

§ 7 МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО В XXI ВЕКЕ

Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ, ПассаЖИРОВ И БАГАЖА

Аннотация: Настоящая статья посвящена рассмотрению современных тенденций в области правового регулирования международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа в контексте отраслевой структуры международного транспортного права. Последнее как отрасль международного частного права представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах и обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении. Особенностью правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели. В статье с помощью сравнительно-правового метода исследования авторами проведен детальный анализ важнейших источников международного транспортного права применительно к автомобильным перевозкам грузов, пассажиров и багажа в трансграничном сообщении, включая Женевскую конвенцию ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Женевскую конвенцию ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП). Авторы последовательно рассматривают международные нормы, регулирующие правовой статус субъектов договоров перевозки, основные обязательства сторон транспортного отношения договорного характера, ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств, претензионный порядок урегулирования разногласий, сроки исковой давности и порядок рассмотрения споров по договорам автомобильной перевозки грузов, пассажиров и багажа. Впервые в настоящей статье содержится подробное исследование Ялтинского соглашения СНГ 2003 г. о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок и Саратовского соглашения СНГ 1999 г. об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках. Оба соглашения носят региональный характер и являются ключевыми факторами правового регулирования международных автомобильных перевозок в рамках СНГ.

Abstract: This article is devoted to the evaluation of the modern tendencies in the sphere of legal regulation of international automobile carriage of goods, passengers and luggage within the context of branches in the structure of international transportation law. The latter being a branch of international private law is a complex of legal norms, which are contained in the national legislation, international treaties and customs regulating the obligations regarding carriage of goods, passengers and luggage in the international transportation. The specific feature of carriage of goods, passengers and luggage in the international transportation is the large amount of material legal norms of international character in comparison with the conflict of laws norms, as well as the presence of a wide range of norms of domestic legislation, which are specially formulated for the said purpose. In this article with the help of comparative legal method of studies the authors provide detailed evaluation of the most important sources of international law regarding automobile transportation of goods, passengers and luggage in trans-border communications, including the UNECE Geneva Convention of 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and the UNECE Geneva Convention of 1973 on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road (CVR). The authors consecutively view international norms regulating the legal status of subjects of contracts for carriage by road, the main obligations of the parties to such a contract, responsibility of carrier for non-performance or undue performance of contractual obligations, complaint procedure for dispute settlement, period of limitation, and procedure for the dispute resolution on contracts for the automobile carriage of goods, passengers and lug-

gage. For the first time this article provides a detailed study of the Yalta Treaty of the CIS of 2003 on the interaction among the CIS Member States in the sphere of international carriage of goods by car and the Saratov Treaty of CIS of 1999 on obligatory insurance of passengers in the international carriage by road. Both treaties are regional and they are key factors for the legal regulation of international automobile carriage in the sphere of CIS.

Ключевые слова: Международные автомобильные перевозки, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, груз, пассажир, багаж, провозная плата, договор перевозки, международное транспортное право.

Keywords: International automobile transportation, carrier, sender of goods, receiver of goods, goods, passengers, luggage, carriage fee, carriage contract, international transportation law.

Международное транспортное право как отрасль международного частного права (далее – МЧП) представляет собой комплекс правовых норм, содержащихся в национальном законодательстве, международных договорах и обычаях, которые регулируют обязательственные отношения по перевозке грузов, пассажиров и багажа в международном сообщении¹. Предметом международного транспортного права выступают транспортные обязательства, осложненные иностранным элементом. Особенностью правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении является высокий удельный вес материально-правовых норм международного характера по сравнению с коллизионными нормами, а также наличие широкого комплекса норм внутригосударственного законодательства, специально сформулированных для вышеобозначенной цели.

В России нормы национального права, регулирующие транспортные обязательства, содержатся в гражданском законодательстве. В соответствии со ст. 784 второй части Гражданского кодекса РФ от 26 января 1996 г. в ред. от 21 июля 2014 г.² (далее – ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной – коносамента или иного документа (ст. 785 ГК РФ). По договору перевозки пассажира перевозчик

обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией (ст. 786 ГК РФ). Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта (ст. 788 ГК РФ).

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную гражданским законодательством и соглашением сторон (ст. 793 ГК РФ). До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами или кодексами (ст. 797 ГК РФ). Таким образом, по российскому праву договор перевозки грузов, пассажиров и багажа имеет двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер; ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств носит ограниченный характер; предусмотрен претензионный порядок урегулирования споров и сокращенные сроки исковой давности³.

¹ См.: Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // Международное публичное и частное право. 2006. № 4; Гречуха В.Н. Международное транспортное право: Учебник. М., 2013; Damar D. Wilful Misconduct in International Transport Law (Hamburg Studies on Maritime Affairs Series). Springer, 2011.

² СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410; 2014. № 30 (ч. 1). Ст. 4225. Новая редакция второй части ГК РФ вступила в силу 01 октября 2014 г.

³ В.В. Витрянский справедливо полагает, что договор перевозки груза может быть квалифицирован как **реальный**, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который сдан грузоотправителем и принят перевозчиком для его доставки в пункт назначения (вверенный перевозчику груз). Договор перевозки пассажира **двусторонний, возмездный**. Не вызывает сомнений также его **консенсуальный** характер: обязанность перевозчика подать подвижной состав и предоставить

Правовое регулирование перевозок грузов, пассажиров и багажа в межгосударственном сообщении посредством норм международных договоров носит отраслевой характер, то есть зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм, однако можно выделить, по крайней мере, три общие черты, присущие их природе:

1) международная перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании **договора перевозки**, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа:

- для морских перевозок – **коносамента** (bill of lading);
- для воздушных перевозок – **авиатранспортной накладной** (air waybill);
- для автомобильных перевозок – **автотранспортной накладной** (road transport document);
- для железнодорожных перевозок – **железнодорожной накладной** (rail transport document);
- для комбинированных перевозок – **документа смешанной перевозки** (multimodal transport document).

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается **строго ограниченный предел ответственности перевозчика**, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается **претензионный порядок** урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и **сокращенные сроки исковой давности**.

Международное транспортное право является одной из важнейших отраслей МЧП и представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих международные транспортные отношения, т.е. транспортные отношения, осложненные иностранным элементом. Само международное транспортное право имеет четко выраженную отраслевую структуру, в основе которой лежит использование того или иного вида транспорта, следовательно, мы можем говорить о международном частном морском праве, регулирующем международные морские перевозки грузов, пассажиров и багажа; международном частном воздушном праве, регулирующем

международные авиационные перевозки; международном частном автомобильном праве, регулирующем международные автомобильные перевозки; международном частном железнодорожном праве, регулирующем международные железнодорожные перевозки и т.д.⁴

Как пишет К.В. Холопов, с экономической точки зрения транспорт (от лат. *transporto* – перемещаю) – это сфера услуг по перемещению грузов, пассажиров и багажа. Некоторые утверждают, что видов транспорта три: наземный, водный и воздушный. Другие настаивают на том, что их намного больше, называя среди прочих видов транспорта такие, как гужевой, вьючный, монорельсовый, космический, подводный, а также трубопроводный. На самом деле видов транспорта ровно столько, сколько из возможных его видов регулируется нормами международного права, поэтому видов транспорта шесть: морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный, интермодальный (мультимодальный). Только указанные виды транспорта имеют международную и национальную нормативную базу, позволяющую регламентировать и регулировать перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты. Других видов транспорта международное частное право не знает⁵.

⁴ Необходимо подчеркнуть, что вышеназванные подотрасли МЧП следует четко отграничивать от смежных с ними по сути и схожих по названию отраслей международного публичного права, таких как международное морское право, международное воздушное право, международное автомобильное право, международное железнодорожное право и т.д. Водораздел между вышеобозначенными нормативными комплексами проходит по предмету правового регулирования. В международном публичном праве предметом регулирования выступают межгосударственные отношения властного характера, имеющие публично-правовую природу, тогда как предметом международного частного права выступают имущественные и личные неимущественные отношения невластного характера, имеющие частноправовую (главным образом, гражданско-правовую) природу. Исходя из этого, можно утверждать, что предметом международного автомобильного права будут межгосударственные отношения властного характера, связанные с использованием автомагистралей и установлением их правовых режимов, а предметом международного частного автомобильного права – имущественные отношения невластного характера, связанные с автоперевозками грузов, пассажиров и багажа. Именно поэтому Европейское соглашение ЕЭК ООН 1975 г. о международных автомагистралях является источником международного автомобильного права как отрасли международного публичного права, а Женевская конвенция ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов – источником международного частного автомобильного права как подотрасли МЧП. Аналогичную ситуацию можно наблюдать и применительно к любому виду транспорта.

⁵ См.: *Холопов К.В.* Международное частное транспортное право: Анализ норм международного и российского транспортного права. М., 2010. С. 6-7.

пассажиру место в соответствующем транспортном средстве, а также принять от него багаж возникает с момента приобретения пассажиром провозного билета (См.: *Витрянский В.В.* Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // *Хозяйство и право*. 2001. № 1. С. 61).

Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа занимают особое место на международном рынке транспортных услуг. Несмотря на тот факт, что доля автомобильного транспорта по объему перевозимых в международном сообщении грузов равна 6% от объема перевозок всеми видами транспорта, по стоимости перевозимых грузов на автомобили приходится 20% от объема перевозок всеми видами транспорта (по России). По экспертным оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП), емкость российского рынка международных автомобильных перевозок оценивается более чем в 5 млрд. долларов США в год, и уже сейчас автомобильный транспорт обеспечивает свыше 26% внешнеторгового оборота РФ⁶. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа осуществляется с помощью норм национального законодательства и международных договоров. В России к числу национально-правовых актов в данной области можно отнести следующие документы:

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, утвержденный Федеральным законом от 08 ноября 2007 г. в ред. от 03 февраля 2014 г.⁷ (далее – УАТ РФ), согласно которому перевозки пассажиров, багажа и грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении. **Перевозки в городском сообщении** осуществляются в границах населенных пунктов. **Перевозки в пригородном сообщении** осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов. **Перевозки в междугородном сообщении** осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов. **Перевозки в международном сообщении** осуществляются за пределы территории РФ или на территорию РФ с пересечением Государственной границы РФ, в том числе транзитом через территорию РФ (ст. 4).

1. Федеральный Закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение

порядка их выполнения» от 24 июля 1998 г. в ред. от 02 апреля 2012 г.⁸;

2. Постановление Правительства РФ № 1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» от 31 октября 1998 г. в ред. от 26 ноября 2013 г.⁹;
3. Постановление Правительства РФ № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» от 16 октября 2001 г. в ред. от 24 мая 2012 г.¹⁰;
4. Постановление Правительства РФ № 280 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» от 02 апреля 2012 г. в ред. от 26 ноября 2013 г.¹¹

Международные договоры как источники международного частного автомобильного права представлены широким спектром конвенций и соглашений, разработанных в рамках или под эгидой международных организаций, из которых наибольший вклад в развитие данной отрасли международного транспортного права внесли УНИДРУА, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) в лице своего Комитета по внутреннему транспорту (КВТ)¹² и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)¹³. Система международных договоров в области автомобильного права включает следующие основные конвенции:

1. Женевская конвенция ЕЭК ООН 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки

⁸ СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3805; 2012. № 15. Ст. 1724.

⁹ СЗ РФ. 1998. № 45. Ст. 5521; 2013. № 48. Ст. 6275.

¹⁰ СЗ РФ. 2001. № 43. Ст. 4109; 2012. № 22. Ст. 2877.

¹¹ СЗ РФ. 2012. № 15. Ст. 1793; 2013. № 48. Ст. 6267.

¹² ЕЭК ООН – это одна из пяти региональных комиссий ООН, учрежденная Экономическим и социальным советом ООН с целью укрепления экономических связей внутри европейского региона, а также между этим регионом и остальными государствами мира.

¹³ МСАТ – это международная неправительственная организация, основной целью деятельности которой является обеспечение устойчивого развития автомобильного транспорта, организация сотрудничества в области пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, унификация технических стандартов автомобильного транспорта и таможенных правил оформления грузов, перевозимых автомобилями. Членами МСАТ являются национальные ассоциации автомобильных перевозчиков, действующие в 68 государствах мира. В России членом МСАТ выступает АСМАП.

⁶ См.: <http://www.asmap.ru>. АСМАП – общественная организация, объединяющая около 2000 российских предприятий и организаций, осуществляющих международные перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

⁷ СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555; 2014. № 6. Ст. 566. Новая редакция настоящего устава вступила в силу с 04 февраля 2014 г.

грузов (далее – КДПГ), измененная Женевским протоколом 1978 г. к КДПГ¹⁴;

2. Женевская конвенция ЕЭК ООН 1973 г. о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (далее – КАПП), измененная Женевским протоколом 1978 г. к КАПП¹⁵;
3. Ялтинское соглашение СНГ 2003 г. о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок (далее – Ялтинское соглашение)¹⁶;
4. Бишкекская конвенция СНГ 1997 г. о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа¹⁷ (далее – КМАПП);
5. Саратовское соглашение СНГ 1999 г. об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках (далее – Саратовское соглашение)¹⁸;
6. Европейское соглашение ЕЭК ООН 1957 г. о международной дорожной перевозке опасных грузов¹⁹ (далее – ДОПОГ);
7. Таможенная конвенция ЕЭК ООН 1975 г. о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, или Конвенция TIR)²⁰;
8. Европейское соглашение ЕЭК ООН 1970 г., касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (с поправками 2004 г.)²¹.

Следует отметить, что выше приведен далеко не полный перечень документов, регулирующих различные аспекты международных автомобильных перевозок. Все это лишний раз подчеркивает необходимость уделять пристальное внимание международному частному автомобильному праву как составляющей международного транспортного права, а также его непосредственному влиянию на унификацию национально-правовых норм в данной области экономики²².

1) Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов

Международные автомобильные перевозки грузов регулируются КДПГ. Данная конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных государств, из которых, по крайней мере, одно является участником конвенции. Применение конвенции не зависит от местожительства и национальности заключающих договор сторон. При применении настоящей конвенции под «**транспортным средством**» следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы. Конвенция не применяется к международным почтовым перевозкам и к перевозкам мебели при переездах (ст. 1). Свидетельством заключения договора перевозки груза является **автотранспортная накладная**. Отсутствие, неправильное составление или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки. Накладная составляется в трех экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком, причем эти подписи могут быть отпечатаны типографским способом или замены штемпелями отправителя и перевозчика, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика (п. 1 ст. 5). Накладная должна содержать следующие сведения:

- место и дату ее составления;
- наименование и адрес отправителя;
- наименование и адрес транспортного агента;

¹⁴ Международные перевозки грузов. СПб., 1993. С. 21-40. КДПГ вступила в силу с 02 июля 1961 г. После присоединения для СССР КДПГ вступила в силу с 01 декабря 1983 г. Россия является участницей данной конвенции в порядке международного правоприменения. Женевский протокол к КДПГ вступил в силу с 28 декабря 1980 г. Россия в данном протоколе не участвует.

¹⁵ КАПП вступила в силу с 12 апреля 1994 г. Россия в данной конвенции не участвует. Женевский протокол к КАПП в силу не вступил.

¹⁶ БМД. 2009. № 8. С. 8-12. Ялтинское соглашение вступило в силу с 12 августа 2005 г. После депонирования уведомления для России оно вступило в силу с 23 января 2009 г.

¹⁷ БМД. 2010. № 10. С. 39-52. КМАПП вступила в силу с 14 сентября 1999 г. После ратификации для России КМАПП вступила в силу с 09 марта 2010 г.

¹⁸ Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. 2000. № 1. С. 129-141. Саратовское соглашение вступило в силу с 03 октября 2000 г. Россия в нем не участвует.

¹⁹ ДОПОГ вступило в силу с 29 января 1968 г. После присоединения для России оно вступило в силу с 28 мая 1994 г.

²⁰ СП СССР. 1982. Отд. 2. № 11. Ст. 32. Конвенция МДП вступила в силу с 20 марта 1978 г. После присоединения для СССР данная конвенция вступила в силу с 08 декабря 1982 г.

²¹ БМД. 2009. № 3. С. 3-76. Настоящее соглашение вступило в силу с 05 января 1976 г. После присоединения для СССР данное соглашение вступило в силу с 27 января 1979 г. Поправки к соглашению вступили в силу для России с 27 февраля 2004 г.

²² См.: Алиев Э.А. Международно-правовая регламентация автомобильных сообщений и перевозок // Международное публичное и частное право. 2005. № 4; Краснолуцкая Н.Т. Международные автоперевозки. М., 2003; Юденков В. Международные автомобильные перевозки // Закон. 1997. № 5.

- место и дату принятия груза к перевозке и место его доставки;
- наименование и адрес получателя;
- принятое обозначение характера груза и тип его упаковки, а в случае перевозки опасных грузов – их обычно признанное обозначение;
- число грузовых мест, их особую разметку и номера;
- вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;
- связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до выдачи груза);
- инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей;
- указание на то, что перевозка производится независимо от всякой оговорки согласно требованиям конвенции (п. 1 ст. 6).

В случае необходимости накладная должна также содержать следующие указания:

- запрещение перегрузки груза;
- расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- сумму платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;
- заявленную стоимость груза и сумму дополнительной оценки его при доставке;
- инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- дополнительный срок выполнения перевозки;
- перечень документов, переданных перевозчику (п. 2 ст. 6).

При принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, их маркировки и номеров, а также внешнее состояние груза и его упаковки. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность этих записей, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает. **Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто принимаемого к перевозке груза.** Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик имеет право требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную (ст. 8).

Автотранспортная накладная служит оформлением договора международной дорожной перевозки груза, а также распиской о принятии груза перевозчиком для его транспортировки. Кроме того, накладная носит **товарораспорядительный характер**, что проявляется в следующем. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной. Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю. С этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза. Однако право распоряжения грузом будет принадлежать получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей. Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях:

1) отправитель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которую подлежат внесению новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозчику расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

2) выполнение этих инструкций должно быть возможным в момент их получения лицом, которому надлежит их выполнить, выполнение не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

3) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов (п. 1-5 ст. 12).

Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной. **Получатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его выдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций.** Перевозчик может продать груз, не выжидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся или если того требует его состояние, либо если хранение груза влечет за собой расходы, слишком высокие по сравнению с его стоимостью. В других случаях перевозчик может также продать груз, если в надлежащий срок он не получит

от правомочного по договору лица противоположных инструкций, выполнение которых может быть справедливо потребовано. В случае продажи груза вырученная сумма, за вычетом подлежащих уплате расходов, должна быть передана в распоряжение правомочного по договору лица. Если расходы превосходят выручку, то перевозчик имеет право получить причитающуюся ему разницу. Применяемая при продаже процедура определяется действующими в месте продажи законами или обычаями.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, происшедшие в период времени между принятием груза к перевозке и его выдачей, а также за опоздание в доставке (п. 1 ст. 17). **Перевозчик освобождается от лежащей на нем ответственности**, когда утрата или повреждение груза являются следствием особого риска, неразрывно связанного с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств:

1) с использованием открытых или неукрытых транспортных средств, если такое использование было специально указано в накладной;

2) с отсутствием или повреждением упаковки грузов, по своей природе подверженных порче, без упаковки или при неудовлетворительной упаковке;

3) с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем, получателем или лицами, действующими от имени отправителя или получателя;

4) с природой некоторых грузов, подверженных полной или частичной гибели и повреждению, в частности, подверженных поломке, ржавлению, внезапному гниению, усушке, утечке или нападению грызунов;

5) с недостаточной или неудовлетворительной маркировкой или нумерацией грузовых мест;

6) с перевозкой живых животных (п. 2 ст. 17).

Бремя доказывания наличия одного или нескольких вышеупомянутых обстоятельств лежит на перевозчике. Правомочное по договору лицо может без представления доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение 60 дней со дня принятия груза перевозчиком к перевозке. Правомочное по договору лицо при получении им возмещения за утраченный груз может просить в письменной форме о его немедленном возвращении в том случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения. Принятие к сведению такого требования должно быть подтверждено письменно. В течение 30 дней после получения

извещения о том, что груз найден, правомочное по договору лицо может требовать, чтобы груз был ему выдан по возвращении полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов (ст. 20).

Если отправитель передает перевозчику опасные грузы, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять. Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой (ст. 22).

КДПГ устанавливает следующий порядок расчета суммы ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком при утрате или повреждении груза во время перевозки (ст. 23). **Сумма ущерба определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке.** Стоимость груза определяется на основании биржевых товарных котировок или текущей рыночной цены, а при их отсутствии – на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Кроме того, **подлежат возмещению оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза.** Иные убытки возмещению не подлежат. Вместе с тем конвенция устанавливает предел имущественной ответственности автоперевозчика, который не может превышать **25 золотых франков за 1 кг** веса брутто утраченного или поврежденного груза²³. Однако предел ответственности перевозчика не применяется, если в накладной была объявлена стоимость груза, а также в случае причинения ущерба в результате намеренных действий перевозчика или его агентов. На сумму ущерба, подлежащего возмещению, начисляются проценты из расчета **5% годовых** со дня предъявления перевозчику письменной претензии или же, если таковой не последовало, со дня предъявления иска²⁴.

²³ Золотой франк – специальная расчетная единица, эквивалентная стоимости 10/31 г золота 900-й пробы, которая используется в ряде международных транспортных конвенций. Женевский протокол 1978 г. к КДПГ заменил сумму в золотых франках на эквивалент в СДР, равный 8,33 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

²⁴ Согласно российскому законодательству за невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере **20%**

КДПГ предусматривает претензионный порядок разрешения споров между перевозчиком и получателем груза. Претензия должна быть заявлена перевозчику в следующие сроки:

- в момент принятия груза, если речь идет о видимых потерях и повреждениях;
- в течение 7 рабочих дней со дня доставки груза, если речь идет о незаметных внешне потерях и повреждениях;
- в течение 21 дня с момента выдачи груза получателю, если речь идет о просрочке в доставке груза.

платы, установленной за перевозку груза, если иное не установлено договором перевозки груза. Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных перевозчиком убытков. За несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, предусмотренных договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф в размере, установленном договором перевозки груза, а в случае, если размер указанного штрафа договором перевозки груза не установлен, в размере:

1) **5% провозной платы** при перевозке в городском или пригородном сообщении;

2) **1% среднесуточной провозной платы**, определенной в соответствии с установленным договором перевозки груза сроком перевозки, при перевозке в междугородном сообщении.

Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных ими убытков (п. 1-4 ст. 34 УАТ РФ).

Перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам (п. 5 ст. 34 УАТ РФ). Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, в размере:

1) стоимости утраченного или недостающего груза в случае утраты или недостачи груза;

2) суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае повреждения (порчи) груза, или стоимости груза в случае невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза;

3) доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, сданных для перевозки с объявленной ценностью;

4) объявленной стоимости в случае утраты груза, а также невозможности восстановления груза, сданного для перевозки с объявленной ценностью и испорченного или поврежденного (п. 7 ст. 34 УАТ РФ).

Перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку доставки груза в размере **9% провозной платы** за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза. Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы. Просрочка доставки груза исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки груза. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза служит отметка в транспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки (п. 11 ст. 34 УАТ РФ).

Исчисление вышеупомянутых сроков начинается со дня, следующего за датой доставки или датой выдачи груза получателю (ст. 30)²⁵.

По спорам, вытекающим из договоров перевозки, которые регулируются нормами КДПГ, истец может обращаться помимо компетентных судов государств – участников конвенции, указанных сторонами в **про-рогационном соглашении**, также и к суду того государства, на территории которого находятся:

- обычное местожительство ответчика или место расположения его главного управленческого органа, либо отделения или агентства, при посредничестве которых был заключен договор перевозки груза; или
- место принятия груза к перевозке или место его доставки.

Решение, вынесенное судом одного из государств – участников КДПГ подлежит немедленному исполнению в любом другом государстве-участнике при соблюдении соответствующих формальностей, предусмотренных в национальном законодательстве того государства, где испрашивается исполнение судебного решения (ст. 31). **Срок исковой давности составляет 1 год, а в случае умышленных действий перевозчика, повлекших причинение ущерба, 3 года.** Срок исчисляется:

1) в случае частичной утраты груза, его повреждения или просрочки в доставке – со дня выдачи груза;

2) в случае утраты всего груза – с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока или, если таковой не был установлен, с шестидесятого дня с момента принятия груза перевозчиком к перевозке;

3) во всех прочих случаях – по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки²⁶.

²⁵ Согласно российскому законодательству до предъявления к перевозчикам исков, вытекающих из договоров перевозок грузов, к таким лицам в обязательном порядке предъявляются претензии. Право на предъявление к перевозчикам претензий в досудебном порядке имеют лица, заключившие договоры перевозки, грузополучатели, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками своих обязательств по перевозкам грузов, предоставившие транспортные средства для перевозок грузов. Претензии к перевозчикам предъявляются страховщиками в порядке, установленном для предъявления претензий лицами, заключившими договоры перевозки, грузополучателями. Порядок оформления претензий устанавливается правилами перевозок грузов. Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности (п. 2-6 ст. 39 УАТ РФ).

²⁶ Согласно российскому законодательству при предъявлении претензий в порядке ст. 39 УАТ РФ иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок грузов или предоставлением транспортных средств для перевозок грузов, могут быть предъ-

Помимо судебной процедуры рассмотрения споров, вытекающих из договоров международной автомобильной перевозки грузов, КДПГ предусматривает возможность включения в такой договор арбитражной оговорки. Однако непременным условием признания действительности арбитражной оговорки, а, следовательно, и компетенции арбитражного трибунала, должно быть указание норм конвенции в качестве норм материального права, подлежащего применению арбитражем, в который передано рассмотрение спора между сторонами (ст. 33). Если перевозка, условия которой определяются одним договором, осуществляется последовательно несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю перевозку в целом, причем каждый последующий перевозчик в силу принятия им груза и накладной становится участником договора перевозки на указанных в накладной условиях. Любой иск, касающийся ответственности за утрату, повреждение груза или просрочку в его доставке, может быть предъявлен либо к первому перевозчику, либо к перевозчику, выполнившему ту часть перевозки, где произошла утрата, повреждение груза или просрочка в его доставке. Иск может быть предъявлен одновременно к нескольким вышеуказанным перевозчикам (ст. 36). Подлежащая возмещению сумма уплачивается следующим образом:

1) перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, несет ответственность за убытки самостоятельно;

2) если ущерб был причинен по вине двух или нескольких перевозчиков, каждый из них должен уплатить сумму, пропорциональную доле лежащей на них ответственности; если же определение этой доли представляется невозможным, каждый перевозчик несет ответственность пропорционально части причитающейся ему платы за перевозку;

3) если нельзя установить, кто из перевозчиков несет ответственность за ущерб, причитающаяся возмещению сумма распределяется между всеми перевоз-

явлены в случаях полного или частичного отказа перевозчиков удовлетворить претензии либо в случаях неполучения от перевозчиков ответов на претензии в течение **тридцати дней** со дня получения ими соответствующих претензий (ст. 41 УАТ РФ). Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозок, составляет **один год**. Указанный срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска, в том числе в отношении:

1) возмещения ущерба, причиненного недостатками, повреждением (порчей) груза, со дня выдачи груза;

2) возмещения ущерба, причиненного утратой груза, со дня признания груза утраченным;

3) просрочки доставки груза со дня выдачи груза (ст. 42 УАТ РФ).

