

Рассмотрение споров, вытекающих из отношений перевозки (международная практика)

Отческая Т. И.

Аннотация

Мақалада халықаралық тасымалдар кезінде туындайтын құқықтық дауларды реттеу мәселелері қарастырылады. Кеден одағының жұмысы кезінде өзекті болып табылатын халықаралық тәжірибеден мысалдар көлтіріледі.

Аннотация

В статье рассматриваются проблемы урегулирования правовых споров, возникающих при международных перевозках. Даны примеры из международной практики, которые актуальны при действии Таможенного Союза.

Abstract

The article looks into the adjudication of legal disputes emerging in the course of international freight. It presents real cases of international practice relevant to the Customs Union.

Вопросы перевозки регулируются в Российской Федерации статьями 784–800 (Глава 40) Гражданского кодекса Российской Федерации.

Сказать, что по этим вопросам на законодательном уровне все решено, будет не правильно.

Свидетельством этому – многочисленные обзоры, которые делают по практике применения в арбитражных судах споров, вытекающих из отношений перевозки, Федеральные арбитражные суды округов, сам Высший Арбитражный Суд Российской Федерации.

Позиция по практике применения отдельных положений отражена в конкретных постановлениях Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Созданные в Федеральных арбитражных судах Российской Федерации научно-консультативные советы довольно часто выносят на обсуждение вопросы, связанные с договором перевозки (ФАС Северо-Кавказского, Уральского, Московского, Западно-Сибирского округов) в целях обеспечения единства в толковании и применении арбитражными судами норм права.

«Развитие транспортной деятельности современных государств во многом предопределено стратегией становления их внешнеэкономических связей, отражающих обобщенное состояние происходящих процессов и изменений в системе международных экономических отношений, регулируемых нормами современного международного права» [1].

Правоотношения, связанные с деятельностью транспорта, как для экономики Российской Федерации, так и Республики Казахстан, имеют важное значение. Транспорт – одна из неотъемлемых составляющих материальной базы экономики. Реализация транспортных услуг на мировом рынке означает участие транспорта в операциях экспорта и импорта.

В настоящее время представляется возможным проследить процессы стремления Российской Федерации и Республики Казахстан по восстановлению многообразия исторически сложившихся связей.

«Особенность международных транспортных правоотношений состоит в наличии иностранного элемента: перевозка выполняется за границу, причем иностранный элемент присущ процессу перемещения, составляющему суть транспортной деятельности» [2, с. 5].

Разновидностью международно-транспортных правоотношений являются договоры международной перевозки грузов и договоры на оказание транспортно-экспедиционных услуг, регулируемые нормами международного частного права.

В общем виде под международными перевозками грузов в правовой науке понимается перемещение грузов, носящее международный характер: либо место отправления и место

назначения находятся на территории различных государств, либо перемещение товаров осуществляется транзитом через территорию иностранного государства, либо аналогичные ситуации. Принадлежность конечного и начального пунктов перемещения грузов к юрисдикциям различных государств уже является объективной предпосылкой возникновения правовой коллизии: разрешения вопроса о применимом праве к правоотношениям между перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем.

В науке международного частного права вопрос о понятии «международная перевозка» не получает однозначного толкования. Так ряд авторов к таковым относят любые перевозки, связанные с пересечением транспортным средством, по крайней мере одной внешней границы. Так О. Н. Садиков указывает, что «общей и наиболее важной особенностью международного автомобильного сообщения является то, что автотранспортные средства одной страны пересекают государственную границу и следуют по дорогам другого государства» [2, с. 138, 143].

Другие авторы полагают, что указанные выше признаки не позволяют относить перевозку к числу международной, если она не регламентирована соответствующим международным соглашением [3].

Вопросы толкования содержания международная перевозка возникают в юридической науке и применительно к видовым особенностям этого договора. Так, например, в отношении международной автомобильной перевозки грузов Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов [4] международные автомобильные перевозки грузов определены как перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран. Спорным моментом является включение в качестве обязательного критерия для квалификации перевозки в качестве международной условия о пересечении границы. Договор перевозки и фактическое передвижение грузов имеют самостоятельное значение для квалификации перевозки в качестве международной [5]. Например, в случае аварии транспортного средства перевозчика или иной аналогичной ситуации, реального передвижения груза по территории иностранного государства может и не быть.

