

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 656.135

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-2-10>

Нейтрализация транспортных документов на автомобильном транспорте



Милош ПОЛЯК



Наталья ЛАХМЕТКИНА

*Милош Поляк¹, Наталья Юрьевна Лахметкина²*¹ Жилинский университет, Жилина, Словакия.² Российский университет транспорта, Москва, Россия.✉ naturla@mail.ru.

АННОТАЦИЯ

В 1956 году в развитии международных грузовых автомобильных перевозок произошло значительное событие – заключение Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), основной целью которой было унифицировать правила международных перевозок грузов и тем самым способствовать развитию международной торговли. С практической точки зрения это было очень важно для перевозчиков и транспортных компаний. Конвенция описывает главный документ при перевозке грузов – накладную КДПГ.

В последнее время при упоминании накладной КДПГ используется термин «нейтрализация», который рассматривается как вмешательство в систему обращения транспортных документов, цель которого – скрыть фактическое движение груза во время перевозки. При этом нейтрализация накладной не столько противоречит правовым нормам, сколько может привести к нежелательным последствиям для перевозчиков.

По этой причине вопрос о том, можно ли нейтрализовать накладную КДПГ в соответствии с действующими правилами и не нарушает ли нейтрализация накладной КДПГ функциональность существующей системы, является актуальным. Поэтому целью настоящей работы является исследование причин и способов нейтрализации накладных КДПГ, а также вариантов обращения с нейтрализованными накладными.

Учитывая, что нейтрализация накладной стала относительно распространённой практикой и означает обмен оригинальными накладными или транспортными документами с другими накладными или транспортными документами, аннулирующий действия первой накладной, в статье авторами на основе собственного исследования выявлены возможности использования нейтрализации накладной КДПГ на практике для определённых видов грузов, маршруты наиболее частого использования, а также риски указанных процедур на автомобильном транспорте.

Ключевые слова: транспорт, договор, документ, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), нейтрализация документа, параллельная торговля.

Для цитирования: Поляк М., Лахметкина Н. Ю. Нейтрализация транспортных документов на автомобильном транспорте // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 2 (93). С. 70–78. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-2-10>.

Благодарности. Данная работа была проведена при поддержке проекта: ВЕГА № 1/0245/20 М. Поляк. Определение влияния изменения транспортного законодательства на конкурентоспособность перевозчиков и безопасность перевозок.

Полный текст статьи, изначально представленной на английском языке, публикуется во второй части данного выпуска.

The full text of the article originally written in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Очевидно, что транспорт в современном мире – важнейшая потребность человечества и основополагающий фактор для нормального функционирования экономики. В ЕС в силу различных причин (качественная и плотная дорожная сеть, гибкость, скорость, удобство, адаптируемость и т. д.) автомобильный транспорт постепенно занял доминирующее положение [1; 2]. Перевозка грузов в международных масштабах возможна только на основании заключения договора перевозки [3; 4]. Заключение такого договора было бы значительно сложнее, если бы не действовала Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ). Все перевозчики должны были бы работать в соответствии с особенностями национальных правил государств, через которые провозились бы грузы. В 1956 году в Женеве была заключена Конвенция КДПГ. Целью Конвенции является стандартизация условий, регулирующих договор перевозки грузов при трансграничной перевозке. Накладная КДПГ играет важнейшую роль в таких перевозках. Этот документ одновременно является документом о заключении договора перевозки и документом о принятии груза перевозчиком [5].

Определения термина «нейтрализация накладной КДПГ» нет ни в Конвенции КДПГ, ни в других законодательных документах.

Цель данной статьи – обозначить, какие процедуры с точки зрения транспортных документов и ответственности договаривающихся сторон имеют место при нейтрализации документов. Существует предположение, что при нейтрализации документов одной из договаривающихся сторон наносится ущерб или одна из договаривающихся сторон принимает на себя больший риск в стандартных договорных отношениях. В статье авторами на основе собственных исследований сформулированы предложения, которые помогли бы договаривающимся сторонам выявлять и предотвращать нейтрализацию документов, если эта процедура может нанести ущерб чьим-либо правам.

Анализ текущего состояния

Заключение договора международной перевозки было бы значительно сложнее в отсутствие Конвенции КДПГ. В этом случае

перевозчик должен был бы знать все нюансы национальных правил перевозки стран, в которые он хотел бы перевезти груз [6]. При заключении договоров, включая досудебные претензии к перевозчику, возникало бы недопонимание из-за различий в законодательстве между странами и из-за их непоследовательного толкования [4]. Поэтому в Женеве 19 мая 1956 г. была принята Конвенция КДПГ. Основная цель этой Конвенции – унифицировать правила международных автомобильных перевозок грузов, тем самым способствуя развитию международной торговли. С практической точки зрения это имеет большое значение для перевозчиков и транспортных компаний, поскольку в отсутствие этой Конвенции все регулировалось бы национальными правилами [7]. В 1978 году в Женеве были внесены поправки в Протокол к Конвенции, регулирующий ст. 23, которая описывает правила компенсации за ущерб [8]. Позже в 2008 году Конвенция была также дополнена Дополнительным протоколом – поправкой, касающейся электронной накладной.