чиками пропорционально части платы за перевозку, предназначенной каждому из них (ст. 37)²⁷.

В правовом регулировании международных автомобильных перевозок грузов по территории государств – членов СНГ большую роль играет Ялтинское соглашение. Используемые в нем термины имеют следующие значения:

- **международное грузовое сообщение** – перевозки грузов между Сторонами;
- **международная автомобильная перевозка** – перевозка грузов на автотранспортных средствах с пересечением границы хотя бы одной из Сторон, в том числе перевозка транзитом по их территории;
- **автотранспортное средство** – автомобильное транспортное средство с механическим приводом, предназначенное для перевозки груза с прицепом (полуприцепом) или без него, имеющее регистрационные и отличительные знаки Сторон;
- **перевозчик** – любое юридическое или физическое лицо Стороны, которое осуществляет автомобильную перевозку грузов на коммерческой основе или за собственный счет в соответствии с национальным законодательством этой Стороны;
- **сборы** – сборы за проезд автотранспортных средств по дорогам общего пользования Сторон, а также сборы, связанные с владением или использованием транспортных средств;
- **разрешение** – документ, предоставляющий право на проезд конкретного автотранспортного средства по территориям Сторон (в двустороннем, транзитном сообщениях, в/из третьих стран, не являющихся участниками настоящего Соглашения);
- **специальное разрешение** – разовое разрешение на проезд крупногабаритного, тяжеловесного автотранспортного средства или перевозящего опасный груз;
- **опасный груз** – вещества, изделия из них, материалы, отходы производственной или иной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности, которые не допускаются к перевозке согласно ДОПОГ или допускаются к ней только с соблюдением предписанных в ДОПОГ условий (ст. 1).

Ялтинское соглашение регулирует вопросы осуществления перевозки в международном грузовом сообщении

²⁷ См.: Clarke M. International Carriage of Goods by Road: CMR. London, 2009.

автотранспортными средствами Сторон независимо от государства их регистрации, когда перевозка грузов осуществляется по территории не менее двух Сторон и пункт отправления (назначения) находится на территории одной из Сторон. Осуществление перевозок грузов автотранспортными средствами, зарегистрированными одной из Сторон, в том числе временно ввезенными на территорию этой Стороны, на территории любой другой Стороны запрещается, если это не предусмотрено двусторонними договорами (ст. 2).

Стороны на взаимной основе освобождают перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки, от государственных и местных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и иных путей сообщения, владением или использованием транспортных средств, за исключением сбора за проезд по платным дорогам, мостам, тоннелям и другим искусственным сооружениям. Стороны принимают меры по выявлению, оперативному рассмотрению и устранению всякого рода барьеров, оказывающих негативное влияние на осуществление международных автомобильных грузовых перевозок (ст. 4). В целях обеспечения равных условий для международных автомобильных перевозчиков Стороны принимают меры по гармонизации национального законодательства в области регулирования деятельности перевозчиков, осуществляющих перевозки грузов в международном сообщении, на базе присоединения к международным конвенциям и соглашениям в соответствии с общепризнанными международными стандартами (ст. 6).

Допуск перевозчика к международным автомобильным перевозкам регулируется национальным законодательством государства регистрации, и ни одна из Сторон не вправе требовать подтверждения указанного допуска, кроме как у перевозчика, зарегистрированного на территории этой Стороны. Каждая Сторона признает на своей территории регистрационные документы и знаки на автотранспортные средства другой Стороны. Перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки грузов, должны использовать только автотранспортные средства, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства. При этом прицепы или полуприцепы могут иметь регистрационные либо отличительные знаки другого государства. Разрешения и другие документы, которые в соответствии с международными договорами в области международного автомобильного сообщения требуются для осуществления международных автомобильных перевозок, должны находиться у водителей автотранспортных средств и

предъявляться ими по требованию контролирующих органов Сторон²⁸ (ст. 7).

При заключении новых соглашений по международному автомобильному сообщению Стороны стремятся к либерализации международных автомобильных перевозок, имея в виду отмену разрешительной системы в рамках государств – участников СНГ (ст. 9). Водитель автотранспортного средства должен иметь международное водительское удостоверение с соответствующей транспортному средству категорией и национальные регистрационные документы на автотранспортное средство. Международное водительское удостоверение должно соответствовать образцу, установленному Венской конвенцией ЕЭК ООН 1968 г. о дорожном движении²⁹ (ст. 10). При выполнении перевозок на основании настоящего Соглашения перевозчик одной Стороны, находясь на территории другой Стороны, обязан соблюдать ее действующее законодательство, относящееся к автомобильному транспорту, и нести ответственность за его нарушение в соответствии с национальным законодательством этой Стороны (ст. 11).

Контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок возлагается на компетентные органы Сторон. Транспортный контроль включает проверку автотранспортных средств, а также разрешений и других документов, предусмотренных международными договорами в области международного автомобильного сообщения, участниками которых являются Стороны, и не может затрагивать вопросов пограничного контроля, таможенного оформления груза и автотранспортного средства (п. 1-2 ст. 12). Пограничный, таможенный, ветеринарно-фитосанитарный и иные виды контроля при перевозках животных и скоропортящихся грузов, а также грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф, осуществляется в упрощенном и приоритетном порядке. В отношении пограничного, таможенного и санитарного контроля применяются положения действующих международных договоров, участниками которых являются Стороны, а при реше-

²⁸ В соответствии со ст. 8 Ялтинского соглашения перевозки грузов, предусмотренные настоящим Соглашением, осуществляются по товарно-транспортным накладным (CMR).

²⁹ Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979. С 385-435. Данная конвенция вступила в силу с 21 мая 1977 г. СССР ратифицировал Венскую конвенцию 29 апреля 1974 г. Россия стала ее участницей в порядке правопреемства. Изменения, внесенные в данную конвенцию, для России вступили в силу с 03 сентября 1993 г.

нии вопросов, не урегулированных этими договорами, применяются национальные законодательства каждой из Сторон³⁰ (ст. 13).

Перевозки автотранспортными средствами, весовые параметры и габариты которых без груза или с грузом превышают максимально допустимые нормы, установленные любой другой Стороной, по территории которой проходит маршрут движения, осуществляются в соответствии с действующим Минским соглашением СНГ 1999 г. о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ³¹, и порядком, действующим на территории этой другой Стороны. При перевозке опасных грузов Стороны должны обеспечивать соблюдение требований ДОПОГ, а также национальных законодательств, регулирующих эти перевозки на основании указанного Соглашения (ст. 14).

2) Правовое регулирование международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа

Договоры международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа на универсальном уровне регулируются КАПП. Нормы конвенции носят императивный характер, и любое условие договора, в котором прямо или косвенно допускается отступление от положений конвенции, признается недействительным. КАПП применяется ко всему договору автомобильной перевозки пассажиров и их багажа автотранспортными средствами, когда в договоре указано, что перевозка осуществляется по территории, по крайней мере, двух государств и что пункт отправления или пункт назначения либо тот и другой находятся на территории одного из государств – участников конвенции. **Применение КАПП не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон** (ст. 1).

При перевозке пассажиров перевозчик должен выдать индивидуальный или коллективный билет. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки. В билете должны

быть указаны название и адрес перевозчика, а также содержаться указание о том, что договор подпадает под действие положений КАПП. Перевозчик несет ответственность за вред, который может быть причинен пассажиру в результате нарушения перевозчиком его обязательства (ст. 5). **Перевозчик может выдать багажную квитанцию, указывающую количество и характер багажа, который ему сдается.** При наличии просьбы пассажира выдача багажной квитанции является обязательной. За выдачу багажной квитанции или за саму квитанцию не взимается никакого вознаграждения, кроме фискальных сборов, которыми она может облагаться. В багажной квитанции, если она не совмещена с билетом, должны содержаться название и адрес перевозчика, а также указание о том, что договор подпадает под действие положений КАПП (ст. 8).

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира в результате происшествия, связанного с перевозкой и имевшего место либо во время нахождения пассажира в транспортном средстве или во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой багажа. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если причиной происшествия явились обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие необходимых в данном конкретном случае мер, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать **250 000 золотых франков** на одного пострадавшего³². Однако любое государство – участник конвенции может установить более высокий предел ответственности или не устанавливать никакого предела. Ограничения размера возмещения применяются ко всем требованиям, связанным со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира. Если имеется несколько истцов и общая сумма их требований превышает установленный максимум, то выплаты пропорционально сокращаются (ст. 11-13)³³.

³⁰ В соответствии со ст. 16 Ялтинского соглашения Стороны на безвозмездной основе представляют необходимую информацию о своих действующих законодательствах и их изменениях, об обстоятельствах, имеющих значение для международных автомобильных грузовых перевозок.

³¹ БМД. 2000. № 12. С. 36-45. Данное соглашение вступило в силу с 14 апреля 2000 г. После утверждения для России оно вступило в силу с 28 апреля 2000 г.