Основным источником правового регулирования международных перевозок грузов являются международные соглашения, многие из которых охватывают все или несколько видов транспорта. Помимо указанных соглашений большая роль принадлежит и внутригосударственным актам.

В Российской Федерации к нормативно-правовым актам в данной сфере относятся Гражданский Кодекс РФ, Воздушный Кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Кодекс торгового мореплавания от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, ФЗ № 18-ФЗ от 10 января 2003 г. «Устав железнодорожного транспорта РФ», Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, ФЗ от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их оформления»; ФЗ № 259-ФЗ от 8 ноября 2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утверждены Правительством РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 (вступают в силу 15 июля 2011 г.) и другие.

Данными актами устанавливается принцип: правовой регламентации перевозок грузов с участием иностранного элемента соответствующими международными договорами Российской Федерации и соглашениями.

Актуальные вопросы автомобильных перевозок

Международные автомобильные перевозки оказывают непосредственное влияние на формирование структуры и объема внешней торговли государства, внешнеэкономические связи, развитие финансового потенциала.

В России выполняют международные автомобильные перевозки свыше 2500 предприятий, использующих для этих целей свыше 12 тысяч автомобилей (данные 2003 года) [6].

Анализ практических материалов свидетельствует о том, что отечественные автотранспортные предприятия регулярно сталкиваются с комплексом политических и экономических проблем, в том числе являющихся причиной преобладания иностранных перевозчиков в общем объеме автомобильных международных перевозок грузов между зарубежными государствами и Российской Федерацией.

В связи с чем вопросы правовой регламентации рассматриваемого вида перевозок с участием иностранного элемента приобретают в последнее время особую актуальность.

Источники правового регулирования автомобильных перевозок грузов носят двойственный характер. С одной стороны, источником являются международные договоры, а с другой – нормы права и судебная практика отдельных государств.

Двусторонние соглашения России с иностранными государствами по вопросам международных автомобильных перевозок подписаны с 47 государствами.

Так основным международным договором является Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов, которая применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предназначенное для сдачи груза, указанные в договоре, находятся в двух разных странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от места жительства и национальности сторон договора. Россия является ее участницей, в связи с чем положения данной Конвенции будут применимы и к правоотношениям по договору перевозки грузов, сторонами которого являются российские и казахские предприниматели.

Между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан 15 апреля 2003 году было заключено в г. Омске «Соглашение о международном автомобильном сообщении», в соответствие со статьей 8 которого определено, что перевозки грузов на основании данного Соглашения сопровождаются оформлением транспортных накладных, которые должны соответствовать требованиям Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 года.

В отношении пограничного, таможенного, транспортного и санитарного контроля, а также проведения таможенного оформления применяются положения международных договоров, участниками которых являются государства Договаривающихся Сторон, а при решении вопросов, не урегулированных этими договорами, применяется законодательство государства Договаривающейся Стороны, на территории которого производится соответствующий контроль.

Необходимо отметить, что международными договорами могут быть установлены ограничения на осуществление перевозок иностранными перевозчиками на территории Российской Федерации. Так, например, в 2002 году отказ в иске иностранному юридическому лицу о признании за ним права на осуществление автомобильных грузовых перевозок в международном сообщении в пределах Российской Федерации, Высшим Арбитражным Судом Российской Федерации был признан обоснованным.

Президиум ВАС РФ, указал в Постановлении от 15 мая 2002 г. № 9079/01 Арбитражный суд, признавая за иностранной фирмой право на осуществление перевозок на территории Российской Федерации, не учел наличия межведомственного соглашения об автомобильном сообщении, заключенного министерствами транспорта Киргизии и России 10 июня 1992 г. в целях развития автомобильного сообщения между Республикой Кыргызстан и Россией, а также для развития транзита по территории обеих стран. Согласно статье 2 соглашения каждая из Договаривающихся Сторон обязывалась обеспечить условия для беспрепятственного проезда автотранспортных средств другой Договаривающейся Стороны по территории своего государства, следующих транзитом в третьи страны.

Кроме того, в соответствии с Соглашением между государствами – участниками Соглашения о формировании Транспортного союза о международном автомобильном сообщении, утвержденным решением Совета глав правительств при Межгосударственном Совете Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации от 24 ноября 1998 г. № 40 (далее – Соглашение № 40), должны были осуществляться регулярные и нерегулярные перевозки грузов, пассажиров и багажа между государствами – участниками данного Соглашения транзитом через их территории автотранспортными средствами, зарегистрированными в этих государствах.

