет права назначать другого грузополучателя – ст. 12 (4). Отправитель, желающий использовать свое право на распоряжение товарами, должен представить перевозчику первый экземпляр накладной, в который внесены новые инструкции.

Право отправителя останавливать транзит грузов на основании данных положений не следует смешивать с правом остановки перевозки грузов продавцом по договору купли-продажи *(см. с.****90).*** Упомянутое право по КДПГ применяется к перевозчику и не зависит от неплатежеспособности покупателя, а право по Закону о купле-продаже товаров 1979 г. относится к покупателю и применяется только в случае, когда покупатель неплатежеспособен.

Если обстоятельства препятствуют доставке товаров после их прибытия в место назначения, перевозчик обязан запросить отправителя о дальнейших инструкциях. Если грузополучатель отказывается принять товары, отправитель имеет право распорядиться ими без представления первого экземпляра накладной, однако, независимо от отказа. Грузополучатель все же может потребовать выдачи груза до момента получения перевозчиком противоположных инструкций от продавца – ст. 15.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату товаров и за ущерб, причиненный им, в период с момента принятия товаров к перевозке до момента их доставки, а также за задержку в доставке – ст. 17 (1). Однако перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, ущерб или задержка в доставке возникли в результате:

1) правомерных действий или небрежности истца;

2) указаний истца, которые не связаны с неправомерными действиями **или** небрежностью перевозчика;

3) недостатками товаров, обусловленными специфическими свойствами;

1. обстоятельствами, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить – ст. 17 (2).

Если перевозчик хочет воспользоваться четвертым из этих оправдывающих обстоятельств, ему недостаточно доказать, что он действовал благоразумно. Необходимо еще доказать, что ущерба нельзя было избежать. Бремя доказывания, что ущерба нельзя было избежать, лежит на перевозчике – ст. 18 (1). В одном из дел перевозчик, доставлявший партию обуви из Милана в Англию, припарковал грузовик на неохраняемой площадке для стоянки грузовиков в Милане, чтобы пойти пообедать вместе со своим напарником. Единственная охраняемая стоянка была в двух часах езды и поездка туда означала бы нарушение инструкций о перевозке. Несмотря на то, что на грузовике была включена охранная сигнализация, ворам удалось украсть грузовик с грузом. Перевозчик был признан виновным, так как этого ущерба можно было избежать: он и его напарник могли по очереди охранять грузовик.

Перевозчик не может полагаться ни на одно из оправдывающих обстоятельств, если утрата, повреждение или задержка в доставке вызваны неисправностью транспортного средства – ст. 17 (3), например, из-за того, что протекает брезентовое покрытие кузова, груз поврежден дождем. Кроме того, перевозчик не освобождается от ответственности по причине неправомерного поведения или небрежности лица, у которого средство транспорта было арендовано, или служащих такого лица.

Далее, КДПГ содержит перечень специальных рисков, которые освобождают перевозчика от ответственности. К ним относится использование открытых (без брезентовой крыши) грузовиков, когда их использование было прямо согласовано и оговорено в накладной на *гру**з* – ст. 17 (4). Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в доставке были вызваны одной причиной, которая указана в ст. 17 (2) как основание для освобождения от ответственности, лежит на перевозчике – ст. 18 (1). Если перевозка осуществляется в транспортных средствах, специально оборудованных для защиты от воздействия тепла, холода, колебаний температуры или влажности, перевозчик не может воспользоваться освобождением от ответственности, предусмотренным в специальных рисках, если только не докажет, что предпринял все меры, которые он должен был предпринять в данных обстоятельствах в отношении выбора соответствующего оборудования, его использования и поддержания в рабочем состоянии, и что он соблюдал все специальные инструкции, которые были ему выданы.

Тот факт, что товары не были доставлены в течение 80 дней после согласованного срока или, если такой срок не установлен, в течение 60 дней с момента принятия груза перевозчиком, является убедительным доказательством утраты груза, и лицо, имеющее право заявить претензию, может считать, что товары утрачены – ст. 20.

