

Верзунова Анастасия Васильевна

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Гражданское право, семейное право, международное частное право

О некоторых проблемах международно-правового регулирования обязательств, возникающих из договора перевозки грузов

Аннотация. Выделяются основные проблемы правового регулирования международных перевозок на примере автомобильных грузоперевозок, анализируются несовершенства в нормативных правовых актах закрепляющих данные нормы.

Ключевые слова: транспортные связи, регулирование, международные перевозки, проблемы международно-правового регулирования обязательств, законодательство, международные отношения.

В Российской Федерации, также как и во многих развитых странах, транспортная система является одной из крупнейших базовых отраслей, важной и значимой частью как производственной, так и социальной инфраструктуры мира. Транспортные связи объединяют всю страну, поэтому они выступают необходимым условием ее территориальной целостности и единства экономического пространства.

Наряду, со всеми видами транспорта, автомобильные перевозки являются наиболее желаемыми и актуальными, так как они наилучшим образом обеспечивают надежность и своевременность доставки. Транспортные услуги продаются или покупаются на мировом рынке, а значит, транспорт участвует в операциях экспортного или импортного оборота. Продукт от транспортных операций отличается от продукта других отраслей народного хозяйства и не

имеет вещественной формы, но характер имеет материальный, потому как в самом процессе перемещения тратятся материальные средства.

Данная тема актуальна, но и в тоже время обусловлена целым рядом проблем, которые в первую очередь связаны с регулированием договора перевозки груза автомобильным транспортом. Эти проблемы существовали на протяжении всей истории международных договорных связей и существуют до сих пор, как в российском гражданском законодательстве, так и международно-правовых нормах, это связано с противоречивостью и несовершенством нормативно-правовых актов, закрепляющих данные нормы.

На сегодняшний день в стране стоит сложная экономическая ситуация, которая нуждается в незамедлительных действиях государственной стороны, в том числе требует решения множества проблемных аспектов, которые имеют связь с международными перевозками автотранспортом и выявления путей совершенствования развития транспортной отрасли. Многие юристы озадачены вопросом, который однозначно не разрешен, а именно, каков характер рассматриваемого договора: является ли он реальным или же консенсуальным [1, с. 79].

Но для начала определимся: реальный договор и консенсуальный – единственным отличием, которое дает понять суть – время фактического возникновения обязательств по сделке. В этом нюансе необходимо было сделать акцент, ведь если не определить момент, когда конкретный договор начинает свое действие, то можно ошибиться, считая его заключенным.

Кроме того, одним из дискуссионных вопросов вышеуказанного договора является его природа взаимоотношений, т. е. самих сторон договора. Одни ученые утверждают, что грузоотправитель и грузополучатель представляют собой одну сторону в договоре перевозки груза. Данная концепция построена на положении гражданского законодательства, которое способствует грузоотправителю передавать грузополучателю часть своих требований к перевозчику, например, при утрате груза и при необоснованном увеличении

провозных платежей, что должно подтверждаться определенными документами.

Иная точка зрения говорит о том, что грузополучатель – самостоятельная, третья сторона в договоре перевозки груза, таким образом, договор следует считать трехсторонним. Аргументом в пользу последнего утверждения можно считать тот факт, что каждая из сторон договора перевозки груза – грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель – обладает особой совокупностью прав и обязанностей по договору.

Таким образом, процесс грузоперевозки, исходя из этого утверждения, можно подразделить на два этапа: правоотношения по договору перевозки между грузоотправителем и перевозчиком; обязательственные отношения между перевозчиком и грузополучателем, а юридическим фактом, который служит основанием для обязательства, является отправка груза в адрес грузополучателя.

В юридической литературе нет единого мнения в интерпретации таких категорий, как основания и условия гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов автомобильным транспортом. Анализируя нормативное правовое регулирование ответственности каждой из сторон в данной сфере, необходимо следовать общим нормам гражданского законодательства, а также специальным нормам Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (УАТГНЭТ). Однако в них отсутствует точное разграничение между основаниями и условиями гражданской правовой ответственности.

Можно привести в качестве примера позиции некоторых ученых, которые в качестве оснований ответственности выделяют четыре элемента правонарушения: наличие самого вреда, противоправность поведения субъекта, причинная связь между ними, а также вина причинителя вреда.

Также хочется выделить еще одну проблему, суть которой состоит в необходимости осуществлять операции перевозок не только в соответствии с правилами, существующие в России, но и с нормами тех стран, с которыми

заключены двусторонние торговые экономические договоренности. Решение данной проблемы значимо в связи с необходимостью осуществлять внешнеэкономические операции со странами, где действуют правила, в связи с которыми идет отличие от российских аналогов по многочисленным показателям культурного и правового характера [2, с. 176].

К тому же не стоит забывать о существовании прецедента в условиях экономических форс-мажорных ситуаций, когда одна из сторон несет убытки по независящим от нее причинам. Такими считают: стихийные бедствия, социально-экономические потрясения, революционные волнения и сложность правового регулирования данных ситуаций.

Возвращаясь к международным перевозкам автомобильным транспортом, можно подвести итог, что договор международной перевозки грузов автотранспортом нуждается в правовом регулировании. Хотя и принят относительно новый Федеральный закон от 08.11.2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», но и он равным образом не в состоянии разрешить многие проблемные вопросы, которые обусловлены надлежащим регулированием перевозок автомобильным транспортом.

В таком случае, это может привести к новым вопросам, поскольку еще до сих пор не отработана практика его применения. Выделим их:

- несовместимость технических средств и технологий в перевозочном процессе;
- недостаток единых принципов в конкуренции транспортных сообщений;
- существуют сложности при перевозке пассажиров и багажа.

Проводя анализ, можно сказать, что международные автотранспортные перевозки имеют множество недостатков в РФ. Можно подвести некоторые выводы в совершенствовании международных перевозок автомобильным транспортом.

Международные автомобильные перевозки играют огромную роль в экономике страны. Логистическая система в России оказывает многостороннее воздействие на экономическое развитие страны. При правильном использовании логистических услуг, государство развивает транспортную систему и все международно-договорные аспекты. Но и наоборот, недооценив роль логистики можно неизбежно прийти к замедлению развития государственных вопросов о транспорте. Система международных автоперевозок должна постоянно развиваться по растущим потребностям и быстро реагировать на возникающие проблемы [3, с. 122].

Иначе говоря, с каждым годом, с каждой перевозкой, будут возникать новые проблемы, новые сложности, поэтому необходимо совершенствовать законодательную систему, обсуждать особо важные проблемы как внутри страны, так и на международном уровне.

Современная позиция автомобильного транспорта в инфраструктуре транспортной системы показывает её неоспоримые достоинства с точки зрения транспортного обслуживания, составными частями которого являются скорость, надежность и мобильность.

Данная тема, а именно несовершенство правового регулирования международных автоперевозок в стране не до конца понимается Правительством. Существует множество законопроектов по реформированию транспортного сообщения, в том числе автомобильного, но большинство из этих проектов оказались не реализованными.

Литература

1. Беспалов Ю.Ф. Договорное право. М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2012.
2. Мариненко Е.Л. Правовое положение грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов автомобильным транспортом // Евразийский союз ученых. 2015. № 9.

3. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров.
М., 2013.

© Бюллетень магистранта 2020 год № 1