Международная перевозка – это перевозка, при которой место погрузки находится в стране, отличной от места разгрузки [9]. Конвенция КДПГ может применяться для международной перевозки грузов только в том случае, если место погрузки или место разгрузки находится в государстве-участнике Конвенции КДПГ [10; 11]. Есть три исключения, когда невозможно заключить договор перевозки в соответствии с Конвенцией КДПГ, даже если это международная перевозка [12; 13]. Конвенция не распространяется на перевозку почтовых отправлений, умерших лиц и мигрирующих грузов. Основная причина, по которой эти грузы не могут перевозиться в соответствии с Конвенцией КДПГ, заключается в том, что невозможно объективно определить стоимость отправки и, таким образом, определить ответственность перевозчика за перевозку [14]. Конвенция была постепенно ратифицирована отдельными европейскими странами, но неевропейские страны также являются договаривающимися сторонами. В настоящее время 56 стран подписали Конвенцию КДПГ, из которых только 45 ратифицировали Протокол к Конвенции [15]. Страны-участницы перечислены в табл. 1. В первом столбце перечислены страны, которые приняли Конвенцию и Протокол к Конвенции. Во втором столбце указа-



Таблица 1

Государства-участники
Конвенции КДПГ*

Конвенция КДПГ и Протокол	Только Конвенция КДПГ
Франция, Австрия, Нидерланды, Германия, Италия, Польша, Бельгия, Люксембург, Дания, Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Норвегия, Швеция, Португалия, Швейцария, Венгрия, Румыния, Финляндия, Испания, Греция, Российская Федерация, Ирландия, Словения, Хорватия, Литва, Беларусь, Эстония, Республика Молдова, Словакия, Чешская Республика, Латвия, Тунис, Турция, Узбекистан, Туркменистан, Северная Македония, Кыргызстан, Иран, Грузия, Кипр, Ливан, Армения, Албания, Мальта, Иордания, Пакистан	Болгария Босния и Герцеговина Марокко Казахстан Таджикистан Сербия Монголия Азербайджан Черногория Украина Сирийская Арабская Республика

Составлено авторами на основе Собрания договоров ООН.

*Текст Конвенции: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf.

ны страны, которые участвуют только в Конвенции КДПГ.

Конвенция КДПГ регулирует правила, права и обязанности, ответственность перевозчика и транспортной компании. Она регулирует заключение и выполнение договоров перевозки, а также процедуры требования возмещения убытков [16]. В ней описывается, что должны содержать сопроводительные документы для перевозки [17]. Также приводится самый важный документ при международных перевозках грузов – накладная КДПГ (официальный документ стандартизированной формы на двух языках) [18–20]. Накладная составляется в трёх экземплярах, подписанных отправителем и перевозчиком [21]. Первый, красный экземпляр принадлежит отправителю и служит доказательством, что груз передан перевозчику для перевозки. Второй, синий экземпляр передаётся получателю груза, чтобы тот знал, что и в каком количестве должен принять у перевозчика. Третий, зелёный экземпляр остаётся у перевозчика и является доказательством того, что груз был передан получателю, что подтверж-

дается соответствующими подписями сторон [22]. Если не доказано иное, накладная является достоверным доказательством заключения и содержания договора перевозки, а также принятия груза перевозчиком. Если накладная не содержит объяснения причин со стороны перевозчика, юридическая презумпция состоит в том, что груз и его упаковка находились в хорошем состоянии на момент приёма перевозчиком и что количество мест, их маркировка и номера соответствовали сведениям накладной [23; 14].

Ответственность перевозчика начинается с момента приёма груза к перевозке и заканчивается с момента передачи груза получателю [24; 25]. Перевозчик несёт ответственность за повреждение или утерю груза во время транспортировки, а также за превышение срока доставки. Согласно положениям Конвенции КДПГ, перевозчик должен возместить любую потерю отправления, возникшую с момента его принятия к перевозке до момента его доставки [26]. Возврат рассчитывается исходя из стоимости отправления в месте и в момент приёма его к перевозке. Стоимость партии определяется биржевой ценой, если не биржевой, то текущей рыночной ценой, а если не биржевой и не рыночной ценой, то общей стоимостью товаров того же характера и качества [27]. Конвенция КДПГ предусматривает, что ущерб не может превышать фиксированную сумму за килограмм недостающего веса брутто. В первоначальной версии Конвенции КДПГ размер ущерба не мог превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом 10/31 грамма и чистотой 0,900 [15]. Это ограничение ответственности в настоящее время применяется в 11 странах, не ратифицировавших протокол к КДПГ. Другие страны значительно снизили ответственность перевозчиков, заменив золотой франк единицей, называемой «специальными правами заимствования» (СПЗ / SDR). Перевозчик обязан возместить владельцу перевозимого груза 8,33 СПЗ за каждый килограмм повреждённого, уничтоженного или утерянного груза. Конкретная стоимость зависит от обменных курсов СПЗ и евро [28–30]. Перевозчик также должен покрыть транспортные, таможенные и другие расходы, связанные с перевозкой груза. Эта стоимость также покрывается страховкой ответственности перевозчика. Однако, если в накладной КДПГ указана цена отпав-

