

*Михайлов Филипп Николаевич, кандидат юридических наук, доцент,  
Государственный университет «Дубна», заведующий кафедрой гражданского  
права факультета социальных и гуманитарных наук*

*Балыкина Карина Абдурахмановна, Государственный университет «Дубна»,  
магистрант кафедры уголовного процесса факультета социальных и  
гуманитарных наук*

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

**Аннотация:** Статья посвящена анализу международных стандартов перевозки груза и применению особых мер по закреплению, укрытию и увязке груза. Особое внимание уделено критерию безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортного средства в качестве грузовых перевозок. В результате проведенного исследования была разработана рекомендация по совершенствованию действующего законодательства.

**Ключевые слова:** Международные автомобильные перевозки, транспортное средство, закрепление, укрытие, увязка груза, транспортная безопасность.

**Annotation:** The article is devoted to the analysis of international standards for the carriage of goods and the use of special measures to secure, shelter and tie up the cargo. Particular attention is paid to the criterion of road safety when operating a vehicle as a freight transport. As a result of the study, a recommendation was developed to improve the current legislation.

**Key words:** International road transport, vehicle, securing, shelter, cargo tie-down, transport safety.

Становление международного права к его нынешнему содержанию прошло длительный путь, менялось по мере развития отношений между государствами, являясь основой стабильного миропорядка и языком международного общения в политике, экономике, научно-техническом прогрессе, культуре, праве, религии и других отношениях.

Международные отношения являются способом реализации внешней политики государства, которая необходима для выражения национальных интересов. Процесс согласования позиций государств происходит с помощью создания норм международного права. Норма международного права по существу предписанное правило поведения, которое при ратификации государством становится юридически обязательным для него и других субъектов международного права, так же признавших этот закон, далее реализуют свои права и несут обязанности, устанавливаемые международно-правовыми нормами.

В основании международного права лежат фактические, реальные, жизненные взаимоотношения государств и поэтому каждый международный закон имеет разумное основание и право на существование. Объект международного права изменчив, т.к. государства все чаще относят к нему вопросы, ранее относящиеся к их исключительной внутренней компетенции.

Международно-транспортные перевозки стали часто встречаемым предметом международных соглашений, это обусловлено тем, что транспорт в жизни человека играет важную роль, в связи с этим требует обеспечения как личной безопасности перевозчиков, безопасности багажа и грузов, так и высоких технических параметров, скоростного режима, доступности и комфорта. Создание и развитие международно-правовых норм в сфере транспорта предполагает гармонизацию законодательства и административных актов различных государств, по территории которых выполняются перевозки. Для реализации международно-транспортных перевозок улучшаются транспортные коммуникации, которые объединяют районы страны, создавая территориальную целостность и обеспечивая единство экономического пространства.

Физическим лицам, следующим на транспортном средстве или находящимся на объектах транспортной инфраструктуры необходимо соблюдать установленные законодательством требования для достижения транспортной безопасности. Для этого создается целая система предписаний, ограничений и запретов. Например, ограничение веса и (или) габаритов грузовых автомобилей направлено на достижение комплексных результатов: снижение загруженности дорожной сети, уменьшение вредных выбросов и шумового загрязнения городской среды, снижение рисков и тяжести последствий ДТП. Как следствие у грузовладельцев и перевозчиков появляются стимулы к повышению использования грузоподъемности используемого ими подвижного состава, повышается сохранность дорожных покрытий.

Рассмотрим конкретнее перевозку груза автотранспортным средством. Так, если груз находится в соответствующей упаковке, которая отвечает стандартам перевозки, требованиям качества, маркировки и условиям договора, может быть сохранно перевезен, то считается, что он находится в транспортабельном состоянии. Груз характеризуется режимом хранения, способами упаковки, перегрузки и перевозки, физико-химическими свойствами, габаритами, объемом, массой и формой предъявления к перевозке.

Для повышения качества продукции, работ и услуг, повышения конкурентоспособности продукции российского производства в Российской Федерации действует целостная система ГОСТов.

Например, в соответствии с ГОСТ 15846-2002, который является межгосударственным стандартом музыкальные инструменты, в том числе пианино, рояли должны транспортироваться в ящиках дощатых плотных типа III-1 по ГОСТ 2991 или типа I по ГОСТ 10198. Пианино и рояли в ящике должны быть закреплены. Вспомогательные упаковочные средства по нормативным документам на продукцию. При транспортировании в контейнерах инструменты (кроме пианино, роялей) упаковывают в ящики. Для пианино, роялей контейнеры должны быть оборудованы закрепляющими устройствами.

В соответствии с ГОСТом 17527-2003 под упаковкой понимается: «средство или комплекс средств, обеспечивающих защиту продукции от повреждения и потерь, окружающей среды от загрязнений, а также обеспечивающих процесс обращения продукции. Под процессом обращения понимают транспортирование, хранение и реализацию продукции» [1].

Согласно ст. 455 Торгового кодекса Германии: грузоотправитель обязан упаковывать и маркировать груз по мере необходимости и предоставлять документы, а также всю информацию, необходимую экспедитору для выполнения его обязанностей. Если необходимо отправить опасные грузы, грузоотправитель должен своевременно письменно уведомить экспедитора о точном характере опасности и, если необходимо, о мерах предосторожности.

