

В.Н. Борисов

ДОГОВОР МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ: ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ ЦМР

Аннотация. Статья посвящена транспортной накладной ЦМР, которая служит подтверждением заключения договора международной автомобильной перевозки грузов. Автором проанализированы положения Конвенции ЦМР 1956 г., касающиеся действий отправителя и перевозчика при составлении и заполнении накладной, а также ответственности за внесение в нее неточных сведений либо за ее отсутствие. Делается вывод о том, что некоторые вопросы решены в Конвенции недостаточно четко, о чем свидетельствует и отсутствие сложившейся по ним единообразной судебной практики.

Ключевые слова: сравнительное правоведение, Договор международной автомобильной перевозки грузов, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (ЦМР) 1956 г., Накладная ЦМР.

Основным международным договором, регулирующим перевозку грузов автомобильным транспортом в международном сообщении, является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (сокращенно ЦМР¹, далее Конвенция), разработанная Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН. Ее участниками являются 55 государств², в том числе Российская Федерация, (СССР присоединился к Конвенции в 1983 г., Российская Федерация участвует в ней как государство-продолжатель).

Действие Конвенции распространяется на договоры перевозки грузов автомобильным транспортом, если место отправления и место назначения груза находятся в двух государствах, хотя бы одно из которых является участником Конвенции (п. 1 ст. 1).

Конвенция не содержит положений, определяющих форму и содержание договора перевозки. В ней отсутствует и требование письменной формы такого договора. Вместе с тем предусматривается необходимость составления накладной. Значение накладной заключается в том, что она, не являясь самим договором, подтверждает принятие груза, а также служит доказательством заключения договора.

Согласно ст. 4 Конвенции «договор перевозки устанавливается накладной. Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются положения настоящей Конвенции».

Соотношение действия накладной и договора перевозки было предметом рассмотрения, например, в деле апелляционного суда г. Руан (Франция³). В соответствии с накладной о перевозке фанеры из г. Вилье-Котре (Франция) в г. Лидс перевозка должна была осуществляться перевозчиком истца, который поручил выполнение перевозки по территории Франции ответчику. На этом этапе перевозки в результате аварии груз был поврежден до того, как должен был быть доставлен в г. Лидс на другом транспортном средстве. Ответчик заявил, что Конвенция ЦМР не подлежит применению к данному этапу перевозки, поскольку накладная не была составлена до момента аварии, когда ответчик прекратил выполнять перевозку груза. Суд отклонил данное заявление.

Обосновывая приведенное положение Конвенции, ее разработчики отмечали, что «невозможно, чтобы при осуществлении каждого договора автомобильной перевозки грузов составлялась накладная, поэтому было нецелесообразно пытаться обеспечить выполнение данного требования, установив в Конвенции санкции за ее отсутствие»⁴.

Несмотря на то, что наличие накладной не является обязательным, ее отсутствие может вызвать определенные трудности. Во-первых, при отсутствии единого документа, распространяющегося на всю перевозку, истец может столкнуться с трудностями при доказывании в суде того обстоятельства, что перевозка является международной в соответствии с требованиями, предусмотренными статьей п. 1 ст. 1 Конвенции. Так, например, перевозчик, который первым начал осуществлять перевозку, может не признать своей ответственности за то, что произойдет на следующем

¹ В отечественной литературе также принято сокращение КДПГ.

² В частности, Великобритания, Германия, Италия, Украина, Франция и др. // по данным официального сайта Европейской экономической комиссии ООН на март 2012 г.: http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html

³ См.: решение апелляционного суда г. Руан 16.6.72 // 7 European Transport Law, 1972. 1040.

⁴ Malcolm A Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR, 5th Edition. Informa. London, 2009. P. 57.

этапе перевозки. Во-вторых, если к делу применяется Конвенция ЦМР, действие определенных ее положений зависит от наличия накладной. Например, если отправитель хочет распорядиться грузом, который уже находится в пути, он может сделать это только при предъявлении накладной (п. 5 ст. 12 Конвенции). Если накладная не удовлетворяет требованиям, предусмотренным Конвенцией, либо отсутствует совсем, ее роль как документа, подтверждающего принятие груза, утрачивается, и истцу приходится доказывать данные обстоятельства другими способами.

Форму накладной Конвенция ЦМР не устанавливает. Тем не менее Международным союзом автомобильного транспорта (IRU)⁵, с учетом положений ЦМР, была разработана форма накладной, которая рекомендована перевозчикам, экспедиторам, операторам и агентам для оформления и подтверждения договоров перевозки грузов⁶.