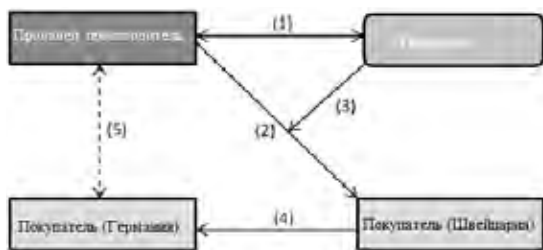


Рис. 1. Схема нейтрализации накладной КДПГ при параллельной торговле (выполнена авторами).

ления или особая заинтересованность отправителя в доставке, в этом случае перевозчик несёт ответственность за полную стоимость указанного таким образом груза. В случае полной потери груза перевозчик должен оплатить полную стоимость товара, а также импортные сборы, таможенные пошлины, НДС, акцизные сборы и т.д. Если эта стоимость превышает сумму страхового покрытия ответственности перевозчика, вытекающей из Конвенции КДПГ, перевозчик должен застраховать такие грузы [31]. В особенности это касается лёгких и дорогих товаров. Если срок доставки превышен, и получатель докажет, что ему был нанесён ущерб, перевозчик обязан вернуть оплату за доставку.

Приведённый выше анализ подтверждает, что Конвенция КДПГ является важным правовым стандартом для перевозчиков и транспортных компаний. Накладная КДПГ представляет собой надёжный документ для перевозчика и для транспортной компании. Накладная КДПГ также является надёжным документом и для третьих лиц, например, для таможни, страховых компаний и т.д. По этой причине следует дополнительно рассмотреть вопрос о том, можно ли нейтрализовать накладную КДПГ в соответствии с действующими правилами и не нарушает ли нейтрализация накладной КДПГ функциональность существующей системы.

Исследование принципа нейтрализации накладной КДПГ и её причин

Нейтрализация документа – это процесс, известный только транспортному сектору. Авторы статьи не смогли найти его определения ни в каких законодательствах или стандартах. Тем не менее, этот термин известен и используется уже несколько лет при перевозке автомобильным транспортом. Слово «нейтрализация» имеет несколько значений. Как правило, оно также означает «отзыв» [32]. При транспортировке нейтрализация означает обмен оригинальных накладных или транспорт-

ных документов с другими накладными или транспортными документами. Следовательно, нейтрализация представляет собой аннулирование действия первой накладной [33].

Нейтрализация транспортных документов в большинстве случаев связана с незаконной логистической деятельностью, называемой «параллельной торговлей». Параллельная торговля определяется как торговля товарами вне официальной продажи и осуществляемая определённой компанией [32; 34]. Посредством своего собственного распространения компании могут создавать разницу в ценах в разных странах, используя национальные различия в поведении потребителей. «Параллельные» торговцы покупают товары в странах, где они продаются по более низким ценам, а затем продают их в странах с более высокими ценами. Изделие не подделано, а импортировано из страны без разрешения владельца интеллектуальной собственности.

Нейтрализацию накладной в параллельной торговле можно пояснить на следующем рис. 1.

Пояснения к схеме следующие:

(1) Коммерсант заключает соглашение с продавцом (например, производителем в Германии), что он будет распространять его продукт в стране, где этот продукт в настоящее время не продаётся (например, в Швейцарии), если ему предложат более низкую цену, чем его первоначальная продажная цена – за счёт продвижения на новом рынке.

(2) Составлена накладная КДПГ, в которой в качестве отправителя указывается производитель, а в качестве покупателя указывается компания, зарегистрированная в Швейцарии.

(3) После начала перевозки груза водитель получает команду на нейтрализацию накладной КДПГ. Он останавливает автомобиль, например, на заправке и нейтрализует накладную КДПГ.

(4) В новой накладной отправителем указана швейцарская компания, а получателем является немецкая компания. Коммерсант продаёт эти товары в Германии по гораздо



более высокой цене, чем та, по которой он их купил, (5) в то время как производитель не знает, что его товары продаются в Германии, где он уже продаёт эти товары.