Транзит осуществляется на основе специальных разрешений (статья 3 Соглашения № 40). Кроме того, в силу Соглашения № 40 иностранные перевозчики (юридические лица, их филиалы или представительства, а также индивидуальные предприниматели) могли осуществлять перевозки до границы Российской Федерации. При этом статьей 9 данного Соглашения перевозчику одной из Сторон запрещается осуществлять перевозки пассажиров и грузов между двумя пунктами, расположенными на территории государства другой Стороны.

Международные автомобильные перевозки по территории Российской Федерации иностранными перевозчиками должны были осуществляться с соблюдением установленного международным правом и внутренним законодательством порядка, а осуществление внутренних автомобильных перевозок по территории России иностранным перевозчикам вообще запрещалось. Это ограничение следует рассматривать как изъятие из общепринятого для иностранных перевозчиков режима, установленного Федеральным законом от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации». Статья 4 этого Закона определяет общий режим деятельности иностранных фирм в России: «правовой режим деятельности иностранных инвесторов не может быть менее благоприятным, чем правовой режим деятельности, предоставленный российским инвесторам, за изъятиями, установленными федеральными законами».

Таким образом, иностранное юридическое лицо с учетом изъятий, установленных международным договором и федеральным законом, не может осуществлять внутренние перевозки в Российской Федерации автомобильным транспортом, принадлежащим этому юридическому лицу.

В сфере осуществления автомобильных перевозок в России действует иной порядок допуска иностранных инвестиций – через создание на территории России коммерческой организации с иностранными инвестициями [7].

Анализ арбитражной практики по спорам с участием иностранных лиц в сфере международных перевозок грузов и совершение внешнеэкономических контрактов позволил Высшему Арбитражному Суду РФ выработать следующие отдельные рекомендации в Информационном письме от 16 февраля 1998 года № 29 «Обзор судебно-арбитражной практики разрешения споров по делам с участием иностранных лиц» по вопросам применения коллизионных норм:

1) Арбитражный суд при разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, в отношении которой стороны определили место рассмотрения спора, но не определили применимое право, выбирает применимое право самостоятельно на основе коллизионных норм, содержащихся в международном договоре, национальном законе;

2) При разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, в отношении которой стороны определили применимое право, арбитражный суд исходит из того, что стороны свободны в выборе права, применимого к существу спора (принцип автономии воли сторон);

3) Арбитражный суд при разрешении спора, вытекающего из внешнеэкономической сделки, регулируемой по соглашению сторон российским правом, но отношения по которой попадают

под действие международного договора, участником которого является Российская Федерация, руководствуется в силу пункта 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации (статья 7 Гражданского кодекса Российской Федерации) нормами международного договора. Вопросы, неурегулированные международным договором, регулируются российским правом;

4) Арбитражный суд при разрешении спора между сторонами – участниками внешнеэкономических отношений о возмещении вреда при определении применимого права применяет нормы международного договора, а в случае его отсутствия – коллизионные нормы российского (советского) законодательства;

5) При разрешении спора между сторонами – участниками внешнеэкономических отношений, возникшего вследствие неосновательного обогащения одной из сторон, арбитражный суд при определении применимого права руководствуется коллизионными нормами российского законодательства;

6) В случае если стороны во внешнеэкономическом контракте в качестве применимого права в общей форме указали на законодательство нескольких государств, суд вправе определить применимое право на основе коллизионных норм;

7) Арбитражный суд при разрешении спора между сторонами по внешнеэкономической сделке, указавшими на внутригосударственный нормативный акт отдельного государства в качестве элемента договорного регулирования, решает вопрос о выборе права применимого помимо этого акта, на основе коллизионных норм международного договора или российского закона.

Актуальные вопросы железнодорожных перевозок

Железнодорожный транспорт страны является ведущим и выполняет около 40 % грузооборота страны. Протяженность российских железных дорог составляет около 300 000 км, включая 150 000 км магистральных путей, по которым движутся более 15 000 локомотивов и почти 600 000 вагонов [8].

Занимая около 7 % от протяженности сети железных дорог мира, железные дороги России выполняют более 20 % грузооборота в мире, и это не предел [9].

В соответствие со статьей 4 ФЗ № 147-ФЗ от 17 августа 1995 г. «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки являются сферой естественной монополии.