В Конвенции не указано лицо, ответственное за составление накладной. На практике это — отправитель груза (либо экспедитор, действующий от лица отправителя), который заполняет пустой стандартный бланк накладной.

Пункт 1 ст. 5 Конвенции требует составления трех экземпляров накладной, первый из которых передается отправителю, второй сопровождает груз, а третий остается у перевозчика. Вместе с тем предусматривается, что «в том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов» (п. 2 ст. 5).

Отсутствие подписи отправителя или перевозчика, требуемой п. 1 ст. 5 Конвенции, не делает действительным договор перевозки, но может создать трудности для лица, не подписавшего накладную, при подтверждении им того, что он является стороной по договору⁷.

Конвенция определяет сведения, которые должны содержаться в накладной. При этом проводится раз-

личие между сведениями, которые должны быть обязательно указаны во всех случаях (п. 1 ст. 6), сведениями, которые вносятся в случае необходимости (п. 2 ст. 6), и сведениями, указание которых происходит по усмотрению сторон (п. 3 ст. 6).

Пункт 1 ст. 6 гласит:

1. Накладная должна содержать следующие сведения:

- a) место и дата ее составления;
- b) имя и адрес отправителя⁸;
- c) имя и адрес транспортного агента;
- d) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки⁹;
- e) имя и адрес получателя;
- f) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение;
- g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;
- h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза¹⁰;
- i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза)¹¹;

⁸ Указание имени в накладной не означает, что данное лицо является перевозчиком в соответствии с Конвенцией ЦМР: см., например, решение по делу *Tetco Ltd. v. Cross-Con (International) Ltd.* 1981 (Англия), в котором суд отклонил заявление ответчика о непризнании им статуса перевозчика по причине того, что в накладной было указано название другой компании.

⁹ Так, в решении, вынесенном окружным судом г. Антверпен (3.4.77 // 12 *European Transport Law*, 1977, 411): Антверпен был указан в накладной в качестве места доставки груза из Амстердама, но суд учел факт того, что предполагаемым местом доставки являлся пригород Антверпена, и что, таким образом, короткий отрезок перевозки из центра Антверпена до пригорода являлся международной перевозкой, а не внутренней.

¹⁰ Несмотря на то, что указаны два альтернативных варианта, возмещение ущерба в соответствии с п. 3 ст. 23 Конвенции ЦМР должно производиться на основании веса груза, следовательно, перевозчики вынуждены всегда указывать вес груза брутто: см. Alan E. Donald, *The CMR*, London, 1981. Par. 202.

¹¹ «Размер провозных платежей, составляющих основу платежей, связанных с перевозкой, зависит главным образом от расстояния перевозки: перевозчики пользуются километровыми тарифами (за автомобиль)»: Холопов К.В. *Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие.* М.: Статут, 2010. С. 493.

При этом необходимо отметить, что некоторые расходы, например, таможенные сборы, невозможно указать при первоначальном составлении накладной.

⁵ IRU (International Road Transport Union) является международной неправительственной организацией, которая представляет интересы автомобильного транспорта 68 стран мира — Европы, Америки, Азии и Африки.

⁶ См.: Холопов К.В. *Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие.* М.: Статут, 2010. С. 491.

⁷ См., например: решение Верховного суда Австрии 4.10.83 // *Stra Guv* 1984/12. p. 26; решение апелляционного суда г. Париж 11.6.74 // *Bulletin des Transports*, 1974, 319-320.

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

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

Указание, предусмотренное п.п. к) п. 1 ст. 6 Конвенции, известное также как оговорка «Парамаунт»¹², направлено на то, чтобы способствовать применению положений Конвенции в качестве права, регулирующего договор¹³. При отсутствии в накладной данной оговорки, если истец, по решению суда государства, не являющегося договаривающимся, получает сумму возмещения меньшую, чем предусмотрено Конвенцией ЦМР, то он может предъявить перевозчику требование о возмещении в соответствии с п. 3 ст. 7 Конвенции:

«Если накладная не содержит указания, предусмотренного в подп. к) п. 1 ст. 6, перевозчик отвечает за все расходы и за все убытки, которые могут быть причинены правомочному в отношении груза лицу вследствие такого упущения».

В п. 2 ст. 6 указывается:

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

- а) запрещение перегрузки груза¹⁴;
- б) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;
- в) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза¹⁵;
- г) заявление стоимости груза и сумма дополнительной ценности его при доставке;
- д) инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
- е) дополнительный срок выполнения перевозки;
- ж) перечень документов, переданных перевозчику.