Целью нейтрализации накладной должно быть обеспечение деловой тайны, когда торговец хочет помешать получателю узнать производителя и условия покупки. На основании теоретических исследований можно выделить следующие причины нейтрализации накладной:

Причина А – когда коммерсант не хочет, чтобы производитель узнал, кто покупает товар. В этом случае водитель загружает товар в транспортное средство и выписывает накладную КДПГ с указанием отправителя и первоначального получателя. Через некоторое время водителю будет дана инструкция нейтрализовать и выписать новые документы с указанием другого грузополучателя.

Причина В – когда коммерсант не хочет, чтобы покупатель знал, где производится товар. Водитель загружает товар в транспортное средство, и накладная отправляется на склад получателя с указанием места погрузки, отличного от фактического. В случае проверки на дороге водитель оформляет накладную с указанием фактического места погрузки и разгрузки отправления. Однако конечный покупатель получит документы, в которых место погрузки отличается от фактического, поэтому он не будет знать, кто является фактическим производителем товара.

Причина С – никто ничего не знает, то есть производитель не знает, где находится товар, а конечный покупатель не знает, откуда этот товар. Это тот случай, когда водитель загружает товар в транспортное средство и выписывает накладную, которая хранится на складе отправления. Позже водитель получит указание нейтрализовать её и выдаст новую накладную с указанием фактического отправителя, но нового получателя. Впоследствии, перед тем как прибыть к новому получателю, водитель должен выписать третью накладную, в которой отправитель отличается от фактического отправителя и нового получателя, указанного во второй накладной.

Исходя из этого, можно утверждать, что существует до трёх способов нейтрализации транспортных документов. В следующей части мы провели исследование, основанное на теоретическом выявлении проблемы нейтрализации транспортных документов.

РЕЗУЛЬТАТЫ СОБСТВЕННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Для сбора информации о нейтрализации накладной КДПГ был проведен опрос в электронном виде в программе «Google Forms». После создания опросника было проведено предварительное тестирование, чтобы убедиться, что вопросы достаточно понятны. Позже эта анкета была разослана общественности на дискуссионных форумах, затем повторно рассмотрена через социальные сети и добавлена в специальные группы для участников автомобильного грузового транспорта (перевозчиков). В опросе приняли участие 190 респондентов.

Анкета содержала три вопроса. Первый вопрос определял, есть ли у перевозчиков (водителей) опыт нейтрализации накладной КДПГ. Второй определял виды товаров, на которые чаще нейтрализовали накладную КДПГ. Последний вопрос выяснял, на каких маршрутах использовалась нейтрализация накладной (страна отправки и страна назначения). Анкетный опрос проводился для получения базовой информации о возможности использования нейтрализации накладной КДПГ на практике и о том, для каких грузов она чаще всего проводится. Также мы хотели выяснить, если у перевозчиков есть реальный опыт нейтрализации транспортных документов, то какие страны в таких случаях указываются в полях отправителя и получателя в накладной КДПГ.

Результаты исследования подтвердили наше предположение, что перевозчики имеют опыт нейтрализации накладной КДПГ. Результаты опроса показывают, что до 66 % опрошенных перевозчиков (водителей) уже имели опыт нейтрализации, 34 % не имели такого опыта или никогда не сталкивались с процессом нейтрализации накладной КДПГ. Хотя в специальной литературе не встречается описания нейтрализации накладной КДПГ, следует отметить, что перевозчики довольно часто сталкиваются с такой практикой.

Вторая часть исследования касалась вопроса о том, какие товары чаще других требуют от отправителя или получателя нейтрализации транспортных документов. Результаты исследования представлены в табл. 2, где описаны различные категории товаров, указанные перевозчиками как перевозимые, которые были внесены в накладную КДПГ в графе 9 «Маркировка товаров» в случае нейтрализации накладной. Можно отметить, что документы

Таблица 2

Доля перевезённых грузов в Словакии и нейтрализованных грузов
(выполнено авторами)

Тип грузов	Доля в общем объёме перевозок в Словакии, %	Доля в общем объёме нейтрализованных перевозок, %	Отношение доли перевозок определённого товара к перевозкам с нейтрализованными документами
Вторичные материалы; бытовые и прочие отходы	3,50	21,25	6,0714
Дерево, изделия из дерева и пробки; изделия из соломки и материалов для плетения; целлюлоза, бумага и бумажные изделия	3,52	8,75	2,4858
Текстиль и текстильные изделия; кожаные изделия	0,59	1,25	2,1186
Продукты питания, напитки и табак	8,82	17,50	1,9841
Химикаты, химические продукты и искусственные волокна; резиновые и пластмассовые изделия; ядерное топливо	5,51	7,50	1,3612
Мебель; прочие промышленные товары	2,11	2,50	1,1848
Механизмы и оборудование; офисные машины и компьютеры; электрические машины и аппараты	5,32	6,25	1,1748
Металлические руды и другие продукты горнодобывающей промышленности; изделия из них; дёрн; уран и торий	36,62	27,50	0,7510
Транспортное оборудование	4,67	2,50	0,5353
Оборудование и материалы, используемые при перевозке грузов	3,89	1,25	0,3213
Продукция сельского хозяйства, охоты и лесного хозяйства, рыба и другие рыбные продукты	13,18	3,75	0,2845
Прочие неметаллические минеральные продукты	9,35	0,00	0,0000
Кокс и нефтепродукты	2,44	0,00	0,0000
Уголь и лигнит; нефть и природный газ	0,23	0,00	0,0000
Товары, перевозимые при переезде дома и офиса; багаж	0,14	0,00	0,0000
Неидентифицируемые, прочие товары	0,12	0,00	0,0000
Всего	100%	100 %	–