Если есть основания для того, чтобы считать товары утраченными или поврежденными, и грузополучатель, который принимает товары, не сообщил перевозчику об утрате либо повреждении и сохранении права требования из этого факта, то принятие поставки свидетельствует, что он получил товары в состоянии, указанном в накладной. Такие же последствия наступают в случае, когда товары не прибыли, но явных фактов их утраты или повреждения нет, и сообщение перевозчику не направлено в течение 7 дней с даты поставки. При этом факт приемки товаров является достаточным доказательством того, что он получил товары в состоянии, описанном в накладной – ст. 80 (1). Компенсация за задержку в доставке выплачивается, только если перевозчику было направлено извещение об оговорках в течение 21 дня с момента, когда товары были предоставлены в распоряжение грузополучателя – ст. 80 (8).

Срок исковой давности из договора перевозки по КДПГ составляет один год. При умышленном причинении вреда или таком невыполнении обязанностей, которое в соответствии с правом, действующим в месте нахождения суда или арбитража, приравнивается к умышленному деликту, исковая давность составляет три года.

# **Заключение**

Международное сотрудничество и развитие стран немыслимо без международных перевозок грузов по средствам обмена, купли – продажи товаров. Это необходимо прежде всего для развития международного рынка в целом и экономики отдельно взятой страны или государства.

После распада СССР и образования С.Н.Г. с развивающейся рыночной экономикой международные перевозки грузов занимают одно из ведущих мест во внешнеэкономической деятельности.

Для России и государств С.Н.Г. на данном этапе важен опыт государств с развитой рыночной экономикой, где большое значение имеет Женевская Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП принята О.О.Н. 14.11.1975 г.).

В целях единообразного применения этой конвенции, упорядочения таможенного оформления и контроля за товарами Государственный Таможенный Комитет Российской Федерации 18 мая 1994 г. утверждает положения о порядке применения Конвенции МДП.

Конвенция МДП касается перевозки товаров, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах с перечислением одной или нескольких границ от таможни отправления одной Договаривающейся Стороны до таможни назначения другой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Товары, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и налогов в промежуточных таможнях. Сборы за таможенное оформление книжек МДП в этих таможнях не взимаются.

Товары, перевозимые с соблюдением (прилож. 3) процедуры МДП в запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях.

Таможенный досмотр в этих таможнях может производиться в исключительных случаях, если имеются достаточные основания полагать, что в запломбированных отделениях транспортных средств или контейнерах находятся предметы, неуказанные в грузовом манифесте книжки МДП Положения Конвенции МДП не служат препятствием для применения ограничений, вытекающих из соображений общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения или гигиены, а также ветеринарного или фитосанитарного контроля.

В настоящем Положении используются термины, определенные Конвенцией МДП Дополнительно в настоящем Положении используются термины в следующих значениях:

– таможня ввоза – промежуточная таможня Российской Федерации, расположенная в пункте пропуска на границе, через которую грузы ввозятся в Российскую Федерацию;

– таможня вывоза – промежуточная таможня Российской Федерации, расположенная в пункте пропуска на границе, через которую грузы вывозятся из Российской Федерации;

– товары – грузы, перевозимые в соответствии с Конвенцией МДП.

**Условия примен****ения процедуры**

МДП Процедура МДП применяется при условии что товары:

– сопровождаются книжкой М.Д.П., заполненной и оформленной в соответствии с Конвенцией М.Д.П. и настоящим Положением;

– обеспечиваются гарантией гарантирующего объединения;

– перевозятся в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных для перевозки под таможенными печатями и пломбами (за исключением перевозок тяжеловесных или громоздких товаров).

На транспортные средства должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR». Одна табличка помещается спереди, а другая такая же сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств, таким образом, чтобы они были хорошо видны. Эти таблички должны быть съемными.

Таможни отправления должны находится только в одной стране. Таможни назначения должны находиться не более, чем в двух странах.

Общее число таможен отправления и назначения не должно превысить четырех.

Таможни ввоза и таможни отправления Российской Федерации могут устанавливать срок доставки товаров соответственно до таможен назначения Российской Федерации или таможен вывоза и определять маршрут движения транспортных средств.