Наконец, согласно п. 3 ст. 9 Конвенции «договаривающиеся стороны могут внести в накладную любое иное указание, которое будет ими признано необходимым»¹⁶.

Отсутствие в накладной сведений, перечисленных в ст. 6, может иметь различные последствия. Как правило, отсутствие сведений, указанных в п. 1 и п. 2 ст. 6, считается несоблюдением правил составления (неправильностью) накладной, что, в соответствии со ст. 4 Конвенции, «не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки». Тем не менее в том случае, если по причине отсутствия или неточности таких сведений наносится ущерб либо происходит просрочка в доставке груза, отправитель несет ответственность в соответствии со ст. 7 ЦМР, п. 1 которой гласит:

«1. Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности:

- а) указаний, приведенных в подп. б), д), е), ф), г), ж), и) п. 1 ст. 6;
- б) указаний, приведенных в п. 2 ст. 6;
- в) всех иных указаний или инструкций, которые даются отправителем для составления накладной или для включения в нее.»

Кроме того, отсутствие указанных сведений делает накладную менее эффективной в качестве документа, подтверждающего принятие груза.

Так, в деле, рассмотренном Верховным судом ФРГ¹⁷ было установлено, что перевозчик получил указание доставить груз только после оплаты получателем. В ходе рассмотрения дела было установлено, что данное условие являлось частью договора и подлежало применению, несмотря на то, что оно отсутствовало в накладной. Более того в другом своем решении¹⁸, Верховный суд ФРГ принял доказательства, которые противоречили тому, что было указано в накладной в отношении места доставки груза.

В решении суда г. Париж¹⁹ компания Новатранс сослалась на ограничительную оговорку в своих стандартных условиях комбинированных перевозок. Суд пришел к выводу о существовании условия, основываясь на документах, которые относились к другим

¹² См. подробнее: Malcolm A Clarke. *International Carriage of Goods by Road: CMR, 5th Edition*. Informa. London. 2009, P. 60.

¹³ См.: Jacques Putzeys, *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*, Brussels, 1981, Par. 239.

¹⁴ Имеется в виду перегрузка груза на другое транспортное средство.

¹⁵ Подобное условие, равно как и другие, указанные в п. 2 ст. 6 Конвенции ЦМР, могут быть принудительно обеспечены, даже если не будут упомянуты в накладной: см., например, решение Верховного суда ФРГ 10.2.82 // 18 *European Transport Law*, 1983, 32-39.

¹⁶ Так, можно указать стороны, ответственные за погрузку и выгрузку груза: см., например, решение Верховного

суда Австрии 25.9.68 // 8 *European Transport Law*, 1973, 309-315. Кроме того, можно указать: подробное описание содержания опасных грузов в дополнение к требованиям, указанным в пп. (f) п. 1 ст. 6 Конвенции ЦМР, оговорки о юрисдикции и арбитражные оговорки: см. подробнее: R. Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, 1976, Par. 88.

¹⁷ См.: решение Верховного суда ФРГ 10.2.82 // 18 *European Transport Law*, 1983, 32-39.

¹⁸ См.: решение Верховного суда ФРГ 17.4.97 // *Uniform Law Review* 1998, 206.

¹⁹ См.: решение апелляционного суда г. Париж 12.11.86 // *Bulletin des Transports* 1987, 59.

договорам перевозки между этими сторонами в тот же период времени.

Что касается количества и состояния груза, то в Конвенции презюмируется, что перевозчик получил груз, указанный в накладной²⁰, в том состоянии и количестве, которые в ней заявлены: согласно п. 2 ст. 9 Конвенции «при отсутствии в накладной обоснованных перевозчиком оговорок предполагается, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком и что число грузовых мест, а также их маркировка и номера соответствовали указаниям накладной».

При отсутствии накладной, подтверждающей принятие груза, отсутствует и презумпция в отношении количества и состояния груза, принятого перевозчиком, и истец должен представить другие доказательства, подтверждающие, что, например, утрата или повреждение были причинены в то время, когда перевозчик нес ответственность за груз²¹. Перевозчик может оспорить презумпцию, доказав, что, несмотря на отсутствие в накладной оговорок относительно количества и состояния груза во время его принятия, утрата или повреждение произошли до этого момента, то есть когда перевозчик не нес ответственность за груз. При этом презумпция может быть оспорена перевозчиком по отношению не только к отправителю груза, но и к получателю.