³² Женевским протоколом к КАПП 1978 г. эта сумма заменена на 83 333 СДР.

³³ Согласно российскому законодательству ответственность перевозчика за вред, причиненный при перевозке пассажира его жизни или здоровью и (или) багажу, ручной клади, определяется международными договорами РФ либо, если УАГ РФ или договором перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа и с его повреждением. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском, вызванным тем, что багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества или предметы, или если они произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Когда возмещение ущерба за полную или частичную утерю багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, то может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба, но эта сумма не может превышать **500 золотых франков на единицу багажа и 2 000 золотых франков на пассажира.** Кроме того, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба за полную или частичную утерю либо повреждение личных вещей и предметов, которые пассажир имеет на себе или с собой, но эта сумма не может превышать **1 000 золотых франков на пассажира** (ст. 14-16)³⁴.

в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни, гражданам, имеющим в соответствии с гражданским законодательством право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, при отсутствии таких граждан – супругу, родителям, детям умершего пассажира, а в случае смерти пассажира, не имевшего самостоятельного дохода, – гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме **2 000 000 рублей.** Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его здоровью, в сумме, определяемой исходя из характера и степени повреждения здоровья. Размер указанной компенсации не может превышать **2 000 000 рублей.** В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни или здоровью, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации. В целях определения периода перевозки пассажира, в течение которого перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира и (или) его багажу, ручной клади, перевозка пассажира включает в себя период, в течение которого пассажир находится в транспортном средстве, период посадки пассажира в транспортное средство и период высадки пассажира из транспортного средства (п. 14-18 УАТ РФ).

³⁴ Женевским протоколом к КАПП 1978 г. эти суммы заменены на 166,67 СДР, 666,67 СДР и 333,33 СДР соответственно. Согласно российскому законодательству перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке багажа, в размере:

- 1) стоимости утраченного или недостающего багажа в случае утраты или недостачи багажа;
- 2) суммы, на которую понизилась стоимость багажа в случае по-

Получение багажа пассажиром без претензий с его стороны предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен полностью и в хорошем состоянии. **Претензия должна быть заявлена перевозчику либо устно, либо в письменном виде в течение 7 дней с момента фактического принятия багажа заявителем.** Что касается багажа, не сданного перевозчику, указанный выше срок исчисляется с момента обнаружения утери или повреждения и самое позднее с момента прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира (ст. 20)³⁵. По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, регулируемых нормами КАПП, истец может по своему выбору обратиться помимо ком-

вреждения (порчи) багажа, или стоимости багажа в случае невозможности восстановления поврежденного (испорченного) багажа;

- 3) доли объявленной стоимости багажа, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части багажа, в случае недостачи, повреждения (порчи) багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью;

- 4) объявленной стоимости в случае утраты багажа, а также невозможности восстановления багажа, сданного для перевозки с объявленной ценностью и испорченного или поврежденного (п. 7 ст. 34 УАТ РФ).

Перевозчик несет ответственность за сохранность багажа с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи его лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам (п. 6 ст. 34 УАТ РФ). За просрочку доставки багажа перевозчик уплачивает получателю багажа штраф в размере **3% его провозной платы** за каждые сутки просрочки (неполные сутки считаются за полные), но не более чем в размере провозной платы. Просрочка доставки багажа исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен багаж. Штраф за просрочку доставки багажа уплачивается на основании акта, составленного по требованию получателя багажа, не позднее чем в течение десяти дней со дня оформления этого акта. Течение указанного срока приостанавливается в случае обращения в суд (п. 12 ст. 34 УАТ РФ). Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность ручной клади, перевозимой пассажиром, если пассажир не докажет, что несохранность ручной клади произошла по вине перевозчика (п. 10 ст. 34 УАТ РФ).

³⁵ Согласно российскому законодательству до предъявления к перевозчикам исков, вытекающих из договоров перевозок пассажиров, к таким лицам могут быть предъявлены претензии. Право на предъявление к перевозчикам претензий в досудебном порядке имеют лица, заключившие договоры перевозки, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с надлежащим исполнением перевозчиками своих обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, предоставлению транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа. Претензии к перевозчикам предъявляются страховщиками в порядке, установленном для предъявления претензий лицами, заключившими договоры перевозки. Порядок оформления претензий устанавливается правилами перевозок пассажиров. Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности (п. 1, 3-6 ст. 39 УАТ РФ).

петентных судов государств-участников, указанных сторонами в **пророгационном соглашении**, к судам страны, на территории которой находится:

- 1) главный управленческий орган ответчика, его обычное местожительство или предприятие, посредством которого был заключен договор перевозки;
- 2) место, где был причинен ущерб;
- 3) место отправления или место назначения.

Право на предъявление иска в связи со смертью, телесными повреждениями или любым другим ущербом физическому или психическому здоровью пассажира погашается по истечении трех лет. Срок исковой давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало или должно было узнать об этом. Однако срок давности не может превышать **пяти лет**, считая со дня дорожно-транспортного происшествия. Право на предъявление иска в отношении перевозки, подпадающей под действие КАПП, погашается по всех случаях по истечении одного года. Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или в случае неприбытия со дня, когда оно должно было прибыть туда (ст. 21-22)³⁶. КАПП признает недействительными любые **арбитражные оговорки** в договоре автомобильной перевозки пассажиров и багажа, регулируемом настоящей конвенцией, однако предусматривает возможность заключения арбитражного соглашения в форме **арбитражного компромисса** (ст. 23).

Договоры международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа на региональном уровне регулируются КМАПП. КМАПП распространяется на перевозчиков Сторон, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации, и

³⁶ Согласно российскому законодательству при предъявлении претензий в порядке ст. 39 УАТ РФ иски к перевозчикам, возникшие в связи с осуществлением перевозок пассажиров и багажа или предоставлением транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа, могут быть предъявлены в случаях полного или частичного отказа перевозчиков удовлетворить претензии либо в случаях неполучения от перевозчиков ответов на претензии в течение **тридцати дней** со дня получения ими соответствующих претензий (ст. 41 УАТ РФ). Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозок, составляет **один год**. Указанный срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска, в том числе в отношении:

- 1) возмещения ущерба, причиненного недостатками, повреждением (порчей) багажа, со дня выдачи багажа;
- 2) возмещения ущерба, причиненного утратой багажа, со дня признания багажа утраченным;
- 3) просрочки доставки багажа со дня выдачи багажа (ст. 42 УАТ РФ).

имеет для них обязательную силу, а также на перевозки пассажиров и их багажа автобусами, когда в договоре перевозки указано, что перевозка осуществляется по территориям не менее двух Сторон и пункт отправления или пункт назначения находится на территории одной из Сторон. Согласно КМАПП употребляемые термины имеют следующее значение:

- **«пассажир»** – физическое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;
- **«перевозчик»** – юридическое или физическое лицо, осуществляющее международные перевозки пассажиров и багажа и зарегистрированное как субъект предпринимательской деятельности согласно законодательству государства местонахождения;
- **«автобус»** – автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа, имеющий не менее 7 мест для сидения, не считая места водителя;
- **«билет»** – документ, удостоверяющий право пользования пассажиром автобусом и подтверждающий заключение договора перевозки между перевозчиком и пассажиром;
- **«багаж»** – груз, упакованный для отправления транспортом и перевозимый отдельно от пассажира;
- **«багажная квитанция»** – документ, подтверждающий прием багажа для перевозки (ст. 1).

Перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной, государственной или смешанной форм собственности, при наличии соответствующей лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса. Стороны поручают компетентным органам подготовить проект документа о взаимном признании лицензий (ст. 3). Перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения, охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка (ст. 4).

Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира, или ущерб багажу во время перевозки в связи:

- со смертью, телесными повреждениями или любым другим вредом, причиненным здоровью пассажира, независимо от места и времени происшествия (во время перевозки, посадки, высадки или погрузки, выгрузки багажа);

- с полной или частичной утерей багажа или его повреждением. Перевозчик несет ответственность за багаж с момента принятия его к перевозке до момента его доставки либо сдачи на хранение.

Перевозчик несет ответственность как за свои действия, так и за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств (ст. 7). Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру, или ущерб, нанесенный багажу, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, а также, если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, имеющего скоропортящиеся или запрещенные для перевозки вещества, средства или предметы. Для снятия с себя ответственности перевозчик не может ссылаться на физические или психические недостатки водителя, а также на неисправность автобуса (ст. 8).

Общая сумма возмещения вреда или ущерба, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, определяется судами Сторон в соответствии с их национальным законодательством (ст. 9). Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности, если вред или ущерб возник по вине пассажира. Если вред или ущерб нанесен действиями или упущениями третьего лица, то перевозчик отвечает за весь вред или ущерб. При этом за ним остается право предъявить иски требования к этому третьему лицу (ст. 10). Вред или ущерб исчисляется в национальной валюте государства, на территории которого он был причинен (ст. 12).