Одним из основных договоров по регламентации международных железнодорожных перевозок является Соглашение о международных перевозках (КОТИФ) 1980 г., учредившее Организацию международного железнодорожного транспорта. Данным соглашением регулируются отдельные важные вопросы в сфере перевозок: например, предельные сроки доставки грузов, предельный размер ответственности железных дорог в случаях не сохранности перевозимых грузов. Несмотря на то, что Российская Федерация не является участницей КОТИФ, его положения, связанные с ним инструкции и другие нормативные акты применяются при перевозках российских внешнеторговых грузов в страны Европы и из этих стран в Россию.

В то же время, Россия является участницей Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г., которое устанавливает прямое международное сообщение для перевозок грузов между железными дорогами различных государств-участников.

Данным соглашением установлено императивное правило о случаях не применении положений этого соглашения: если станции отправления и назначения находятся в одной и той же стране и перевозки производятся по территории другой страны только транзитом в поездах железной дороги страны отправления; между станциями двух стран транзитом по территории третьей страны в поездах железных дорог страны отправления или назначения; между станциями, расположенными в двух соседних странах, в том случае, когда эти перевозки на всем пути следования груза производятся в поездах железной дороги одной страны в соответствии с внутренними правилами, действующими на этой дороге.

Так, Определением Высшего Арбитражного Суда РФ от 20 июля 2007 г. № 5787/07 было установлено ненадлежащее применение норм права со стороны ОАО «РЖД», а именно необоснованно применения к правоотношениям сторон по договору перевозки грузов положений Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Как было установлено судебными инстанциями, в ноябре – декабре 2004 года ОАО «РЖД» осуществляло перевозку груза по маршруту станция отправления Осенцы Свердловской железной дороги – станция назначения Балтийский Лес Калининградской железной дороги. Груз следовал в адрес ООО «Лукойл-Калининградморнефть» транзитом по территории Республики Беларусь и Литовской Республики. Суды указали, что к спорным правоотношениям положения СМГС не применяются, поскольку они регулируются нормами транспортного законодательства Российской Федерации.

Доводы заявителя о необходимости применения к спорной перевозке норм СМГС, поскольку стороны осуществляли перевозку в международном сообщении и оформляли ее международными железнодорожными накладными, были признаны несостоятельными на основании статьи 1 СМГС, в соответствие с которым его предметом является установление прямого международного железнодорожного сообщения для перевозок грузов между железнодорожными дорогами стран – участниц указанного соглашения. Так как рассматриваемая перевозка не является перевозкой в прямом международном железнодорожном сообщении, нормы СМГС не подлежат применению.

Также Российская Федерация является участницей и Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), заключенной в Женеве 19 мая 1956 года. Сферой применения этой Конвенции распространяется на возмездные договоры дорожной перевозки грузов транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции.

Применение названной Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

Арбитражные суды при принятии судебных актов также руководствуются нормами российского права.

Доводы ответчика о необходимости применения норм Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов судами могут быть отклонены, поскольку стороны являются российскими хозяйствующими субъектами и в заключенном ими договоре перевозки ссылки на Конвенцию нет.

Между тем согласно статье 1 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (далее – Конвенция), участником которой является Российская Федерация, именно местонахождение пунктов погрузки и назначения в различных государствах является определяющим основанием для применения к договору дорожной перевозки грузов положений Конвенции, и, кроме того, отдельно указано, что применение Конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон.

Следует указать, что в самой международной товарно-транспортной накладной имеются указания на осуществление перевозки в соответствии с условиями Конвенции. Следовательно, при рассмотрении спора о взыскании убытков, связанных с утратой груза при перевозке, суд должен был руководствоваться положениями Конвенции.

Правоотношения по международной перевозке грузов, являясь сложными по своему юридическому характеру и субъектному составу, фактически соприкасаются с различными сферами человеческой деятельности.

В подтверждение проведенного анализа хотелось бы привести качестве примеров позиции судов регионов по отдельным вопросам (не всегда решаемым одинаково) применения

законодательства о перевозке по рекомендациям Научно-Консультативного Совета Федерального арбитражного Суда Уральского округа.