Для подтверждения принятия груза перевозчик должен осмотреть груз: ему необходимо проверить определенные внешние признаки груза и сделать оговорки в накладной о его количестве и состоянии. Статья 8 Конвенции гласит:

«1. При принятии груза перевозчик обязан проверить:

²⁰ Презумпция не распространяется на те сведения, которые указаны не в накладной, а содержатся в других документах, которые могут прилагаться к ней, например, в таможенных документах, предоставляемых отправителем груза в соответствии со ст. 11 Конвенции ЦМР: см. подробнее: Jacques Putzeys, *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*, Brussels, 1981, Par. 444.

²¹ См.: решение апелляционного суда г. Лимож (Франция) 2.6.67 // *Bulletin des Transports* 1967.273, в котором суд постановил, что если отсутствует накладная, предполагается, что перевозчик получил груз в хорошем состоянии. Иными словами, поскольку у перевозчика не было возможности указать оговорки, значит груз находился в надлежащем состоянии. Но Верховный суд ФРГ в решении по делу 9.12.79 // 15 *European Transport Law*, 1980, 215 постановил, что поскольку п. 2 ст. 9 Конвенции ЦМР переносит бремя доказывания на перевозчика, то в случае, если отсутствует накладная и соответственно не подлежит применению п. 2 ст. 9 Конвенции, бремя доказывания того, что груз был поврежден или утрачен во время перевозки, по общему правилу, ложится на истца.

а) точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их маркировки и номеров;

б) внешнее состояние груза и его упаковки.

2. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, упомянутых в п. 1 а) настоящей статьи, 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.

3. Отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Перевозчик вправе требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты проверок вносятся в накладную».

Как видно, п. 1 ст. 8 Конвенции обосновывает содержащуюся в ст. 9 презумпцию, что груз и его упаковка были внешне в исправном состоянии в момент принятия груза перевозчиком. При этом в соответствии с п. 2 ст. 8 перевозчик может избежать действия данной презумпции, если он не может выполнить проверку. Однако в таком случае перевозчик должен не просто указать в накладной на то, что отсутствует возможность выполнить проверку, но и привести в обоснование соответствующие доводы. Также, если несмотря на возможность проверить груз, у перевозчика остаются сомнения относительно правильности данных, номеров и т.д., он должен упомянуть об этом в накладной, при этом не требуется приводить обоснование. Невыполнение перевозчиком требований, содержащихся в п. 1 ст. 8 Конвенции, не является нарушением договора перевозки, но влияет на распределение бремени доказывания в случае утраты или повреждения груза²².

В соответствии с п. 2 ст. 8 Конвенции оговорки должны быть сделаны в надлежащий момент, а именно в момент принятия груза, когда перевозчик берет на себя ответственность за него согласно ст. 17 Конвенции. В дальнейшем для установления обстоятельств важно, чтобы любые оговорки, сделанные перевозчиком при принятии груза либо получателем при его доставке, были указаны в том экземпляре накладной, который передается лицом, их внесшим, другому лицу²³. Если по какой-то причине водитель

²² См.: Malcolm A Clarke. *International Carriage of Goods by Road: CMR, 5th Edition*. Informa. London, 2009. P. 66.

²³ См.: решение суда г. Антверпен 21.10.75 // *European*

хочет сделать оговорки относительно груза при его принятии, но не имеет возможности внести их в накладную, он должен связаться с работодателем для того, чтобы последний смог предпринять соответствующие действия.

Юридическая сила оговорок, сделанных перевозчиком, зависит от того, согласен с ними отправитель или нет. Если отправитель явно указал в накладной, что принимает оговорки, то он не вправе в дальнейшем их оспаривать²⁴. Спорным является вопрос, выражает ли согласие отправителя с оговорками его подпись в накладной, которая требуется п. 1 ст. 5 Конвенции. В зарубежной литературе²⁵ высказывается точка зрения, что подпись отправителя не означает его согласия с оговорками. Таким образом, молчание отправителя относительно оговорок нельзя рассматривать ни как его согласие с ними, ни как признание их правильности²⁶. Тем не менее, по мнению профессора М. Clarke, оговорки не утрачивают своего значения: если буквально толковать п. 2 ст. 8 Конвенции, то можно сделать вывод, что надлежащим образом оформленные оговорки дают возможность опровергнуть содержащуюся в статье 9 Конвенции презумпцию, что груз в момент приема к перевозке находился в количестве и состоянии, указанных в накладной, и истец должен будет другими способами доказать, что утрата или повреждение груза произошли во время перевозки²⁷. При этом другими исследователями

высказывается противоположная точка зрения, согласно которой в подобных случаях оговорки не имеют силы, и у перевозчика не остается выбора, кроме как отказаться от выполнения договора и выгрузить груз²⁸.