Пассажир имеет право предъявить претензию перевозчику в течение семи дней со дня прибытия пассажира или багажа в пункт назначения. В случае болезни пассажира, когда он по состоянию здоровья не способен предъявить претензию, этот срок может быть продлен до выздоровления пассажира (ст. 13). По всем спорным вопросам, возникающим в связи с перевозкой пассажиров и багажа в международном сообщении, пассажир имеет право в соответствии со ст. 20 Минской конвенции 1993 г. о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам в ред. Московского протокола 1997 г.³⁷

³⁷ БМД. 1995. № 2; 2008. № 4. Минская конвенция вступила в силу с 19 мая 1994 г. После ратификации для России она вступила в силу с 10 декабря 1994 г. Московский протокол вступил в силу с

обратиться в суды государства, на территории которого произошло событие, повлекшее вред либо ущерб, или расположенных по юридическому адресу перевозчика или пассажира, а также в пунктах отправления или прибытия пассажира. Суд не вправе требовать от граждан Сторон внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, подпадающих под действие КМАПП (ст. 14).

Право на предъявление иска в связи с причиненным здоровью пассажира вредом сохраняется в течение трех лет. Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен вред, узнало или должно было узнать об этом. **Право на предъявление иска в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждением сохраняется в течение одного года.** Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда. Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение срока давности до того дня, пока перевозчик в письменном виде уведомит о неудовлетворении претензии, приложив к ней соответствующие документы. В случае частичного признания предъявленной претензии течение срока давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Затраты, связанные с доказательством фактов, изложенных в претензии, или с ответом на нее, а также возвращением относящихся к делу документов, несет Сторона, которая ссылается на эти факты. Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не прерывает срока давности, если перевозчик не соглашается их рассматривать (ст. 15).

Условие договора перевозки, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений КМАПП, признается не имеющим силы. Недействительность такого условия не влечет за собой недействительности других условий договора перевозки. Недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику предоставляются права, вытекающие из договора страхования (ст. 16). КМАПП не затрагивает положений других международных договоров, участниками которых являются Стороны (ст. 17). В КМАПП могут быть внесены изменения и дополнения с общего согласия Сторон (ст. 18).

17 сентября 1999 г. После ратификации для России он вступил в силу с 09 января 2001 г.

Международное право в XXI веке

В правовом регулировании международных автомобильных перевозок пассажиров по территории государств – членов СНГ большую роль играет Саратовское соглашение, посвященное вопросам обязательного страхования пассажиров. Используемые в нем термины имеют следующие значения:

- **международная перевозка** – международная автомобильная перевозка пассажиров, осуществляемая автобусами на основании договора перевозки по территориям не менее двух Сторон, за исключением случаев, когда пункт отправления и пункт назначения находятся на территории одного государства;
 - **регулярная перевозка пассажиров** – международная перевозка, выполняемая по согласованному расписанию и маршруту движения автобуса с указанием пункта отправления, пункта назначения и остановочных пунктов;
 - **нерегулярная перевозка пассажиров** – международная перевозка, при которой условия ее осуществления определяются в каждом отдельном случае по согласованию между заказчиком и перевозчиком;
 - **договор перевозки** – соглашение, заключаемое между перевозчиком и пассажиром об оказании транспортных услуг;
 - **автобус** – автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и багажа, имеющее не менее 7 мест для сидения, не считая места водителя;
 - **перевозчик** – юридическое или физическое лицо, осуществляющее международные перевозки пассажиров на основании лицензии и зарегистрированное как субъект предпринимательской деятельности по законодательству государства своего местонахождения;
 - **пассажир** – физическое лицо, которое в соответствии с договором перевозки, заключаемого от его имени или им самим, перевозится перевозчиком;
 - **проездной документ** – индивидуальный или коллективный проездной билет, путевка или другой документ, свидетельствующий о заключении договора перевозки между перевозчиком и пассажиром и о страховании его от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **регулирующая организация** – объединение страховщиков, создаваемое в порядке и на условиях, предусмотренных законодательством каждой из Сторон для решения вопросов, связанных с обязательным страхованием пассажиров при международных перевозках;
 - **страховщик** – юридическое лицо, имеющее право проведения обязательного страхования пассажиров при международных автомобильных перевозках и заключившее с перевозчиком договор обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **страхователь** – перевозчик, заключивший со страховщиком договор обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **страховой полис** – документ, выдаваемый страховщиком страхователю или пассажиру в качестве официального подтверждения факта заключения договора их обязательного страхования от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **страховой случай** – событие (несчастный случай), причинившее вред здоровью пассажира или повлекшее за собой его гибель, произошедшее с момента выхода пассажира на перрон или посадочную площадку для посадки в автобус в пункте отправления до момента ухода его с перрона или посадочной площадки пункта прибытия в результате дорожно-транспортного происшествия;
 - **страховой взнос** – плата, которую страхователь вносит страховщику в соответствии с договором обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **страховой тариф** – установленная компетентными органами Сторон ставка страхового взноса при проведении обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международной перевозки;
 - **страховая выплата** – денежная сумма, выплачиваемая страховщиком при страховом случае во время международной перевозки пострадавшему пассажиру или, в случае его гибели, наследникам;
 - **лимит ответственности страховщика** – установленный в соответствии с национальным законодательством каждой из Сторон максимальный размер денежной суммы (страховой выплаты), которую страховщик выплачивает пострадавшему при страховом случае во время международной перевозки пассажиру или его наследникам (ст. 1).
- Стороны в соответствии с настоящим Соглашением вводят на своих территориях обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев при выполнении регулярных и нерегулярных международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (ст. 2). Выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров без заключения перевозчиком

со страховщиком **договора обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международной перевозки** (далее – договор страхования пассажиров) не допускается. Обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев при международных перевозках осуществляется путем заключения соответствующих договоров между страховщиком и перевозчиком в порядке, предусмотренном национальными законодательствами Сторон. Обязательное страхование пассажира при выполнении регулярных международных перевозок подтверждается **проездным документом пассажира**. При осуществлении нерегулярных международных перевозок пассажиров документом, подтверждающим факт страхования пассажиров, является **страховой полис**, оформляемый страховщиком персонально для каждого пассажира или на группу этих пассажиров согласно списку пассажиров. В случае неправильного оформления или утраты проездного документа или страхового полиса договор обязательного страхования пассажира сохраняет свою силу (ст. 3).

Обязательное страхование пассажиров при международных перевозках осуществляется страховщиком на основании соответствующей лицензии на данный вид деятельности. Договор страхования пассажиров, заключенный на территории одной из Сторон, признается действительным на территориях остальных Сторон (ст. 4). Страховщик согласно заключенному со страхователем договору страхования пассажиров обязан возместить пострадавшему во время международной перевозки пассажиру или его наследникам ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда здоровью пассажира в результате наступления страхового случая, происшедшего во время этой перевозки. При наступлении страхового случая регулирующая организация или страховщик любой из Сторон обязаны произвести страховую выплату независимо от местонахождения страховой организации, с которой перевозчиком был заключен договор страхования пассажиров, с последующим возмещением выплаченной суммы страховщиком, заключившим этот договор³⁸ (ст. 5).

Лимит ответственности страховщика при обязательном страховании пассажиров от несчастных

случаев во время международной перевозки рекомендуется устанавливать не менее суммы, эквивалентной **2 000 долларов США**. Установление меньшего лимита ответственности страховщика признается недействительным, но не влечет за собой признания недействительности договора страхования пассажиров в целом. Страховая выплата осуществляется в пределах установленного лимита ответственности страховщика, заключившего договор страхования пассажиров, с учетом степени тяжести причиненного вреда здоровью пассажира и в порядке, предусмотренном Положением. Страховая выплата при наступлении страхового случая осуществляется независимо от выплат по другим видам страхования, производимых в связи с тем же случаем. Размер страховой выплаты определяется в соответствии с Положением и условиями договора страхования пассажиров и выплачивается в национальной валюте страны нахождения страховщика, производящего выплату, в соответствии с курсом доллара США, установленным центральным государственным банком Стороны на дату осуществления страховой выплаты³⁹ (ст. 8).

Страховая выплата осуществляется в соответствии с настоящим соглашением и условиями договора страхования пассажиров при установлении факта страхового случая. При возникновении разногласий о размерах страховой выплаты споры решаются в суде страны страховщика, заключившего с перевозчиком договор страхования пассажиров (ст. 10). В случае прекращения деятельности страховщика страховая выплата пострадавшим пассажирам или их наследникам осуществляется правопреемником страховщика или регулирующей организацией страны нахождения страховщика (ст. 11). Стороны обязуются принимать меры по сокращению риска возникновения страховых случаев, создавать благоприятные условия для обеспечения безопасности дорожного движения, а также реализовывать совместные мероприятия по профилактике дорожно-транспортных происшествий на международных маршрутах (ст. 12).

Положение об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках (далее – Положение) разработано в соответствии

³⁸ В соответствии со ст. 6 Саратовского соглашения для осуществления страховых выплат перевозчик (страхователь) перечисляет страховщику страховые взносы по установленным страховым тарифам. Пассажиры, пользующиеся правом бесплатного или льготного проезда при международных перевозках, также подлежат обязательному страхованию. Порядок отнесения расходов по страхованию лиц, пользующихся правом бесплатного или льготного проезда, устанавливается компетентными органами Сторон.

