

Кононова Алиса Сергеевна, студентка,
Белгородский государственный национальный
исследовательский университет

Научный руководитель:
Яковлев Валерий Иванович, к.ю.н.,
доцент кафедры гражданского права и процесса,
Белгородский государственный национальный
исследовательский университет

АВТОНОМИЯ ВОЛИ СТОРОН В ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Аннотация. В статье исследуются содержание и пределы автономии воли сторон в договоре международной перевозки грузов. Обосновывается, что в этой сфере выбор применимого права сохраняет самостоятельное значение, однако реализуется лишь постольку, поскольку не затрагивает императивные нормы международных транспортных конвенций и специального российского законодательства.

Ключевые слова: Автономия воли, международная перевозка грузов, договор перевозки, выбор применимого права, международное частное право, КДПГ, Монреальская конвенция, КТМ РФ.

Проблематика автономии воли сторон в договоре международной перевозки грузов имеет прикладной характер. Основной вопрос состоит в том, в какой мере стороны вправе определять применимое право и иные условия договорного режима, если само обязательство уже включено в сферу действия специальных международных и национальных транспортных норм.

В современной доктрине автономия воли рассматривается не как неограниченная свобода усмотрения, а как юридически допустимый способ определения договорного статута. А. И. Поротиков и О. А. Поротикова обоснованно отмечают, что «в России сегодня в качестве общего правила применительно к договорным обязательствам сделана ставка на «свободу плюс разумность», действует абсолютная автономия воли» [5]. Применительно к международной перевозке грузов этот вывод требует уточнения: сама возможность выбора права действительно признается, однако транспортная специфика существенно сужает пределы договорного усмотрения.

Общая правовая основа автономии воли закреплена в статье 1210 Гражданского кодекса Российской Федерации, части третьей от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ (далее – ГК РФ), согласно которой стороны могут выбрать право, подлежащее применению к их правам и обязанностям по договору, как при его заключении, так и впоследствии. При отсутствии такого соглашения действует статья 1211 ГК РФ, ориентирующая правоприменителя на право государства стороны, осуществляющей характерное исполнение. Для договора перевозки таким лицом, как правило, выступает перевозчик [1]. В договоре международной перевозки соглашение сторон о применимом праве исключает необходимость определения договорного статута по общему коллизионному правилу, связывающему договор с правом перевозчика.

Договор международной перевозки груза не относится к числу обязательств, в которых автономия воли сторон носит неограниченный характер. В международной автомобильной перевозке пределы такого усмотрения определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, заключенной в г. Женеве 19 мая 1956 г (далее – КДПГ). В статье 31 Конвенция устанавливает правила юрисдикции по спорам, связанным с перевозкой, а в статье 41



признает недействительными условия, отступающие от ее положений [3]. Поэтому соглашение о применимом праве допустимо лишь в той мере, в какой оно не затрагивает обязательные предписания Конвенции об ответственности перевозчика и порядке разрешения споров.

Схожий подход действует и в международной воздушной перевозке груза. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенная в г. Монреале 28 мая 1999 г. (далее – Монреальская конвенция) закрепляет собственный унифицированный режим, включая правила о недействительности договорных положений и обязательном применении Конвенции [4]. Поэтому и в этой сфере автономия воли носит производный характер: стороны сохраняют возможность согласования отдельных условий договора, но не вправе устранять действие обязательных положений самого конвенционного режима.

В морской перевозке груза пространство для автономии воли шире. Это прямо следует из статьи 418 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (далее – КТМ РФ), устанавливающей, что отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон [2]. Вместе с тем и здесь договорное усмотрение не является абсолютным. Статья 175 КТМ РФ допускает соглашение об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении пределов его ответственности только в специально обозначенных законом случаях [2]. Следовательно, морское законодательство не исключает автономию воли, но подчиняет ее специальной нормативной рамке.

Существенное значение имеет и реальный характер волеизъявления сторон. А. М. Голубчик и Е. В. Пак, анализируя современную практику контейнерных перевозок, отмечают: «Вместе с тем при организации международных контейнерных перевозок в условиях действующего санкционного режима ... российские участники ВЭД сталкиваются с рядом новых проблем» [6]. В условиях стандартизированных перевозочных условий и изменения логистических цепочек участник перевозки нередко лишь присоединяется к уже сформированному договорному режиму, практически не влияя на выбор права и способы распределения рисков. Формально автономия воли сохраняется, но фактический объем свободы выбора заметно сокращается.

