

Основные принципы в области труда и социальной политики были закреплены в Хартии ЕС об основных правах, принятой 18 декабря 2000 г. Хотя положения Хартии носят рекомендательный характер, они являются основой для применения права ЕС государствами – членами в следующих областях: свобода собраний и ассоциаций (ст. 12); свобода выбора профессии и право на работу (ст. 15); запрещение дискриминации (ст. 21); равенство мужчин и женщин (ст. 23); право на участие в коллективных договорах (ст. 28); защита при незаконном увольнении (ст. 30); нормальные условия труда (ст. 31) и др. [6, с. 169–172].

Законодательное закрепление стандартов труда и трудовых прав граждан является важным достижением, так как основной целью ЕС было создание единого рынка труда не за счет давления на стандарты труда, а за счет обеспечения трудовых прав и социальных благ для граждан в процветающем обществе.

Взаимодействие права ЕС и национального законодательства государств – членов ЕС представляет собой наглядный пример гармонизации, включая область правового регулирования трудовых отношений. В этом плане право ЕС обладает ценным опытом и может быть использовано в качестве модели и инструмента для правовой гармонизации и взаимодействия правовых систем ряда новых интеграционных образований, включая Евразийский экономический союз. Интеграция сферы экономической предполагает реализацию правовой интеграции. Формирование Евразийского экономического союза потребует разработки не только нового союзного договора, но и целого блока других правовых документов, в том числе регулирующих экономические и социально-трудовые отношения внутри нового межгосударственного образования.

1. Европейское право. Право Европейского Союза и правовое обеспечение защиты прав человека : учеб. для вузов / под ред. Л.М. Энтин. 2-е изд. М. : Норма, 2007.

2. Barnard C. Employment Law. 2nd ed. UK : Oxford University Press Inc., 2000.

3. Honeyball S., Bowers J. Textbook on Labour Law. 7th ed. UK : Oxford University Press, 2002.

4. Kent P. Law of the European Union. 3d ed. UK : Pearson Education Ltd., 2001.

5. Horspool M., Humphreys M. European Union Law. 5th ed. UK : Oxford University Press, 2008.

6. Charter of Fundamental Rights of the European Union // Blackstone's Statutes on Employment Law 2001–2002. 11th ed. L. : Blackstone Press, 2001.

УДК 347.463

Л.А. Полещук, А.В. Войтюль

## ОСОБЕННОСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Выполнение одной автомобильной перевозки груза несколькими перевозчиками в большей степени распространено в международном, а не внутриреспубликанском сообщении, в связи с чем ни Гражданский кодекс Республики Беларусь, ни Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» не содержат норм, касающихся особенностей такой перевозки. В то же время, например, в п. 1 ст. 982 Гражданского кодекса Республики Молдова подобная перевозка именуется «последовательной». В Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. (далее – Конвенция КДПГ) автомобильной перевозке, производимой последовательно несколькими перевозчиками, посвящена отдельная глава (VI). Следует отличать последовательную перевозку от смешанной (ст. 742 ГК), которая осуществляется двумя и более видами транспорта. Не относятся к последовательной перевозке и случаи, когда груз транспортируется несколькими автомобильными перевозчиками, но с ними заключаются отдельные договоры перевозки. Условия последовательной перевозки должны определяться «одним единственным договором» (ст. 34 Конвенции КДПГ).

Среди причин, влекущих необходимость осуществления последовательной перевозки, в литературе выделяются такие, как «запрет или ограничение деятельности перевозчиков отдельных государств в той или иной стране», «нежелание отдельных перевозчиков работать в той или иной стране», «наличие обратного грузопотока в транзитных странах маршрута» и другие причины [1, с. 78].