нейтрализуются на разные виды товаров. В таблице также содержится информация о процентном соотношении отдельных категорий перевозимых товаров в Словакии (информация от EUROSTAT). Однако это исследование показывает, что наибольшая нейтрализация связана с транспортировкой металлических руд и металлических изделий (27,5 %), которые представляют собой наиболее перевозимую категорию товаров в Словацкой Республике (36,62 %). При этом 21,25 % всех нейтрализованных документов были связаны с транспортировкой отходов. В Словацкой Республике это не часто перевозимый вид товаров, всего 3,5 %. На третьем месте – перевозки продуктов питания и напитков, которые составляют почти 18 % от общего нейтрализованного перевозимого количества товаров, четвёртого по частоте перевозок грузов в Словакии. Исходя из этого, можно сказать, что нейтрализация, следовательно, не применяет-

ся к конкретным перевозимым товарам и не связана с общим объёмом перевозимых товаров в Словакии (затрагиваются товары как с высокой, так и низкой долей в объёме всех перевозимых товаров).

Однако, если учесть важность нейтрализации транспортных документов на долю перевозки того или иного товара, то наибольшая доля приходится на вторичные материалы, бытовые и другие отходы. На эти перевозки приходится лишь 3,5 % от общего объёма перевозок, но до 21,25 % от общего объёма перевозок с выявленной нейтрализацией документов (соотношение между процентными показателями достигает коэффициента 6,0714). После этого следует нейтрализация транспортных документов при перевозке: древесины, изделий из дерева и пробки; изделия из соломки и материалов для плетения; целлюлозы, бумаги и бумажных изделий с коэффициентом 2,4858 и тек-



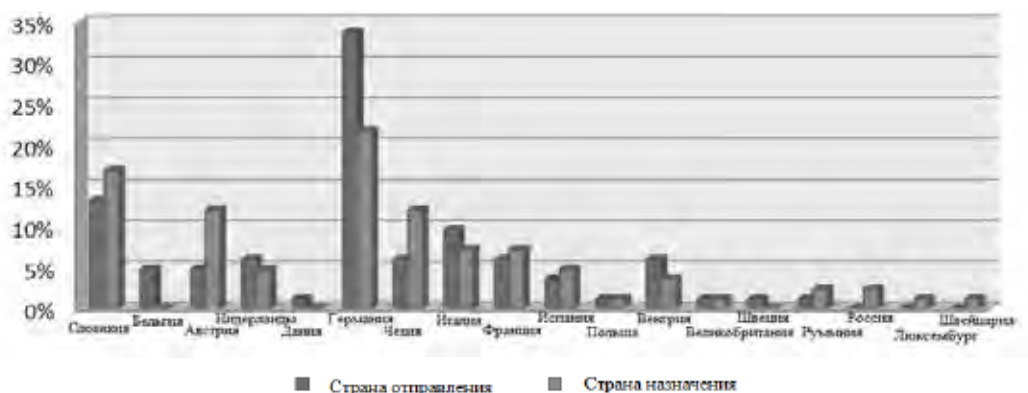


Рис. 2. Страна отправления и страны назначения при нейтрализации транспортных документов (выполнено авторами).

стильных и кожаных изделий с коэффициентом 2,1186.

Последняя, третья, часть исследования была направлена на получение информации о транспортных маршрутах, на которых чаще всего используется процесс нейтрализации. Мы хотели узнать непосредственно у перевозчиков, на каких маршрутах поступал запрос от заказчика на проведение нейтрализации накладной. Поскольку упоминались разные транспортные маршруты, эти маршруты были разделены на страны отправления и страны назначения. Результаты показаны на рис. 2, из которого следует, что Германия является страной, где нейтрализация используется чаще всего. На ФРГ приходится почти 35 % ответов как на страну отправления и 22 %, как на страну назначения. Кроме того, нейтрализация часто используется в Словацкой Республике. Остальные указанные страны упоминались гораздо реже, чем Германия или Словакия.

