

# ПРАВОВАЯ ОСНОВА РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

**В. Н. Лазаревич<sup>1)</sup>, Л. И. Тарарышкина<sup>2)</sup>**

<sup>1)</sup> *Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, lazarevichvn@gmail.com*

<sup>2)</sup> *Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@bsu.by*

Взаимоотношения между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, представляют собой ключевой аспект международных автомобильных перевозок. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов предоставляет четкие и единообразные правила, которые обеспечивают защиту интересов всех участников процесса — грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей. Знание и соблюдение этих правил позволяет минимизировать риски, связанные с перевозкой, и упрощает разрешение возможных споров. Строгое следование установленным нормам способствует минимизации конфликтов и обеспечивает защиту прав всех участников процесса. Это актуально как для стран-участниц Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, так и для тех, кто не является их членами, но участвует в транспорте грузов по международным направлениям. Кроме того, благодаря единому правовому механизму и обозначенным критериям ответственности, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов помогает упростить процедуру и ускорить процесс разрешения споров. Таким образом, понимание и соблюдение положений Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов — это не только юридическая необходимость, но и важный аспект успешной бизнес-деятельности в области международных перевозок.

**Ключевые слова:** Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов; Европейская экономическая комиссия ООН; организация автомобильных перевозок грузов; грузоотправитель; грузополучатель; международные перевозки; международные транспортные коридоры.

## LEGAL BASIS FOR REGULATION OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OF GOODS

**V. N. Lazarevich<sup>a</sup>, L. I. Tararyshkina<sup>b</sup>**

<sup>a</sup> *Belarusian State University,  
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, lazarevichvn@gmail.com*

<sup>b</sup> *Belarusian State University,  
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, tararyshkina@bsu.by*

The relationship between shippers, carriers and consignees is regulated by the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, and represents a key aspect of international road transport. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) provides clear and uniform rules that protect the interests of all participants in the process — shippers, carriers and consignees. Knowledge of and compliance with these rules helps to minimise the risks associated with

carriage and simplifies the resolution of possible disputes. Strict adherence to the established rules helps to minimise conflicts and protects the rights of all participants in the process. This is relevant both for the countries that are members of the Convention and for those who are not members of the Convention but are involved in the transport of goods along international routes. In addition, due to the unified legal mechanism and designated liability criteria, the Convention helps to simplify the procedure and speed up the dispute resolution process. Thus, understanding and complying with the provisions of the Convention is not only a legal necessity, but also an important aspect of successful business activities in the field of international transportations.

**Keywords:** Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road; UN Economic Commission for Europe; organisation of road transport of goods; consignor; consignee; international transport; international transport; international transport corridors.

Порядок взаимоотношений между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями при осуществлении международных перевозок грузов регулируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция, КДПГ, аббревиатура — *CMR*, от *Convention Merchandises Routiers*; международная товарно-транспортная накладная, разработанная в соответствии с конвенцией КДПГ, также называется *CMR*-накладная) 1956 г., выработанной в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Конвенция определяет правовой механизм и устанавливает единообразие в условиях договора международной автомобильной перевозки грузов, способствующее более рациональному и эффективному их осуществлению [1].

Положениями Конвенции руководствуются европейские страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Республика Беларусь присоединилась к Конвенции 5 апреля 1993 г [2].

Сфера действия КДПГ — заключение и исполнение договора перевозки, ответственность перевозчика и отправителя грузов, претензии и иски, осуществление перевозки последовательно несколькими перевозчиками, заключительные положения.

Необходимо отметить, что Конвенция носит открытый характер, т.е. ее положения распространяются на перевозки грузов за вознаграждение, когда места принятия груза и сдачи находятся в двух странах, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции, независимо от места жительства и национальности сторон договора. На практике это означает, что положения Конвенции будут применяться к ответчикам — юридическим лицам стран, не являющихся членами данного соглашения. При этом устанавливается, что договор перевозчика определяется международной товарно-транспортной накладной (*CMR*), которая служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза перевозчиком.

В Конвенции подробно определены права отправителя и получателя по распоряжению транспортируемым грузом и порядок действий в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза.

Особое практическое значение имеют положения Конвенции о предъявлении к перевозчику претензий и исков.

Перевозчик, согласно статье 17, несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, произошедшие с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке. Конвенция построена на презумпции вины перевозчика. Это означает, что бремя доказательства своей невиновности в коммерческой неисправности груза лежит на перевозчике (ст. 18). Автомобильный перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что повреждение, порча или утрата груза произошли вследствие наступления обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажорные обстоятельства — землетрясение, наводнение, гражданская война, революция); действий или упущений отправителя или получателя; особых естественных свойств груза; из-за недостатков тары, незаметных при наружном осмотре. Любое доказательство является опровержимым, т. е. противоположная сторона имеет возможность доказать обратное. Размер возмещения за повреждение, утрату или порчу грузов определяется на основании фактической стоимости утраченного груза или его части. Под таковой понимается общепринятая рыночная цена товара в месте и во время принятия его к перевозке. Если накладная не содержит специальных оговорок перевозчика, то до доказательства иного предполагается, что груз и его упаковка были внешне в надлежащем состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и нумерация мест соответствовали указанным в накладной (ст. 9).