В любом случае, если сумма таможенных пошлин и сборов, подлежащая уплате за перевозимые товары больше, чем сумма гарантии или если имеются основания полагать, что перевозчик не может гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства Российской Федерации, может применяться сопровождение товаров должностными лицами таможенных органов. Порядок сопровождения установлен Положением о таможенном сопровождении.

Когда часть перевозки с применением книжки М.Д.П. проходит по территории страны, не являющейся Договаривающейся Стороной Конвенции М.Д.П., или процедура М.Д.П. прерывается в связи с более льготными транзитными системами, то операция М.Д.П. приостанавливается на этой части пути.

Перевозка с соблюдением процедуры М.Д.П. возобновляется при условии, что таможенные печати и пломбы или иные средства таможенной идентификации не повреждены.

К книжке М.Д.П. может прилагаться с специальный лист, предназначенный для мультимедийных (смешанных) перевозок (когда транспортная операция производится с использованием нескольких видов транспорта). Указанный лист предназначен исключительно для нужд перевозчиков, он не заполняется и не контролируется таможенными органами, но может использоваться ими при необходимости в целях получения необходимой информации.

Степень свободы контракта по содержанию и форме ограничивают в том случае, когда стремятся защитить личность и общество от нежелательных последствий и рисков, поэтому международные договоры содержат пункты, которые являются принудительными и не могут быть обойдены сторонами, заключающими контракт.

При развитии международной торговли, когда товарооборот непрерывно растет, необходимо заключение международных соглашений в области международных перевозок грузов. Эти соглашения должны быть обобщены в общепринятых многими странами единых документах с целью стандартизации и рационализации товарооборота.

# **Список литературы**

1. «Комментарии к базисным условиям поставки товаров и договорах купли – продажи «Инкотермс», С – Петербург: Закон и бизнес, 1994 г.

2. «Международное частное право. Сборник нормативных документов», Москва, 1994 г.

2.1. Гамбургская конвенция ООН 1978 г. о морской перевозке грузов (Гамбургские правила);

2.2. Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок;

2.3. Гаагский протокол 1955 г. о поправках к Варшавской конвенции 1929 г. об унификации некоторых правил, касающийся международных воздушных перевозок;

2.4. Женевская конвенция 1975 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);

2.5. Женевская таможенная конвенция 1975 г. о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП);

2.6. Европейское соглашение 1975 г. о международных автомагистралях (СМА).

3. «Международное частное право. Международные отношения», М.М. Богуславский, Москва, 1994 г.

4. «Международные правила по толкованию терминов «Инкотермс», ред. 1990 г.

5. «Международное воздушное право: вопросы теории и практики», Малеев Ю.Н., Москва, 1986 г.

6. «Правовое регулирование международных перевозок». Садиков О.Н., Москва, 1981 г.

7. «Экспортно – Импортные операции в международном бизнесе. Правила «Инкотермс -90», условия договора, риски и перевод их на страховщика», В.В. Смирнов, Москва, 1997 г.