³⁹ В соответствии со ст. 7 саратовского соглашения по каждому факту причинения вреда здоровью пассажиров или их гибели во время международной перевозки перевозчиком составляется акт о несчастном случае с пассажиром на автомобильном транспорте на государственном языке Стороны, где произошел этот случай, и / или на русском языке в порядке, предусмотренном Положением об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках, являющимся неотъемлемой частью настоящего соглашения.

с Саратовским соглашением и регламентирует систему организации и порядок проведения обязательного страхования пассажиров от несчастных случаев во время международных автомобильных перевозок на территориях государств – участников Соглашения (далее – Стороны) (п. 1 Положения). Перевозчик, осуществляющий международные автомобильные перевозки, заключает **в письменной форме** со страховщиком договор страхования пассажиров. При получении от перевозчика необходимых документов страховщик обязан в 10-дневный срок заключить с ним договор страхования пассажиров. В договоре страхования пассажиров в обязательном порядке указываются:

- 1) размер страхового взноса;
- 2) порядок расчетов страхователей со страховщиками по страховым взносам;
- 3) права и обязанности сторон по договору;
- 4) лимит ответственности страховщика;
- 5) размеры страховой выплаты;
- 6) характер событий, определяющий страховые случаи;
- 7) обстоятельства, освобождающие страховщика от обязанности производить страховую выплату;
- 8) срок действия договора;
- 9) порядок изменения и прекращения договора (п. 3).

Обязательства страховщика по страховой выплате пострадавшим пассажирам или их наследникам при возникшем страховом случае наступают со дня подписания договора страхования пассажиров. Обязательное страхование пассажиров осуществляется страховщиком на основе лицензии на данный вид деятельности. Выдача лицензии страховщику производится на основании национальных нормативно-правовых актов органом, уполномоченным осуществлять государственный надзор за страховой деятельностью. **Досрочное прекращение действия договора страхования пассажиров** возможно по следующим основаниям:

- а) при прекращении деятельности перевозчика или страховщика;
- б) при принятии судом решения о признании договора недействительным;
- в) по требованию одной из сторон договора страхования пассажиров, если другая сторона не выполняет условий договора страхования;
- г) по другим основаниям, установленным законодательством государства страховщика (п. 4-6).

Досрочное прекращение договора страхования пассажиров не влечет за собой прекращения взятых на себя страховщиком обязательств по осуществлению

страховой выплаты при наступлении страхового случая, если он произошел во время действия договора страхования пассажиров. Страховщик, заключивший договор страхования пассажиров, может заключить с другим страховщиком (перестраховщиком) договор о перестраховании пассажиров. Страховщик, заключивший с перестраховщиком договор о перестраховании пассажиров, остается ответственным перед страхователем и пассажирами в полном объеме в соответствии с заключенным с ним договором страхования пассажиров⁴⁰ (п. 7-8).

При наступлении страхового случая страховая выплата пострадавшему пассажиру или его наследникам независимо от их гражданства или места жительства производится на территории любой Стороны на условиях договора страхования, заключенного в стране отправления пассажира. Для получения страховой выплаты пострадавшие пассажиры или их наследники обращаются к любому страховщику, осуществляющему обязательное страхование пассажиров, или в регулируемую организацию. Информация о таких страховщиках и регулирующих организациях в письменном виде доводится до сведения пассажиров перевозчиком. Способ доведения этой информации предусматривается в договоре страхования пассажиров. Размер страховой выплаты устанавливается на основании национальных нормативно-правовых актов, зависит от степени тяжести причиненного вреда здоровью застрахованного пассажира и не может быть менее:

а) установленного лимита ответственности страховщика – в случае гибели пассажира или причинения тяжкого вреда его здоровью (вред, сопряженный со значительной и стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на 1/3 или утратой профессиональной трудоспособности);

б) 60% от установленного лимита ответственности страховщика – в случае причинения вреда здоровью средней тяжести (вред, вызвавший длительное расстройство здоровья или значительную и стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на 1/3);

в) 20% от установленного лимита ответственности страховщика – в случае вреда здоровью легкой тяжести (вред, повлекший кратковременное расстрой-

⁴⁰ В соответствии с п. 9-10 положения страховые взносы, перечисляемые страхователем страховщику по договору страхования пассажиров, формируются за счет средств, получаемых страхователем при продаже проездных документов. Ставка страхового взноса при обязательном страховании пассажиров устанавливается с учетом следующей градации расстояний международных перевозок: до 200 км, свыше 200 до 500 км и свыше 500 км.

ство здоровья или незначительную утрату общей трудоспособности)⁴¹ (п. 13-15).

Страховая выплата пострадавшему пассажиру или его наследникам производится страховщиком, обязанным осуществить страховую выплату, или регулирующей организацией в течение **10-ти банковских дней** с момента получения ими документов, указанных в п. 16 Положения. В случае задержки страховой выплаты страховщик или регулирующая организация дополнительно выплачивает пострадавшим пассажирам или их наследникам процент на сумму удерживаемых средств по учетной ставке банковского процента, установленного государственным кредитным учреждением на день исполнения обязательств. Страховщик или регулирующая организация освобождаются от обязанности производить страховую выплату в случае установления судом факта совершения им умышленных действий, повлекших за собой наступление страхового случая или способствующих его наступлению. **Споры, связанные со страховой выплатой, подлежат рассмотрению в суде страны страховщика, заключившего с перевозчиком договор страхования пассажиров.** Страховщик или регулирующая организация имеют право на возмещение в регрессном порядке затрат, понесенных ими в связи с осуществлением страховых выплат. Иск о возмещении указанных затрат предъявляется к любой стороне, виновной в наступившем страховом случае, в том числе и к перевозчику, заключившему договор страхования пассажиров (п. 18-23).

Взаимоотношения между регулирующей организацией и страховщиками одной Стороны, включая взаиморасчеты по страховым выплатам, регулируются договорами между регулирующей организацией и страховщиками, заключение которых для страховщиков и регулирующей организации является обязательным. В случае выполнения обязательств по договору страхования в части страховой выплаты пострадавшим пассажирам вместо страховщика, заключившего договор страхования данных пассажиров, страховщиком или регулирующей организацией другой Стороны, взаиморасчеты между ними осуществляют регулирующие

организации этих государств в соответствии с заключаемыми ими двусторонними договорами (п. 28-29).

Взаиморасчеты по страховым выплатам между регулирующими организациями производятся на основании высланных ими друг другу дебет-нот за каждое истекшее полугодие. В дебет-нотах указываются суммы каждой страховой выплаты, произведенной страховщиком или регулирующей организацией вместо страховщика, заключившего договор страхования пассажиров, или регулирующей организации другой Стороны. Суммы указываются в долларовом эквиваленте на момент осуществления страховой выплаты. Дебет-нота высылается не позднее 10-ти дней после окончания полугодия. В течение первых 20-ти дней после окончания полугодия регулирующие организации обязаны известить друг друга об имеющихся у них возражениях по полученным дебет-нотам.

При отсутствии возражений со стороны регулирующих организаций по истечении указанного в настоящей статье срока дебет-ноты считаются ими подтвержденными и указанные в них суммы в течение 30-ти дней после окончания отчетного полугодия подлежат перечислению соответствующей регулирующей организации. Несогласованные регулирующими организациями суммы из полученных дебет-нот исключаются и при взаиморасчетах за истекшее полугодие не учитываются. После согласования данных сумм они повторно включаются в дебет-ноты за текущее полугодие. В случае просрочки перечисления сумм, указанных в подтвержденных регулирующей организацией дебет-нотах, она дополнительно уплачивает пеню из расчета **12% годовых** от неоплаченной суммы (п. 30-32).

При взаиморасчетах учитываются следующие расходы, связанные с исполнением договоров страхования пассажиров:

- а) полная сумма страховой выплаты пострадавшим пассажирам или их наследникам;
- б) расходы регулирующей организации по ведению дел, но не более 15% от полной суммы страховой выплаты;
- в) расходы на проведение технической и медицинской экспертизы, расходы на перевод документов, адвокатские расходы и судебные издержки и прочие подтвержденные документами расходы, возникающие при взаиморасчетах, но не более **30% от полной суммы** страховой выплаты.

Споры регулирующих организаций, связанные со взаиморасчетами по страховым выплатам, разрешаются судом государства местонахождения ответчика, если иное не предусмотрено в договоре между регулирующими организациями (п. 33-34). Хотелось бы выразить сожаление по поводу неучастия России в Саратовском соглашении, несмотря на тот факт, что оно было ею подписано. Страхование жизни и здоровья пассажиров во время осуществления международной автомобильной перевозки

⁴¹ В соответствии с п. 16 Положения страховая выплата производится страховщиком или регулирующей организацией на основании комплекта документов, включающего письменное заявление с приложением к нему проездного документа или страхового полиса; подлинник акта о несчастном случае с пассажиром на автомобильном транспорте, составленного перевозчиком по согласованной в Положении форме на основании акта о дорожно-транспортном происшествии; справка медицинского учреждения, подтверждающая факт и степень тяжести причиненного вреда здоровью пассажира, или свидетельство о смерти пассажира; документ о праве на наследство (для наследников – в случае гибели пассажира).

