

Конвенция о договоре международной перевозки грузов, заключенная в Женеве 19.05.1956 г. (далее – «Конвенция») **применяется к перевозке, осуществляемой из Москвы в Калининград**, даже не смотря на то, что в части 1 статьи 1 Конвенции указано, что её положения применяются к перевозкам грузов, когда место погрузки груза и место доставки груза находятся на территории двух различных стран, на что в том числе указывал Высший арбитражный суд¹ по следующим причинам:

- согласно правилам толкования международных договоров, содержащимся в статьях 31 – 33 Венской конвенции о праве международных договоров, заключенной в г. Вене 23.05.1969, при толковании договоров, возможно обращение к дополнительным средствам толкования, в том числе **к обстоятельствам заключения договора**. Кроме того, в названной конвенции содержится такое понятие как «коренное изменение обстоятельств» (статья 62), относящееся к международно-признанной клаузуле *rebus sic stantibus* (**оговорке о неизменности обстоятельств**);

- Конвенция была принята в 1956 году, в период существования СССР, когда территория Калининградской области не являлась отделенной от единой территории государства, после распада СССР территория Калининградской области оказалась отрезана от остальной территории Российской Федерации территориями Литовской Республики и Республики Беларусь, т.е. **коренным образом изменились обстоятельства** (изменение государственных границ России), в настоящее время автомобильные перевозки из Калининграда в остальные субъекты России осуществляются посредством транзитного наземного сообщения через Литву и Беларусь, эти обстоятельства отличают такие перевозки от внутренних перевозок, осуществляемых по территории Российской Федерации

- по смыслу общепризнанных норм международного права и международных договоров Российской Федерации, заключенных в области международных перевозок, подобные транзитные перевозки считаются международными (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенная в г. Монреале 28.05.1999, Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, заключенная в г. Варшаве 12.10.1929 и др.),

- Согласно положениям статьи 1 Федерального закона от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», к категории международных автомобильных перевозок относится **проезд транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российской Федерации на территорию Российской Федерации транзитом через территорию иностранного государства;**

- Согласно статье 1 Конвенции в соответствии с положениями Венской конвенции о праве международных договоров, принятие во внимание коренного изменения обстоятельств, оформление перевозки докладной CMR, положений законов РФ, позволяют сделать вывод о том, что к отношениям сторон применяются положения Конвенции.

Считаю верным утверждение об истечении срока исковой давности, т.к. согласно ст. 32 Конвенции срок исковой давности составляет 1 год, исчисляемый в случае повреждения груза со дня сдачи груза, если исходить из того что перевозка была осуществлена 29.11.2020 г. и в этот же день была сделана отметка в CRM, а иск предъявлен только 20.01.2022 г., если, конечно, индивидуальный предприниматель в досудебном порядке не предъявлял претензии к ООО, т.к. согласно п. 2 Конвенции предъявление претензии приостанавливает течение срока до момента ответа на неё (к примеру, у сторон в договоре мог быть установлен шестидесятидневный срок для урегулирования претензий и ответ на претензию мог быть направлен на 59 день).

¹ Определение о передаче дела в Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № ВАС-15497/12 Москва 11 февраля 2013 г.

Считаю, что по общим правилам, перевозчик не отвечает за повреждения, возникшие в результате выгрузки товара водителем исходя из следующего:

- ч. 1 ст. 17 Конвенции указано, что перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей.

- в соответствии с ч. 1 ст. 9 Конвенции момент приема груза связан с принятием груза к перевозке в соответствии с накладной (когда перевозчик принимает груз и ставит свою подпись в накладной).

- **окончание ответственности перевозчика за груз связано с моментом доставки груза в место назначения** и его передачей соответствующему получателю.

- при этом, согласно п. 2 ст. 17 Конвенции перевозчик освобождается от этой ответственности, **если повреждение груза произошло по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего**, не вызванного какой-либо виной перевозчика.

- Согласно п. 3 ст. 791 ГК РФ выгрузка груза, осуществляемая силами и средствами получателя груза.

- согласно п. 1 ст. 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что повреждение груза произошло **вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить** и устранение которых от него не зависело,

- согласно разъяснениям Верховного Суда Российской Федерации, изложенных в пункте 12 постановления Пленума от 23.06.2015 N 25 "О применении судами некоторых положений раздела 1 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации", по делам о возмещении убытков истец обязан доказать, что **ответчик является лицом, в результате действий (бездействия) которого возник ущерб, а также факты нарушения обязательства** или причинения вреда, наличие убытков (пункт 2 статьи 15 Гражданского кодекса Российской Федерации),

- с учётом вышеизложенного, если договор перевозки изначально не предусматривал обязательство ООО – перевозчика осуществить выгрузку, а ИП – получатель груза сам договорился с водителем о разгрузке, перевозчик не должен нести ответственность за ущерб, причинённый водителем при выгрузке груза.