Это исследование также показало, что нейтрализация используется не только для международных перевозок, но и для внутренних национальных (каботажных) перевозок. 87 % перевозчиков осуществляли нейтрализацию накладной для международных перевозок, остальные 13 % – для внутренних.

Риски, связанные с нейтрализацией транспортных документов

При нейтрализации транспортных документов, которая существует на практике и описана выше, возникают некоторые риски не только для стороны отправителя, но и для перевозчика. Мы выделили следующие риски:

- **Мошенничество.** Происходит, когда одна сторона обогащается за счёт чужой собственности, вводя другую сторону в заблуждение или используя чужую ошибку. Перевозчик не

может заранее знать, будет ли нейтрализация использована для сокрытия мошенничества с грузоотправителем. Мошенничество в данном случае заключается в обходе региональной ценовой политики или получении неприемлемых скидок. Например, если грузоотправитель запрашивает у производителя более низкую цену на поставку в страны Балтии, чтобы товар можно было разместить на новом рынке. Но товар будет доставлен в Германию. Отправитель вводит производителя в заблуждение, что является нарушением Уголовного кодекса. Этот тип торговли известен как «Параллельная торговля».

- **Нарушение иностранных прав.** Происходит, когда одна сторона причиняет серьёзный вред правам другой стороны, вводя кого-то в заблуждение или используя чью-то ошибку. В соответствии со ст. 12 Конвенции КДПГ продавец имеет право распоряжаться грузом, в частности, требовать от перевозчика прерыва перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачи груза не тому получателю, который указан в накладной КДПГ. Например, если выясняется, что грузополучатель неплатёжеспособен, продавец имеет право потребовать от перевозчика вернуть груз. Однако, если накладная была нейтрализована сразу после погрузки, отстаивать это право сложно.

- **Риск страхования ответственности перевозчика.** Перевозчик в случае наступления страхового случая должен представить страховой компании оригиналы транспортных документов, связанных с перевозкой, при которой груз или его часть были повреждены. Перевозчик, который по поручению клиента обменивает транспортные документы во время перевозки, выполняет перевозку на иных условиях, чем первоначально оговорено в договоре

перевозки. По мнению нескольких страховых компаний, при нейтрализации транспортных документов они не реализовали бы страховые выплаты. В этой ситуации существует риск со стороны перевозчика, что он осуществит перевозку без страховки.

Помимо этих, существуют и другие риски в области налогового права или каботажных операций, которые мы не будем подробно обсуждать, поскольку они либо на стороне заказчика перевозки, либо на стороне перевозчика, который знает, что транспортные документы нейтрализованы.

ВЫВОДЫ

Конвенция КДПГ, которая регулирует договор международных грузовых автомобильных перевозок, сегодня является наиболее важным инструментом разделения ответственности между перевозчиком и клиентом. Конвенция КДПГ также определяет те достоверные документы, которые необходимы для выполнения перевозки и которые являются доказательством факта перевозки не только для сторон-участниц, но и для третьих лиц. До 66 % опрошенных перевозчиков подтвердили, что они нейтрализовали транспортные документы по запросу заказчика перевозки. Из наших исследований можно сделать вывод, что нейтрализация применяется не только в перевозке определённого типа товаров. Однако можно утверждать, что проведённые исследования показывают, что документы наиболее часто нейтрализуются при транспортировке вторичных материалов, бытовых и других отходов. Мы также пришли к выводу, что обмен накладной используется на разных транспортных маршрутах. В основном это связано с перевозкой грузов из/в Германию и из/в Словакию. Нейтрализация применяется не только в международных грузовых перевозках, но и во внутренних национальных грузовых перевозках, где могут возникнуть проблемы несоблюдения условий каботажа.

Поскольку «нейтрализация накладной» не является закреплённым документально термином и не определяется никаким законодательством или Конвенцией КДПГ, процедура нейтрализации требует особого рассмотрения. В этой статье мы определили некоторые риски со стороны грузоотправителя и перевозчика. В основном это риски связаны с мошенничеством и нарушением имущественных прав отправителя, со стра-