1. «Международная перевозка грузов. Нормативная база. Морские, Железнодорожные и автомобильные перевозки. Таможенное оформление груза.», Москва, 1996 г.
2. Сборник международных договоров и других документов, применяемых при заключении и исполнении внешнеэкономических контрактов. М., 1991.
3. Зыкин И.С. Договор во внешнеэкономической деятельности. М., 1990.
4. Международные правила толкования торговых терминов ИНКО-ТЕРМС. М., 1992.
5. Правовое регулирование внешней торговли СССР. М., 1961.
6. Рамзайцев Д.Ф. Договор купли-продажи во внешней торговле СССР. М., 1961.
7. Лунц Л.А. Внешнеторговая купля-продажа. М., 1972.
8. Гражданское и торговое право капиталистических государств. М., 1992.
9. Богуславский М.М. Международное частное право. М., 1994.
10. Китайская Народная Республика. Законодательные акты. Под ред. Л.М. Гудошникова. М., 1989.
11. Предпринимательское право. Курс лекций / Под ред. Н.И. Клейн. М., 1993.
12. Орешкин В. Либерализация внешнеэкономической деятельности в России – новые шаги реформы. – Экономика и жизнь, № 14, 1992.
13. Синецкий Б.И. Внешнеэкономические операции: организация и техника. М., МО, 1996.
14. Как продать Ваш товар на внешнем рынке. (Отв. редактор Ю.А. Савинов) М., Посткриптум, 1997.
15. Рябиков С.Ю. Агентские соглашения во внешнеэкономических связях. – М.: Совинтерюр, 1992.
16. Лебедев С.Н. К пересмотру Гаагской конвенции 1955 года / Правовые аспекты осуществления внешнеэкономических связей. Сборник научных трудов. М.: МГИМО. 1985.
17. Герчикова И.Н. Маркетинг и международное коммерческое дело. – М.: Внешторгиздат, 1990.
18. Международные правила заключения договоров купли-продажи ИНКОТЕРМС. По материалам издания § 460 МТП. – СПб.: 1992.
19. Международный кодекс Международной торговой палаты (МТП) и Европейского общества по изучению общественного мнения и маркетинга (ЕКОМАР) по практике маркетинговых и социальных исследований. – В кн. П.С. Завьялова, В.Е. Демидова. Формула успеха, маркетинг. ‑ М.: Международные отношения, 1991.
20. Международный кодекс рекламной практики. Публикация Международной торговой палаты в Париже (июнь 1987). – В кн. П.С. Завьялова, В.Е. Демидова. Формула успеха, маркетинг. – М.: Международные отношения, 1991.
21. Международный кодекс практики непосредственных продаж. Конвенция ООН о договорах купли-продажи. Документ ООН. 1980.
22. Международный кодекс продвижения товара. Конвенция ООН о договорах купли-продажи. Документ ООН. 1980.
23. Международный кодекс Direct mail и продажи товаров по почте. Конвенция ООН о договорах купли-продажи. Документ ООН. 1980.
24. Можаев В.Е. Практика коллективных переговоров в странах рыночной экономики. – М.: Профиздат, 1995. – 96 с.
25. Мозолин В.П. Фарнсфорт Е.А. Договорное право США и СССР. – М.: 1988.
26. Мусин В.А. Международные торговые контракты. – Л.: 1986.
27. Мусин В.А. Порядок заключения договора международной купли-продажи. – М.: Советское государство и право, 1985.
28. Налоги. / Под ред. Д.Г. Черника. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 400 с.
29. Настольная книга валютного дилера. СП Crocus International. – М: Верба, 1992.
30. Недужий И.И. Международные торги. – М.: Международные отношения, 1991.
31. Орланюк-Малицкая Л.А. Страховые операции. – М.: Финансы и статистика, 1991.
32. Основы внешнеэкономических знаний. Словарь-справочник / С.И. Долгов, В.В. Васильев, С.П. Гончарова и др. ‑ М.: Высшаяяшкола, 1990.
33. Основы договорных отношений при создании научно-технической продукции в условиях полного хозяйственного расчета и самофинансирования / И.Л. Бачило, М.Б. Биржаков, Л.А. Сергиенко и др. ‑ А.: ПГО Севморгеология, 1989.
34. Портфель делового человека. – М.: СОМИНТЭК, 1992.
35. Порядок определения цен на импортные товары народного потребления, закупаемые организациями, предприятиями и объединениями за счет собственных валютных средств или по товарообмену. Письмо Комитета цен при Минэкономики РФ от 09 июня 1992 г. № 01/17/304–06. Расчеты, банки, кредиты. Законодательные акты, примеры оформления документов. Вып.2. – М.: Атлас, 1993.
36. Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся права международной торговли, т. 1. Нью-Йорк, 1971.
37. Розенберг М.Г. Международная купля-продажа товаров. – М.: Юридическаяялитература, 1995. – с. 287
38. Российский туристский бюллетень. ТИСА (туризм: информация, статистика анализ). Вып. 1–8. – м.: ГКФТ РФ, 1994–96.
39. Рябов В.А. Международный обмен технологическими знаниями. – М.: Международные отношения, 1981.
40. Рубанов А.А. Теоретические основы международного взаимодействия национальных правовых систем. ‑ М.: Наука, 1984.
41. Сборник международных договоров и других документов, применяемых при заключении и исполнении внешнеэкономических контрактов. – М.: Торгово-промышленная палата СССР, 1991.
42. Сборник образцов хозяйственных договоров / Сост. А.Н. Сотников; Ред. О.В. Приборная. – М.: Росбланкоиздат, 1994. – 151 с.
43. Сборник типовых договоров, применяемых в различных областях хозяйственной и иной деятельности, 2-е изд., дополн. – 1994. –319 с.
44. Сборник типовых договоров. / Составитель В.М. Прудников. – М.: Инфра‑М, 1996. – 319 с.
45. Справочник финансиста государственного предприятия (объединения). Справочное издание / Под ред. М.В. Романовского, И.Н. Лазарева, В.В. Бочарова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 1990. –462 с.
46. Тихомиров М.К). Договоры в хозяйственной практике: образцы документов и комментарии. – М.: Юринформцентр, 1995. – 156 с.
47. Тихомиров Ю.А. Договоры в экономике. – М.: Экономика, 1993. – 144 с.