1. Договор перевозки груза является реальным и вступает в силу не ранее передачи отправителем груза перевозчику. В соответствии с п. 2 ст. 785 Гражданского кодекса заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной или иного документа, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Транспортная железнодорожная накладная представляет собой письменную форму договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Передача груза отправителем подтверждается квитанцией о приеме груза, выдаваемой перевозчиком грузоотправителю на основании накладной. Квитанция о приеме груза выдается грузоотправителю под роспись в соответствующей графе корешка дорожной ведомости (ст. 2, 25 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

Договор перевозки считается заключенным при предоставлении грузоотправителем надлежаще составленной транспортной железнодорожной накладной и выданной на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанции о приеме груза (п. 24 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»»).

Перевозка грузов без составления накладной может свидетельствовать о наличии фактических отношений между отправителем груза и перевозчиком. Нормы Устава к таким отношениям не применяются.

Если транспортная железнодорожная накладная составлялась и передавалась перевозчику, но оказалась утраченной, доказательством наличия между сторонами договорных отношений, регулируемых нормами Устава, могут являться дорожная ведомость и квитанция о приеме груза.

2. Основанием требования грузоотправителя о возврате перевозчиком излишне уплаченной провозной платы в случае, если между сторонами был в надлежащей форме заключен договор перевозки, но фактически груз перевезен не был, является неисполнение перевозчиком обязательств по договору. Нормы о неосновательном обогащении в этом случае применению не подлежат.

Указанное требование, как вытекающее из перевозки грузов, предъявляется к перевозчику с соблюдением претензионного порядка и с учетом сокращенного (годичного) срока исковой давности (ст. 797 Гражданского кодекса, ст. 120 Устава железнодорожного транспорта), исчисляемого со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии (ст. 125 Устава).

3. По общему правилу, установленному в п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса, ч. 1 ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, обязанность по внесению платы за перевозку грузов возлагается на грузоотправителя. При этом в соответствии с ч. 5 ст. 30 Устава окончательные расчеты за перевозку груза производятся грузополучателем по прибытии груза на станцию назначения до момента его выдачи.

Нормы, предусмотренные ст. 30 Устава железнодорожного транспорта, не исключают возможности перерасчета стоимости перевозки и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов после выдачи груза (п. 19 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30). В этом случае перевозчик вправе предъявлять соответствующие требования по своему выбору как к грузоотправителю, так и к грузополучателю.

4. В соответствии со ст. 20 Устава техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик, он же обязан обеспечивать техническую исправность вагонов в пути следования.

Как следует из положений ст. 97 Устава железнодорожного транспорта, за просрочку доставки грузов, в том числе вызванную технической неисправностью вагонов, перевозчик уплачивает пени в определенном размере, если не докажет, что просрочка произошла вследствие обстоятельств, предусмотренных ч. 1 ст. 29 Устава железнодорожного транспорта.

К таким обстоятельствам ч. 1 ст. 29 Устава железнодорожного транспорта отнесены обстоятельства непреодолимой силы, военные действия, блокады, эпидемии, а также иные не зависящие от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельства, препятствующие осуществлению перевозок.

Таким образом, при разрешении вопроса о наличии оснований для возложения на перевозчика ответственности за просрочку доставки груза (ст. 97 Устава железнодорожного транспорта), вызванную технической непригодностью вагонов, следует учитывать, что принадлежность вагонов, контейнеров грузоотправителю или третьим лицам сама по себе не является основанием, освобождающим перевозчика от ответственности.

5. В соответствии со ст. 44 Устава железнодорожного транспорта после выгрузки грузов, грузобагажа, вагоны, контейнеры в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом должны быть очищены внутри и снаружи.

Если грузоотправитель осуществил погрузку грузов в неочищенные вагоны, а грузополучатель, выполняя возложенную на него обязанность по очистке вагонов от остатков ранее перевозимого груза, понес соответствующие убытки (расходы, связанные с оплатой стоимости очистки вагонов), грузополучатель имеет право на возмещение указанных убытков за счет грузоотправителя.

При переадресовке перевозимых грузов с изменением грузополучателя грузоотправитель возмещает убытки, понесенные в связи с очисткой вагонов от остатков ранее перевозимого груза, новому получателю грузов. Доказательствами переадресовки грузов являются документы, составленные (первоначальные перевозочные документы, исправленные) в соответствии с Правилами переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, утвержденными Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 44.