Сроки доставки груза определяются соглашением сторон, а если это не было сделано, таковым признается период времени, необходимый (с учетом всех обстоятельств, включая комплектование мелких отправок) для доставки груза разумным образом добросовестным перевозчиком. В случае просрочки в доставке груза, если заявитель требования докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать провозных платежей (п. 5 ст. 23).

Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, при ее отсутствии, на основании текущей рыночной цены, либо, при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара того же рода и качества. Необходимо помнить, что существует предел ответственности перевозчика (ст. 23), согласно которому размер возмещения не может превышать 8,33 единицы специальных прав заимствования (по курсу Национального банка Республики Беларусь), соответствующих определению Международного валютного фонда, за килограмм веса брутто. Единица специальных прав заимствования (СДР — *Special Drawing Rights*) является унифицированной расчетной единицей Международного валютного фонда и имеет только безналичную форму. СДР существует с 1974 г., а с 2001 г. формируется на основе корзины, состоящей из четырех валют (доллар, евро, японская иена и английский фунт стерлингов). Курс СДР рассчитывается ежедневно как средневзвешенная

величина от рыночной стоимости этих валют. Валютная корзина придала определенную стабильность СДР по сравнению с национальными валютами. Определение их курса на базе валютной корзины привело к превращению СДР в международную счетную валютную единицу. Сейчас она используется в качестве международного платежного средства в довольно узкой сфере — в основном в официальном секторе (центральные банки стран — членов МВФ, а также некоторые международные организации). Ежедневно Агентство Рейтер публикует курс СДР по отношению к основным твердым валютам мира.

Грузополучатель вправе считать груз утраченным и требовать от перевозчика его полного возмещения в том случае, если груз не прибыл в место назначения в период тридцати дней по истечении указанного в накладной срока доставки или шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком, если срок доставки не был установлен. Претензии относительно состояния принятого грузополучателем товара должны быть предъявлены в следующем порядке (ст. 30):

- в отношении явных утрат и повреждений — записью в накладной в момент приема груза от перевозчика;

- в случае, если утраты и повреждения не являются очевидными, — не позднее семи дней со дня принятия груза, исключая воскресенье и праздничные дни;

- при нарушении срока доставки груза — в течение двадцати одного дня с момента передачи груза в распоряжение получателя.

Особо оговариваются перевозки, выполняемые последовательно несколькими автомобильными перевозчиками. Причем ущерб, причиненный при перевозке грузов, осуществляемой несколькими перевозчиками, возмещается в следующем порядке: перевозчик, по вине которого причинен ущерб, должен один нести ответственность за все убытки; если ущерб был причинен по вине нескольких перевозчиков, то каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на нем ответственности. В случае невозможности установления этой доли, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему провозной платы.

Согласно положению Конвенции, претензионный характер разрешения споров не обязателен. Более того, не существует нормативных сроков, в течение которых ответчик должен принять или отклонить претензию. Эта коллизия в каждом конкретном случае разрешается на основе норм применимого права.

По всем спорам, возникающим из договора перевозки, истец может обратиться в суд страны, на территории которой ответчик имеет обычное место жительства или место нахождения своего основного коммерческого предприятия (агентства), посредством которого был заключен договор перевозки; находится место принятия груза к перевозке или место его сдачи. Обращение в другие суды не допускается, как не допускается повторное обращение в суд по делу, по которому суд уже вынес решение

(ст. 31). Срок исковой давности на все требования всех сторон — один год, за исключением умышленных действий или приравненных к таковым. В таком случае срок исковой давности увеличивается до трех лет. Срок исковой давности наступает:

— со дня сдачи груза получателю — в случае частичной утраты груза, повреждения или просрочки в доставке;

— с момента, когда груз считается утраченным, — в случае утраты всего груза;

— по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки — во всех прочих случаях.

День, когда начинается истечение срока исковой давности, в срок исковой давности не засчитывается.

Конвенция устанавливает единые правовые нормы и условия договоров, что способствует эффективности и рациональности таких перевозок. Конвенция имеет открытый характер, применяясь к перевозкам между странами, если хотя бы одна из них является участницей соглашения, независимо от национальности или места жительства сторон. Основным документом, подтверждающим условия договора, является *CMR*-накладная. Конвенция также регулирует порядок разрешения споров, устанавливая, что иски должны подаваться в суд страны, где ответчик имеет место жительства или основное коммерческое предприятие, либо где груз был принят или сдан. Срок исковой давности составляет один год, за исключением случаев умышленных действий, когда он увеличивается до трех лет. Срок исковой давности начинает течь с момента сдачи груза, его утраты или истечения трех месяцев с момента заключения договора [3].

Таким образом, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. является ключевым документом, регулирующим взаимоотношения между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями при международных автомобильных перевозках и обеспечивает четкий правовой механизм для регулирования международных перевозок и разрешения связанных с ними споров.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ): [заключена в г. Женеве 19 мая 1956 г.] // КонсультантПлюс. Беларусь (дата обращения: 18.09.2024).

2. О присоединении Республики Беларусь к международным договорам, регламентирующим перевозку грузов в международном автомобильном сообщении: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 нояб. 1992 г. № 721 // КонсультантПлюс. Беларусь (дата обращения: 18.09.2024).

3. Рожкова, Ю. В. Создание таможенно-логистических терминалов как фактор эффективного размещения таможенных органов / Ю. В. Рожкова, Н. Н. Пышак, А. И. Бабушкина // Известия Оренбург. гос. аграр. ун-та. — 2015. — № 4 (36). — С. 179—182.