автобусами создает дополнительные гарантии получения возмещения в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажиров. При этом следует обратить внимание на два обстоятельства, формирующих благоприятный конвенционный режим такого возмещения: 1) при наступлении страхового случая регулирующая организация или страховщик **любой из Сторон** обязаны произвести страховую выплату независимо от местонахождения страховой организации, с которой перевозчиком был заключен договор

страхования пассажиров, с последующим возмещением выплаченной суммы страховщиком, заключившим этот договор (п. 2 ст. 5); 2) страховая выплата при наступлении страхового случая осуществляется **независимо от выплат по другим видам страхования**, производимых в связи с тем же случаем (п. 3 ст. 8).

Настоящая статья подготовлена при поддержке Правовой информационно-справочной системы «Консультант Плюс».

Библиография:

1. Вознесенская Н.Н. Международное частное право и сравнительное правоведение // Вестник Государственной регистрационной палаты при Министерстве юстиции РФ. 2012. № 6.
2. Гречуха В.Н. Международное транспортное право: Учебник. М., 2013.
3. Добровинская А.В. Убытки в международных транспортных конвенциях // Транспортное право. 2012. № 3.
4. Касаткина А.С. Правовое понятие и классификация международных пассажирских перевозок // Адвокат. 2011. № 3.
5. Касаткина А.С. Коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок // Международное право и международные организации. 2012. № 4.
6. Касаткина А.С. Правовые основы регулирования международных пассажирских перевозок // Право и политика. 2012. № 3.
7. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М., 2012.
8. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М., 2011.
9. Косовская В.А. Контракт морской перевозки груза в системе обязательственных отношений в рамках международного частного права // Журнал международного частного права. 2012. № 4.
10. Оскорбина О.В. Особенности правового регулирования международной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2012. № 1.
11. Павлова Ю.И. Особенности коллизионного регулирования трубопроводной транспортировки // Право и политика. 2013. № 3.
12. Ротко С.В. Коносамент в российском и зарубежном законодательстве // Международное публичное и частное право. 2011. № 1.
13. Степин А.Б. Критерии и условия реализации международных средств защиты частного права // Современное право. 2011. № 12.
14. Степин А.Б. Понятие и сущность международных стандартов защиты частного права // Международное публичное и частное право. 2012. № 1.
15. Холопов К.В. Международное частное транспортное право: Анализ норм международного и российского транспортного права. М., 2010.
16. Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – 3. – С. 28-55.
17. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Унификация правового регулирования международных речных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Право и политика. – 2013. – 10. – С. 1319-1331. DOI: 10.7256/1811-9018.2013.10.9193.
18. Борисов В.Н. Договор международной автомобильной перевозки грузов: транспортная накладная ЦМР // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2012. – 2. – С. 128-134.
19. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – 4. – С. 498-524. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356.
20. В.Н. Борисов Источники правового регулирования в России договора международной автомобильной перевозки грузов // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2011. – 2. – С. 149-154.
21. Касаткина А.С. Совместные предприятия в международном частном праве // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.3.9034
22. Ерпылева Н.Ю. Международное гражданско-процессуальное право: понятие, предмет и система // NB: Международное право. – 2013. – № 4. – С.16-160. DOI: 10.7256/2306-9899.2013.4.10362. URL: http://e-notabene.ru/wl/article_10362.html
23. Ерпылева Н.Ю. Международный коммерческий арбитраж: правовые основы функционирования // NB: Международное право. – 2013. – № 1. – С.1-74. DOI: 10.7256/2306-9899.2013.1.545. URL: http://e-notabene.ru/wl/article_545.html
24. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 4. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356
25. Ерпылева Н.Ю., Клевченкова М.Н. Унификация норм о международной судебной юрисдикции в международном процессуальном праве // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.3.8984
26. Н.Ю. Ерпылева, У.Э. Батлер. Производство по делам с участием иностранных лиц в международном процессуальном праве России и Украины: современное правовое регулирование // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 1. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.01.3

27. Н.Ю. Ерпылева, Д.М. Максимов. Правовой статус межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам // *Международное право и международные организации / International Law and International Organizations*. – 2012. – № 4. – С. 104-107.
28. Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок // *Международное право и международные организации / International Law and International Organizations*. – 2012. – № 3. – С. 104-107

References (transliteration):

1. Voznesenskaya N.N. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo i sravnitel'noe pravovedenie // *Vestnik Gosudarstvennoi registratsionnoi palaty pri Ministerstve yustitsii RF*. 2012. № 6.
2. Grechukha V.N. Mezhdunarodnoe transportnoe pravo: Uchebnik. M., 2013.
3. Dobrovinskaya A.V. Ubytki v mezhdunarodnykh transportnykh konventsiiakh // *Transportnoe pravo*. 2012. № 3.
4. Kasatkina A.S. Pravovoe ponyatie i klassifikatsiya mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // *Advokat*. 2011. № 3.
5. Kasatkina A.S. Kollizionnoe i material'noe regulirovanie mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii*. 2012. № 4.
6. Kasatkina A.S. Pravovye osnovy regulirovaniya mezhdunarodnykh passazhirskikh perevozok // *Pravo i politika*. 2012. № 3.
7. Kokin A.S. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka gruza: pravo i praktika. M., 2012.
8. Kokin A.S., Levikov G.A. Transportno-ekspeditorskie uslugi pri mezhdunarodnoi perevozke gruzov. M., 2011.
9. Kosovskaya V.A. Kontrakt morskoi perevozki gruzu v sisteme obyazatel'stvennykh otnoshenii v ramkakh mezhdunarodnogo chastnogo prava // *Zhurnal mezhdunarodnogo chastnogo prava*. 2012. № 4.
10. Oskorbina O.V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya mezhdunarodnoi perevozki opasnykh gruzov zheleznodorozhnym transportom // *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya*. 2012. № 1.
11. Pavlova Yu.I. Osobennosti kollizionnogo regulirovaniya truboprovodnoi transportirovki // *Pravo i politika*. 2013. № 3.
12. Rotko S.V. Konosament v rossiiskom i zarubezhnom zakonodatel'stve // *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*. 2011. № 1.
13. Stepin A.B. Kriterii i usloviya realizatsii mezhdunarodnykh sredstv zashchity chastnogo prava // *Sovremennoe pravo*. 2011. № 12.
14. Stepin A.B. Ponyatie i sushchnost' mezhdunarodnykh standartov zashchity chastnogo prava // *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*. 2012. № 1.
15. Kholopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo: Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiiskogo transportnogo prava. M., 2010.
16. N. Yu. Erpyleva, D. M. Maksimov Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh perevozok // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2012. – 3. – С. 28-55.
17. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M. Unifikatsiya pravovogo regulirovaniya mezhdunarodnykh rechnykh perevozok gruzov, passazhirov i bagazha // *Pravo i politika*. – 2013. – 10. – С. 1319-1331. DOI: 10.7256/1811-9018.2013.10.9193.
18. Borisov V.N. Dogovor mezhdunarodnoi avtomobil'noi perevozki gruzov: transportnaya nakladnaya TsMR // *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya*. – 2012. – 2. – С. 128-134.
19. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh kombinirovannykh perevozok gruzov, passazhirov i bagazha // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2013. – 4. – С. 498-524. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356.
20. V.N. Borisov Istochniki pravovogo regulirovaniya v Rossii dogovora mezhdunarodnoi avtomobil'noi perevozki gruzov // *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya*. – 2011. – 2. – С. 149-154.
21. Kasatkina A.S.. Sovmestnye predpriyatiya v mezhdunarodnom chastnom prave // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.3.9034
22. Erpyleva N.Yu. Mezhdunarodnoe grazhdansko-protssessual'noe pravo: ponyatie, predmet i sistema // *NB: Mezhdunarodnoe pravo*. – 2013. – № 4. – С.16-160. DOI: 10.7256/2306-9899.2013.4.10362. URL: http://e-notabene.ru/wl/article_10362.html
23. Erpyleva N.Yu. Mezhdunarodnyi kommercheskii arbitrazh: pravovye osnovy funktsionirovaniya // *NB: Mezhdunarodnoe pravo*. – 2013. – № 1. – С.1-74. DOI: 10.7256/2306-9899.2013.1.545. URL: http://e-notabene.ru/wl/article_545.html
24. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M.. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh kombinirovannykh perevozok gruzov, passazhirov i bagazha // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2013. – № 4. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356
25. Erpyleva N.Yu., Klevchenkova M.N.. Unifikatsiya norm o mezhdunarodnoi sudebnoi yurisdiksiii v mezhdunarodnom protsessual'nom prave // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2013. – № 3. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.3.8984
26. N.Yu. Erpyleva, U.E. Batler. Proizvodstvo po delam s uchastiem inostrannykh lits v mezhdunarodnom protsessual'nom prave Rossii i Ukrainy: sovremennoe pravovoe regulirovanie // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2013. – № 1. – С. 104-107. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.01.3
27. N.Yu. Erpyleva, D.M. Maksimov. Pravovoi status mezhpriatel'svennoi organizatsii po mezhdunarodnym zheleznodorozhnym perevozkam // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2012. – № 4. – С. 104-107.
28. N. Yu. Erpyleva, D. M. Maksimov. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh perevozok // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. – 2012. – № 3. – С. 104-107