Решение вопроса о том, обладает ли перевозчик «достаточной возможностью» проверить точность сведений в накладной, зависит от фактических обстоятельств²⁹. В том случае, если в накладной указано содержимое контейнера, перевозчик может сделать отметку «отправителем заявлено, что содержит...» (англ. “said to contain” или “STC”). Однако, например, бельгийский суд в своем решении пришел к выводу, что подобное указание в накладной является недостаточно обоснованным в соответствии с п. 2 ст. 8 ЦМР³⁰. При этом следует отметить, что на практике редко когда в накладной указываются оговорки³¹.

В соответствии с п. 3 ст. 8 Конвенции от перевозчика не требуется проверки веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах, а также содержимого грузовых мест, за исключением тех случаев, когда этого требует отправитель. Указанное положение было сформулировано в Конвенции таким образом, потому, что, по мнению участников рабочей группы ЕЭК (Европейской экономической комиссии ООН), выполнение таких проверок в каждом конкретном случае повлекло бы за собой неоправданную задержку в осуществлении перевозки в целом³². В связи с этим решение о необходимости таких проверок принимает отправитель, поскольку он в большей степени несет убытки в результате любой задержки, вызван-

Transport Law, 11, 1976, 271, 274-275: «целесообразно, чтобы получатель груза делал оговорки в копии накладной перевозчика, и, наоборот, чтобы перевозчик указал оговорки в экземпляре накладной, предназначенном отправителю груза. При этом оговорки, сделанные перевозчиком в накладной, предназначенной для получателя груза, которая при этом остается у перевозчика, не имеют значения». В такой ситуации сложно будет доказать, что оговорки были сделаны тогда, когда перевозчик принял на себя ответственность за груз.

²⁴ См.: Theunis J. International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987. P. 281.

²⁵ См.: Hill and Messent, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road (3rd edition), 2000. Par. 4. 29; R. Loewe, Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1976. Par. 104. Так, R. Loewe утверждает, что «в соответствии с п. 1 ст. 5 Конвенции ЦМР отправитель обязан подписать накладную во всех случаях, независимо от того, принимает ли он оговорки или нет. Таким образом, из наличия подписи не следует того, что он согласен с конкретными оговорками».

²⁶ Jacques Putzeys. Le Contrat de Transport Routier de Marchandises, Brussels, 1981. Par. 420.

²⁷ См.: Malcolm A Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR, 5th Edition. Informa. London. 2009. P. 66; см. так-

же K.F. Haak, The Liability of the Carrier under the CMR, Hague, 1986. P. 188.

²⁸ См.: Muth W., Glockner H. Leitfaden zur CMR (5th edition), 1983. P. 111. При этом не указывается, кто в таком случае возмещает понесенные расходы.

²⁹ См. Jacques Putzeys. Le Contrat de Transport Routier de Marchandises, Brussels, 1981. Par. 385: приводится пример, когда груз был погружен отправителем механизированным способом. В таком случае, по мнению автора, у перевозчика отсутствует возможность надлежащим образом проверить число грузовых мест.

³⁰ См.: решение окружного суда г. Антверпен 8.5.73 // JPA 1973.245.

³¹ См.: Theunis J. International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987. P. 280: автор приводит пример, что лишь в двух делах из рассмотренных 7000, касающихся утраты или повреждения груза, перевозчиком были внесены оговорки в накладную.

³² См.: Loewe R. Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1976. Par. 95.

ной проверками, и кроме того, в соответствии с п. 3 ст. 8 Конвенции, он должен возместить расходы, связанные с их проведением. В случае, если после проведения проверки отправитель и перевозчик не могут прийти к согласию относительно точности записей, сделанных в накладной, перевозчик вправе внести оговорки в накладную³³. Опровергнуть результаты подобных проверок можно только оспорив метод или точность проведения проверки³⁴.

В Конвенции (п. 1 ст. 11) устанавливается обязанность отправителя предоставить документы либо необходимые сведения для таможи или других органов власти (государственных органов). Данные документы должны быть присоединены к накладной или предоставлены в распоряжение перевозчика³⁵, и в этой связи отправитель «обязан сообщить ему все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей»³⁶.