В части, касающейся ответственности перевозчиков, особенность последовательной перевозки заключается в том, что в соответствии со ст. 34 Конвенции КДПГ «каждый из них несет ответственность за всю перевозку». Каждый последующий перевозчик становится стороной договора перевозки и, как следствие, несет ответственность за нарушение обязательств по перевозке с момента принятия груза и CMR-накладной от предыдущего перевозчика. Реквизиты последую-

щего перевозчика фиксируются в графе 17 бланка CMR-накладной [2]. Следует отметить, что ответственность перевозчиков в данном случае не является солидарной. Действительно, иск может быть предъявлен в отношении первого перевозчика, последнего перевозчика или перевозчика, непосредственно нарушившего обязательства по перевозке, а также в отношении нескольких из них. Причем перевозчик, возместивший ущерб, приобретает право регрессного требования к остальным перевозчикам, что также является признаком солидарной ответственности. Однако регрессные требования удовлетворяются по определенным правилам: виновный перевозчик выплачивает всю сумму, подлежащую возмещению; если виновны несколько перевозчиков, то они возмещают ущерб «пропорционально доле лежащей на них ответственности»; если определить долю ответственности перевозчиков невозможно, то они возмещают ущерб пропорционально причитающейся им плате за перевозку (ст. 36, 37 Конвенции КДПГ). Аналогичные положения об ответственности перевозчиков при выполнении последовательных международных автомобильных перевозок грузов регламентированы в п. 393 Правил автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970.

Анализируя специфику рассматриваемой ответственности, уместно провести аналогию со схожим вопросом о характере ответственности перевозчиков при прямой смешанной перевозке, которая также осуществляется по одному транспортному документу. Как отмечает В.А. Егиазаров, в отечественной цивилистике нет единой точки зрения относительно того, является ли ответственность соперевозчиков солидарной или долевой [3, с. 114–115]. Наиболее обоснованной все же представляется позиция М.В. Демченко, по мнению которого «категория солидарной и долевой ответственности неприменимы к ответственности соперевозчиков. Можно лишь говорить об отдельных их элементах, которые с определенными оговорками следует применять на практике при решении вопроса об ответственности соперевозчиков...» [4, л. 79]. На наш взгляд, данное утверждение в полной мере может быть отнесено и к ответственности последовательных перевозчиков.

Следует отметить, что не только Конвенция КДПГ содержит специальные правила ответственности перевозчиков при осуществлении последовательной перевозки груза. В частности, в п. 3 ст. 30 Варшавской конвенции (1929) для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, также закреплена возможность

предъявить иск первому или последнему воздушному перевозчику независимо от того, кто из последовательных перевозчиков нарушил принятые обязательства. При этом отправитель вправе предъявить иск первому перевозчику, а получатель – последнему. По-видимому, составители названных конвенций руководствовались соображениями защиты интересов грузовладельцев. Грузоотправителю и грузополучателю предоставлена возможность предъявить требование к перевозчику, с которым они непосредственно сотрудничали, а не устанавливать виновного в несохранности груза или просрочке его доставки.

В отечественной цивилистике подход, при котором каждый перевозчик несет ответственность за всю перевозку, неоднократно подвергался критике. Так, по мнению Д.В. Авчинкина, ответственность за всю перевозку целесообразно возложить на первого перевозчика, к которому и следует предъявлять иск. Последующие же перевозчики должны нести ответственность «лишь за свой участок пути» [5, л. 40]. Возвращаясь к аналогии с прямыми смешанными перевозками, нельзя не упомянуть противоположную позицию В.В. Витрянского, в соответствии с которой ответственность во всех случаях должен нести перевозчик, выдавший груз грузополучателю, с правом регрессного требования к другим перевозчикам [6, с. 501]. Несмотря на то что перечисленные точки зрения не лишены рациональности, по нашему мнению, в Конвенции КДПГ найдено наиболее эффективное сочетание солидарного и долевого характера ответственности последовательных перевозчиков, позволяющее учесть интересы всех сторон.

1. Холопов К.В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов. М. : Интел-Синтез, 2000. 103 с.
2. Об утверждении Инструкции о порядке оформления международной товарно-транспортной накладной «CMR» и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, 20 февр. 2012 г., № 11 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.
3. Егиазаров В.А. Транспортное право. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Юстицинформ, 2004. 524, [2] с.
4. Демченко М.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. М., 2010. 218 л.
5. Авчинкин Д.В. Международно-правовое регулирование перевозок грузов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Минск, 2000. 106 л.
6. Витрянский В.В. Договор перевозки. М. : Статут, 2001. 525 с.