# **Приложения**

Применение терминов при различных способах транспортировки

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Транспортные  средства  (способ  транспортировки) |  |  |
| Международные коммерческие термины | водный | авто | ж/д | воздушный | комбинированный |
| EFW | + | + | + | + | + |
| FCA | + | 0 | + | + | + |
| FAS | + | - | - | - | - |
| FOB | + | - | - | - | - |
| CFR | + | - | - | - | - |
| GIF | + | - | - | - | - |
| СРТ | + | + | + | + | + |
| С1Р | + | + | + | + | + |
| DAF | + | + | + | + | + |
| DES | + | - | - | - | - |
| DEQ | + | - | - | - | - |
| DDU | + | + | + | + | + |
| DDP | + | + | + | + | + |

Обозначения: «+»; возможно применение термина; «–» невозможно применение термина.

**Приложение 2**

Список государств – участников конвенции о договоре международной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 г.)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название  государства | Дата  подписания | Дата  присоединения  (вступление в силу) | Примечания |
| АВСТРИЯ | Май 19,1956 | Июль 18,1960 |  |
| БЕЛАРУСЬ | Апрель 5,1993 |  |  |
| БЕЛЬГИЯ | Май 19,1956 | Сентябрь 18,1962 |  |
| БОЛГАРИЯ | Октябрь 20,1977 |  |  |
| БОСНИЯ И |  |  |  |
| ГЕРЦЕГОВИНА | Март 6, 1992 |  |  |
| ВЕЛИКОБРИТАНИЯ | Июль 21,1967 |  |  |
| ВНР | Апрель 29,1970 |  |  |
| ГДР | Декабрь 27,1973 |  |  |
| ГРЕЦИЯ | Май 24,1977 |  |  |
| ДАНИЯ | Июнь 28,1965 |  |  |
| ИСПАНИЯ | Февраль 12,1974 |  |  |
| ЛАТВИЯ | Апрель 3,1961 |  |  |
| ЛИТВА | Январь 14,1994 |  |  |
| ЛЮКСЕНБУРГ | Март 17,1993 | Апрель 20,1964 |  |
| НИДЕРЛАНДЫ | Май 19,1956 | Сентябрь 27,1960 |  |
| НОРВЕГИЯ | Июль 1,1969 |  |  |
| НРБ | Октябрь 20,1977 |  |  |
| ПНР | Май 19,1956 |  |  |
|  | Июнь 13,1962 |  |  |
| ПОРТУГАЛИЯ | Сентябрь 22,1969 |  |  |
| СЛОВАКИЯ | Январь 1,1993 |  | правопреемство |
| СРР | Январь 23,1973 |  |  |
| СССР | Декабрь 1,1983 |  |  |
| СФРЮ | Май 19,1956 | Октябрь 22,1958 |  |
| ТУНИС | Январь 24,1994 |  |  |
| ТУРЦИЯ | Апрель 26,1983 |  |  |
| ФИНЛЯНДИЯ | Июнь 27,1973 |  |  |
| ФРГ | Май 19,1956 | Ноябрь 7,1961 |  |
| ФРАНЦИЯ | Май 19,1956 | Май 20,1959 |  |
| ХОРВАТИЯ | Сентябрь 3,1992 | правопреемство с |  |
|  |  | Октябрь 8,1991 |  |
| ЧССР | Сентябрь 4,1974 |  |  |
| ШВЕЙЦАРИЯ | Май 19,1956 | Февраль 27,1970 |  |
| ШВЕЦИЯ | Май 19,1956 | Апрель 2,1969 |  |