В соответствии с п. 2 ст. 11 Конвенции перевозчик не обязан проверять правильность или полноту таких документов и сведений. Тем не менее, поскольку в накладной должен быть указан перечень документов, переданных перевозчику (пп. «g» п. 2 ст. 6 Конвенции), предполагается, что в случае, если перевозчиком вовремя не было указано обратное, действует презумпция, что перечисленные в накладной документы были им получены³⁷. Пункт 2 ст. 11 Конвенции гласит: «отправитель несет ответственность перед перевозчиком за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью этих документов и сведений, за исключением случаев вины перевозчика».

³³ См. Jacques Putzeys. *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*, Brussels, 1981. Par. 394.

³⁴ См.: Loewe R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, 1976. Par. 95, 105: например, можно доказать, что шкалы весов, на которых взвешивался груз, не были должным образом отрегулированы на момент проверки.

³⁵ Отправителю достаточно направить документы непосредственно на соответствующий таможенный пост: см. подробнее: Mari-Carmen Nickel-Lanz, *La Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR)*, Lausanne, 1976. Par. 56.

³⁶ Под иными формальностями понимаются вопросы импортного, экспортного и валютного регулирования. См.: R. Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, 1976, Par. 113.

³⁷ См.: Mari-Carmen Nickel-Lanz, *La Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR)*, Lausanne, 1976, par. 56.

Так, в деле рассмотренном судом г. Париж³⁸, автомобиль на пути из Франции в западную Германию вовремя прибыл на границу, однако, был задержан там на несколько дней, поскольку большая часть грузовых документов была на французском, а не на немецком языке. Отправитель предъявил иск к перевозчику, заявив, что последний уведомил его о необходимых документах, но не сообщил о том, что они должны были быть составлены на немецком языке. Первозчик в свою очередь сослался на п. 1 ст. 11 Конвенции, в соответствии с которым обязанность их предоставить лежит на отправителе. Суд согласился с доводами перевозчика, указав на то, что условие (соглашение), в соответствии с которым на перевозчика возлагалась бы обязанность по предоставлению необходимых документов, нарушало бы положения Конвенции, в частности ст. 41.

На наш взгляд, суд в своем решении оставил без внимания предусмотренное в п. 2 ст. 11 исключение, касающееся неправомерных действий или небрежности перевозчика (упомянутые выше случаи «вины» перевозчика): из обстоятельств дела не было ясно, имела ли место небрежность в действиях перевозчика, при установлении которой суд мог прийти и к другому выводу.

Как видно, в Конвенции детально и полно регламентированы действия отправителя и перевозчика при составлении и заполнении накладной, а также установлена ответственность за все издержки и ущерб, которые могут быть вызваны неправильностью, неточностью указанных в ней сведений, либо ее отсутствием. Вместе с тем, решение в Конвенции некоторых вопросов, например, касающихся признания отправителем оговорок, внесенных перевозчиком в накладную, представляется недостаточно четким, о чем свидетельствует и отсутствие сложившейся по ним единообразной судебной практики.

В заключение следует констатировать, что на сегодняшний день международная накладная ЦМР, предусмотренная Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., применяется в абсолютном большинстве договоров международной перевозки грузов автомобильным транспортом, что, безусловно, способствует налаживанию международных договорных связей.

³⁸ См.: решение апелляционного суда г. Париж 27.12.71 // *Bulletin des Transports* 1971.115.

Библиографический список:

1. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизионное регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2008.
2. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. М.: Статут, 2010.
3. Alan E. Donald, The CMR, London, 1981.
4. Jacques Putzeys, Le Contrat de Transport Routier de Marchandises, Brussels, 1981.
5. Hill and Messent, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road (3rd edition), 2000.
6. Theunis J. International Carriage of Goods by Road (CMR). London, 1987.
7. Haak K.F. The Liability of the Carrier under the CMR, Hague, 1986.
8. Malcolm A Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR, 5th Edition. Informa. London, 2009.
9. Mari-Carmen Nickel-Lanz, La Convention relative au Contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR). Lausanne, 1976.
10. Loewe R. Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1976.
11. Muth W., Glockner H. Leitfaden zur CMR (5th edition), 1983

References (transliteration):

1. Kanashevskiy V.A. Vneshneekonomicheskie sdelki: material'no-pravovoe i kollizionnoe regulirovanie. M.: Volters Kluver. 2008.
2. Kholopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossiyskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. M.: Statut, 2010.