хованием ответственности перевозчика. Авторы осознают, что есть и другие риски, например, в налоговой сфере. В данной работе представлено предложение по предотвращению нейтрализации накладной КДПГ со стороны отправителя. В случае если отправитель имеет доступ к данным о маршруте перевозки по уникальному номеру накладной КДПГ, возможность нейтрализации транспортных документов ограничена. Точно также с точки зрения налоговых рисков было бы целесообразно предоставлять эту информацию в финансовые органы. Этому вопросу необходимо посвятить дальнейшие исследования.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Čulík, K., Kalašová, A., Kubíková, S. Simulation as an instrument for research of driver-vehicle interaction. In: MATEC Web of Conferences, 2017, Vol. 134, No. 8, pp. 1–8. DOI: 10.1051/mateconf/201713400008.
2. Jurecki, R., Stańczyk, T. Analyzing driver response times for pedestrian intrusions in crash-imminent situations. In: 11th International Science and Technical Conference Automotive Safety, 2018, pp. 1–7. DOI: 10.1109/AUTOSAFE.2018.8373339.
3. Defossez, D. CMR: what if the courts got it wrong? Uniform Law Review, 2016, Vol. 21, No. 1, pp. 75–100. DOI: 10.1093/ulr/unw003.
4. Ramberg, J. Unification of the law of international freight forwarding. Uniform Law Review, 1998, Vol. 3, No. 1, pp. 5–13. DOI: 10.1093/ulr/3.1.5.
5. Clarke, M. A. International Carriage of Goods by Road: CMR. CRC Press, sixth edition, 2014. 512 p.
6. Czapski, W. Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international. Uniform Law Review, 2006, Vol. 11, No. 3, pp. 545–567. DOI: 10.1093/ulr/11.3.545.
7. Belohlavek, A. Selected Case Law of Czech Republic on the CMR Convention and New Civil Law in Effect in Czech Republic as of 1 January 2014. CYIL – Czech Yearbook of International Law, 2015, Vol. 6, pp. 231–325. [Электронный ресурс]: https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID2618063_code1543873.pdf?abstractid=2618063&mirid=1&type=2. Доступ 27.04.2021.
8. Berlingieri, F. Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions. Journal of Maritime Law and Commerce, 1987, Vol. 18, No. 3, 317 p.
9. Gnap, J., Varjan, P., Semanová, S. Logistics of entry and parking of vehicles at large production companies. In: MATEC Web of Conferences, 2017, Vol. 134, No. 16, pp. 1–8. DOI: 10.1051/mateconf/201713400016.
10. Lamont-Black, S. The UK Supreme Court on jurisdiction over successive CMR Convention carriers and European Union rules. Uniform Law Review, 2016, Vol. 21, No. 4, pp. 487–509. DOI: 10.1093/ulr/unw041.
11. Schelin, J. CMR Convention in a law and economics perspective. Uniform Law Review, 2016, Vol. 21, No. 4, pp. 434–440. DOI: 10.1093/ulr/unw036.
12. Quigley, I. Freight Carrier's Liability under the CMR convention 1956. Acta Oeconomica Pragensia, 2006, Vol. 14, No. 4, pp. 41–45. [Электронный ресурс]: <https://aop.vse.cz/pdfs/aop/2006/04/05.pdf>. Доступ 27.04.2021.
13. Radionov, N. Limitation of liability right in road freight carriage in Croatia: an extinct institute. Uniform Law



Review, 2016, Vol. 21, No. 4, pp. 457–468. DOI: 10.1093/ulr/unw035.

14. Haak, K. F. The liability of the carrier under the CMR. Stichting Vervoeradres, 1986, 395 p.

15. Schwenzer, I. The CISG Advisory Council. Nederlands Tijdschrift voor Handelsrecht (NTHR), 2012, pp. 46–51. DOI: 10.9785/ih-2017-0509.

16. Putzeys, J. La CMR-60 ans et plus. Uniform Law Review, 2016, Vol. 21, No. 4, pp. 421–425. DOI: 10.1093/ulr/unw034.

17. Criddle, E. The Vienna Convention on the Law of Treaties in U.S. Treaty Interpretation. Virginia Journal of International Law, 2004, Vol. 44, No. 2, pp. 431–500. [Электронный ресурс]: <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2561&context=facpubs>. Доступ 27.04.2021.

18. Hendrikse, M. L., Van Huizen, P. H. J. G. CMR: Internationaal Vervoer Van Goederen over de Weg. NTHR-reeks, 2006, 322 p.

19. Mutz, G. La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Etudes Offertes A Barthélemy Mercadal, 2002, 558 p.

20. Sturley, M. F. International uniform laws in national courts: The influence of domestic law in conflicts of interpretation. Virginia Journal of International Law, 1987, Vol. 27, pp. 729–802. [Электронный ресурс]: <https://law.utexas.edu/faculty/publications/1987-International-Uniform-Laws-in-National-Courts-The-Influence-of-Domestic-Law-in-Conflicts-o>. Доступ 27.04.2021.

21. Keijser, L. Ondervervoer – Opvolgend vervoer (artikel 3–34 e.v. CMR). European Transport Law, 2007, 331 p.

22. Sker, T. Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention. Promet-Traffic-Traffico, 2003, Vol. 15, No. 6, pp. 371–374.

23. Anastasiadou, I. In search of a railway Europe: transnational railway developments in interwar Europe. Doctoral Thesis, Technische Universiteit Eindhoven, 2009, 221 p.