В научной литературе по морской перевозке также подчеркивается значение дальнейшей унификации правового режима. Т. В. Глинщикова и А. Ю. Погорелова указывают, что «Конвенция ООН 2008 г. в настоящее время справедливо признается одним из наиболее перспективных для повсеместного правоприменения источником международного частного права в сфере морских грузовых перевозок» [7]. Для настоящего исследования данная позиция важна потому, что она показывает общее направление развития международного транспортного права, а именно не к расширению произвольного усмотрения сторон, а к сочетанию договорной свободы с более глубокой унификацией обязательных правил перевозки.

Судебная практика подтверждает, что основной спорный вопрос состоит именно в границах автономии воли. Показательно постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 09 августа 2024 года по делу № А56-48312/2024 [8]. Спор возник из требования страховщика к иностранному перевозчику о возмещении ущерба в порядке суброгации. Суд первой инстанции возвратил иск как неподсудный, однако апелляционный суд указал, что при отсутствии пророгационного соглашения компетентный суд определяется по усмотрению истца в соответствии с пунктом 1 статьи 31 КДПГ, а поскольку место доставки груза находилось в Санкт-Петербурге, российский арбитражный суд обладал компетенцией рассматривать спор. Данное дело наглядно показывает, что в международной автомобильной перевозке вопрос о судебной защите подчинен не общей диспозитивности, а специальной конвенционной модели.



Не менее показательным является решение Арбитражного суда Архангельской области от 16 октября 2024 года по делу № А05-1843/2023 [9]. Из материалов дела следует, что между сторонами был заключен договор морской перевозки пиломатериалов из порта Архангельск в порт Александрия, причем чартер первоначально подчинялся английскому праву. При новом рассмотрении спора стороны пришли к соглашению о применении права Российской Федерации, и суд, сославшись на статью 1210 ГК РФ, признал такой последующий выбор допустимым. Это дело имеет принципиальное значение, поскольку подтверждает реальную действенность автономии воли в международной морской перевозке груза, если выбор права выражен ясно и не противоречит закону [9].

Таким образом, автономия воли сторон в договоре международной перевозки грузов представляет собой не безусловную свободу усмотрения, а ограниченный юридический механизм. Его основное содержание состоит в возможности выбора применимого права и согласования отдельных условий перевозки. Однако в автомобильной и воздушной перевозке этот механизм существенно ограничен императивными положениями международных конвенций. В морской перевозке автономия воли выражена шире, но и здесь она реализуется только в рамках специального нормативного режима, закрепленного в КТМ РФ. Следовательно, основная проблема состоит не в признании автономии воли как таковой, а в юридически точном разграничении вопросов, остающихся в распоряжении сторон, и вопросов, уже выведенных из сферы их договорного контроля.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть третья : федеральный закон от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ : в ред. от 08 августа 2024 г. // Доступ из СПС КонсультантПлюс.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ : в ред. от 31 июля 2025 г. // Доступ из СПС КонсультантПлюс.
3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов : заключена в г. Женеве 19 мая 1956 г. : вступила в силу для СССР 1 дек. 1983 г. // Доступ из СПС КонсультантПлюс.
4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок : заключена в г. Монреале 28 мая 1999 г. // Доступ из СПС КонсультантПлюс.
5. Поротиков, А. И. Автономия воли при выборе применимого права в отношениях, осложненных иностранным элементом: отдельные противоречия законодательства и проблемы правоприменения / А. И. Поротиков, О. А. Поротикова // Вестник Воронежского государственного университета. – Серия: Право. – 2025. – № 2. – С. 301-308.
6. Голубчик, А. М. О некоторых проблемах международных контейнерных перевозок в Россию на современном этапе / А. М. Голубчик, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – № 8. – С. 49-56.
7. Глинщикова, Т. В. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов: современные правовые реалии и перспективы / Т. В. Глинщикова, А. Ю. Погорелова // Ерopen. Global. – 2024. – № 51. – С. 63-68.
8. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 09 августа 2024 г. по делу № А56-48312/2024. // Доступ из СПС «СудАкт.ру».
9. Решение Арбитражного суда Архангельской области от 16 октября 2024 г. по делу № А05-1843/2023. // Доступ из СПС «СудАкт.ру».