6. Статьей 98 Устава железнодорожного транспорта установлена ответственность грузоотправителя за искажение в транспортной железнодорожной накладной, в числе прочего, сведений о грузах (включая занижение веса груза). Статьей 102 Устава установлена ответственность грузоотправителя за превышение грузоподъемности (перегруз) вагона, контейнера.

При разграничении ответственности, предусмотренной ст. 98 и 102 Устава железнодорожного транспорта, необходимо иметь в виду следующее.

Привлечение к ответственности по ст. 98 Устава возможно лишь в случае наступления в результате искажения сведений в накладной последствий в виде снижения стоимости перевозок грузов и (или) возможности возникновения обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ответственность грузоотправителя по ст. 98 Устава наступает за нарушение обязательств по договору перевозки.

Ответственность по ст. 102 Устава наступает за сам факт перегруза вагона, контейнера. Указанная ответственность наступает как за нарушение обязательств по договору перевозки, так и за нарушение обязательств по предъявлению груза и его погрузке в поданные транспортные средства, поскольку перегруз вагона, контейнера возможен еще до оформления накладной.

В том случае, когда грузоотправитель занижает в накладной вес груза (что влечет снижение стоимости грузоперевозки) и одновременно фактический вес груза превышает грузоподъемность вагона, контейнера, возможно привлечение грузоотправителя к ответственности за два правонарушения – по ст. 98 и ст. 102 Устава.

7. Штрафы, предусмотренные Уставом как мера ответственности за нарушение обязательств, связанных с перевозкой, являются законной неустойкой (ст. 332 Гражданского кодек-

са). Это не препятствует уменьшению размеров штрафов судом в соответствии со ст. 333 Гражданского кодекса (п. 36 Постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30).

При применении ст. 333 Гражданского кодекса суд, уменьшая размер штрафа, явно несоразмерного последствиям нарушения обязательства, исходит из баланса между применяемой к нарушителю мерой ответственности и оценкой действительного (а не возможного) размера ущерба, причиненного в результате конкретного правонарушения (Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2000 г. № 263-О).

Явная несоразмерность штрафа последствиям нарушения обязательства определяется в каждом конкретном случае исходя из обстоятельств дела. Сам по себе высокий размер штрафа, установленный нормами Устава, не может служить основанием для его снижения. Основаниями к уменьшению штрафа по ст. 333 Гражданского кодекса являются, в частности, следующие обстоятельства: истец, требующий взыскания штрафа, своими действиями прямо или косвенно содействовал наступлению ответственности ответчика; нарушение обязательства ответчиком не повлекло убытков у истца, не повлияло на безопасность движения, не вызвало иных негативных последствий; штраф многократно превышает плату, которую истец получил бы за использование вагонов, и т. д.

Отсутствие вины ответчика, нарушившего обязательство, связанное с перевозками, не может служить основанием для освобождения от ответственности, если перевозки производились в связи с осуществлением ответчиком предпринимательской деятельности (п. 3 ст. 401 Гражданского кодекса). Однако обстоятельства, при которых произошло нарушение обязательства перевозчиком (специфика пропускной способности подъездных путей; зависимость сроков оборота вагонов не только от ответчика, но и от иных организаций, и др.), могут быть приняты во внимание при разрешении вопроса о снижении размера ответственности на основании ст. 333 Гражданского кодекса.

Литература

1. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. – Л.: Изд-во «Судостроение», 1984.
2. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М., 1981. – С. 5, 138, 143.
3. Сухин С. Ю. Международные автомобильные перевозки и перспективы их развития. – М., 1995. С. 11.
4. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. Заключена в г. Женеве 19 мая 1956 г. // Международные перевозки грузов. – СПб., 1993. – С. 21–40.
5. Иванова И. А. Актуальные вопросы международного транспортного права// Актуальные проблемы юридической науки: сборник научных трудов. – Тольятти, 2008. – № 3. – С. 116.
6. Иванова Т. А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Учебное пособие / Под ред. Антилова Н. П. – Саратов, 2003. – С. 5.
7. Постановление Президиума ВАС РФ от 15 мая 2002 г. № 9079/01 // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – 2002. – № 9.
8. Всемирный конгресс ФИАТА в Москве завершил свою работу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.far-aer.ru/news/otchet_o_kongresse.htm
9. Материалы сайта www.eatu.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.eatu.ru/etau.ru.page\(DOC\).doc \(5571\).folder\(62\).html](http://www.eatu.ru/etau.ru.page(DOC).doc (5571).folder(62).html)