В соответствии со ст. 411 Торгового кодекса Германии, регулирующего договор перевозки: отправитель должен упаковать груз, если его природа требует упаковки с учетом согласованной перевозки, таким образом, чтобы он был защищен от потери и повреждения, а также чтобы перевозчик не понес ущерба. Если груз должен быть передан для перевозки в контейнере, на поддоне, в или на другом грузовом устройстве, используемом для суммирования грузов, отправитель должен также хранить груз в контейнере или на грузовом устройстве и обеспечивать его безопасность при перевозке.

Также в Правилах дорожного движения Федеративной Республики Германии (Strassenverkehrsordnung) указано, что груз с защитными и погрузочными устройствами, должен быть размещен и закреплен таким образом, чтобы при вынужденном экстренном торможении или внезапном маневре он не сдвинулся, не упал, не катался по кузову, не осыпался и не производил шума. Для этого применяются общепринятые технические правила.

Согласно п. 1 Общих правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971, действующих в части не противоречащим вышеуказанным Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом погрузка грузов на автомобиль, закрепление, укрытие и увязка грузов должны производиться грузоотправителем.

Пунктом 14 раздела 5 названных Правил, также предусмотрено, что водитель обязан проверить соответствие укладки и крепления груза на подвижном составе требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава, сообщить грузоотправителю о замеченных неправильностях в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности, а также состояние крепления и увязки груза, которые должны предотвращать смещение груза за пределы кузова или его выпадение из кузова.

Таким образом, названные Правила возлагают на водителя обязанность проверить качество укладки и крепления лишь на предмет обеспечения безопасности дорожного движения. Указанные нормы не возлагают на перевозчика обязанности проверить упаковку груза для обеспечения его сохранности при перевозке.

В настоящее время вышеуказанные акты утратили силу.

В силу п. № договора, заказчик обязан за свой счет и своими силами либо силами грузоотправителя/грузополучателя обеспечивать проведение разгрузочно-погрузочных работ в полном соответствии с прилагаемой к грузу товаросопроводительной документацией и в соответствии с техническими требованиями и условиями транспортировки груза, обеспечивать упаковку и крепление груза по нормам, гарантирующим сохранность груза во время перевозки.

Исследовав представленные в материалы дела доказательства в их совокупности, суд находит несостоятельными доводы истца о том, что повреждение груза произошло по вине перевозчика. Суд считает, что утверждения истца сделаны без учета условий п. № договора транспортной экспедиции от dd/mm/yy №, в соответствии с которым в обязанности заказчика (в данном случае ООО «УЮМЗ») входит обеспечение, подготовка, упаковка отправляемого груза, а также его размещение и закрепление в грузовом отсеке машины, гарантирующих его сохранность в процессе транспортировки.

Довод истца о том, что груз был принят водителем к перевозке без возражений, не свидетельствует о наличии вины перевозчика в причинении

ущерба. В материалы дела не представлено доказательств того, что водитель Левкович И.В. был ознакомлен со схемой крепления груза, разработанной заводом-изготовителем, в связи с чем проверить состояние и качество крепления груза, которое должно предотвращать смещение груза за пределы кузова или его выпадение из кузова, он не мог.

Суд решил в удовлетворении исковых требований ООО «АвтоТранс» к Банаковой Л. В. о возмещении ущерба, причиненного повреждением груза при перевозке отказать.

Исходя из вышеуказанного решения и большого количества других исков, поступающих в суд по данному вопросу необходимо предусмотреть на кого возлагается обязанность крепления и увязки груза, которые должны предотвращать смещение груза за пределы кузова или его выпадение из кузова.

Таким образом, следует дополнить ст. 16 ФЗ "О безопасности дорожного движения" п. 1.1 следующего содержания: *«К транспортным средствам, которые обеспечивают перевозку груза применяются дополнительные меры по закреплению, укрытию или увязке грузов».*

И изложить его в следующей редакции:

«Статья 16. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств» [2].

1. Техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

1.1 *К транспортным средствам, которые обеспечивают перевозку груза применяются дополнительные меры по закреплению, укрытию или увязке грузов.*

Соответственно внести изменение в Постановление Правительства РФ "О Правилах дорожного движения" дополнив п. 23.3 ст. 23 ПДД РФ критерием *«надежно закреплен, укрыт или увязан».*

И изложить его в следующей редакции:

«23.3. Перевозка груза допускается при условии, что он:  
не ограничивает водителю обзор;

не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

*надежно закреплен, укрыт или увязан;*

не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение [3].

### **Библиографический список:**

1. ГОСТ 17527-2003. Упаковка. Термины и определения//М.: ИПК Издательство стандартов, 2004.

2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изменениями и дополнениями) // "Российская газета" от 26 декабря 1995 г.

3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., N 47, ст. 4531.

4. ГОСТ 15846-2002. Межгосударственный стандарт. Продукция, отправляемая в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Упаковка, маркировка, транспортирование и хранение (введен в действие Постановлением Госстандарта России от 24.03.2003 N 91-ст) //М.: Стандартинформ, 2008.