**Приложение 3**

**ОБРАЗЕЦ КНИЖКИ** **МДП**

(Наименование международной организации)

Книжка МДП №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Действительна для принятия грузов таможней места отправления до (дата)\_\_\_\_\_\_\_\_\_ включительно

1. Выдана (кем \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Наименование выдающего документ объединения)

1. Держатель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Фамилия, адрес, страна)

4. Подпись представителя объединения

Подпись секретаря, выдающего документ, и печать этого объединения международной организации\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Заполняется до использования держателем книжки)

6. Страна отправления \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Страна (ы) назначения**<** 1**>** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Регистрационный (ые) номер (а) дорожного (ых) средства (–)

<1>\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Свидетельство (а) о допущении дорожного(ых) транспортного(ых) средства (–) (номер и дата)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10. Опознавательный (ые) номер (а) контейнера (ов) <1>

11. Прочие замечания

12. Подпись держателя книжки <1> Вычеркнуть ненужное \_\_\_

Книжка печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также и на английском языке; «Правила пользования книжкой МДП» воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки.

**Приложение 4**

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП (См. Также правила 13–14, касающиеся пользования книжкой МДП)

|  |
| --- |
| 1. Таможня (и) места отправления 2. Книжка МДП № |
| 3. Выдана (кем) |
| 4. Регистрационный(ые) номер(а) 5. Держатель книжки дорожного(ых) транспортного(ых) средства^). Опознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов) |
| б. Таможенная(ые) не повреждены 8. Замечания печать(и) и пломба(ы) |
| 7. Грузовое(ые) неповреждено(ы) Грузы, указанные в рубриках 10–13, Отделение(я) повреждены отсутствуют (0) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12 |
| 9. Видимой пропажи груза не установлено |
| IO.a) грузовое(ые) 11. Число и род 12. 13. Замечанияя (в отделение(ия) иди грузовых мест или 0 частности, указать контейнер(ы) предметов; Или недостающие б) Марки и номера описание грузов У количества или грузовых мест или уничтоженные грузы) предметов |
| 14. Дата, место иусловия дорожно – транспортного происшествия |
| 15. Меры, принятые для продолжения операции МДП наложение новых печатей и пломб: число…описание… перегрузка грузов (см. рубрику 16) прочие |
| 16. Если грузы были перегружены: отличительные признаки дорожного(ых) транспортного(ых) средства (–) или контейнера(ов), на которые были перегружены грузы |
| № свидетельства Число и описание о допущении наложенных печатей и пломб |
| Регистрационный номер Допущено |
| а) Транспортное…., *пя* нет…………………/………. средство,………………./………. |
| Опознавательный номер б) Контейнер,………………./………. |
| 17. Компетентный орган, составивший данный 18. Виза следующей таможни, через которую протокол перевезены грузы с применением книжки МДП………………………………………………… подпись место (дата) штемпель подпись |

Поставить крестики в соответствующих рубриках

1. *Иоффе О. Обязательственное право — М, 1975. (гл 4).* [↑](#footnote-ref-1)
2. *Александров А., Дольник М. Содержание договора экспедиции* // *Советское государство и право, l970., № II.* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Хаснутдинов А. Понятие транспортного договора // Правоведение, 1990 № 3.* [↑](#footnote-ref-3)
4. *Статья М. Claike. Containers: Prorf* 7710/ *Dunuige Та Goods Occured During Carriage, p. 83—84. — В кн.: International carriage îf gonds: some legal problems and possible solutions cd. by C. it. SrtumMutff and R. М. Coode, Trowbridge, 1988.* [↑](#footnote-ref-4)