24. Haak, K. F. Uniformiteit, Quo Vadis? Boom Juridische uitgevers, Den Haag, 2013, 100 p.

25. Mutz, G. Le droit de transport international ferroviaire en pleine mutation. Liber Amicorum Jacques Putzeys, 1996, 555 p.

26. Loewe, R. Commentary on the convention of 19 may 1956 on the contract for the international carriage of goods by road (CMR). European Transport Law, 1976, 11 p.

27. Lommers, S. The Berne Key: the key to railway harmony. Inventing Europe. 2016. [Электронный ресурс]: <http://www.inventingeurope.eu/governance/the-berne-key-the-key-to-railway-harmony>. Доступ 27.04.2021.

28. Dörr, O. & Schmalenbach, K. Article 32. Supplementary Means of Interpretation. Vienna convention on the law of treaties: A commentary, 2019, pp. 571–586.

29. Joshua, K., de Germiny, L. Has the CISG Advisory Council Come of Age. Berkeley Journal of International Law, 2009, Vol. 27, No. 2, pp. 448–496.

30. Karton, J. D. H., Germiny, L. D. Can the CISG advisory council affect the homeward trend? Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration, 2009, Vol. 13, pp. 71–90.

31. Paulin, C. Réflexions sur la distinction entre contrat de transport et contrat de commission de transport. In: Etudes

sur le droit de la concurrence et quelques thèmes fondamentaux: mélanges en l'honneur d'Yves Serra Dalloz, Paris, 2006, pp. 325–336.

32. Stothers, Ch. Parallel Trade in Europe: Intellectual Property, Competition and Regulatory Law. Oxford, Hart Publishing, 2007, pp. 637–639.

33. Mukherjee, A., Zhao, L. Profitable parallel trade in unionized markets. Journal of Economics, 2012, Vol. 107, pp. 267–276.

34. Szymonik, A. International logistics, Lodz University of Technology, 2014.

35. Anderson, R. On the security of digital tachographs. European Symposium on Research in Computer Security. Springer, 1998, pp. 111–125.

36. Colak, M., Bishop, J., Nordvik, P., Mahieu, V., Loeschner, J. Cryptographic security mechanisms of the next generation digital tachograph system and future considerations. Research Centre Scientific and Policy Report. European Commission, 2012. [Электронный ресурс]: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC77933>. Доступ 27.04.2021.

37. Furgel, I., Lemke, K. A review of the digital tachograph system. Embedded Security in Cars, 2006, pp. 69–94.

38. Baldini, G., Sportiello, L., Chiamello, M., Mahieu, V. Regulated applications for the road transportation infrastructure: The case study of the smart tachograph in the European Union. International Journal of Critical Infrastructure Protection, 2018, Vol. 21, pp. 3–21.

39. Lemke, K. Embedded Security: Physical Protection against Tampering Attacks. In: Embedded Security in Cars. Springer, Berlin, Heidelberg, 2006, pp. 207–217.

40. Poliak, M., Poliaková, A. Relation of social legislation in road transport on driver's work quality. In: International Conference on Transport Systems Telematics, 2015, pp. 300–310.

41. Raisch, M. Travaux préparatoires and united nations treaties or conventions: Using the web wisely. Research tips and observations. International Journal of Legal Information, 2002, Vol. 30, No. 2, pp. 324–330.

42. Rana, A., Sportiello, L. Implementation of security and privacy in e-passports and the extended access control infrastructure. International Journal of Critical Infrastructure Protection, 2014, Vol. 7, No. 4, pp. 233–243.

43. Rychter, M. Function, technology and the level of implementation of the digital tachograph system in EU-AETR and non EU-AETR countries. SAE Technical Paper. The Automotive Research Association of India, 2011. DOI: 10.4271/2011-28-0098.

44. Sel, M., Karakljajic, D. Internet of trucks and digital tachograph – Security and privacy threats. ISSE 2014 Securing Electronic Business Processes: Highlights of the Information Security Solutions Europe 2014 Conference, 2014, pp. 230–238.

45. Smieja, M., Rygiel, A. Information systems safety in a context of automotive applications. Journal of KONES, 2012, Vol. 19, No. 4, pp. 565–570.

46. Wildemeersch, M., Slump, C. H., Rabbachin, A. Acquisition of GNSS signals in urban interference environment. IEEE Transactions on Aerospace and Electronic Systems, 2014, Vol. 50, No. 2, pp. 1078–1091. ●

Информация об авторах:

Поляк Милош — Ph.D., профессор, декан факультета эксплуатации и экономики транспорта и связи Жилинского университета, Жилина, Словакия, milos.poliak@fpedas.uniza.sk.

Лахметкина Наталья Юрьевна — кандидат технических наук, доцент кафедры логистических транспортных систем и технологий Российского университета транспорта, Москва, Россия, naturla@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 03.03.2021, одобрена после рецензирования 23.04.2021, принята к публикации 05.05.2021.