

**ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ  
ПРИМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ О СУДЕБНОЙ ЮРИСДИКЦИИ,  
ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

**А. И. Щукин**

*Институт законодательства и сравнительного правоведения  
при Правительстве РФ*

Поступила в редакцию 23 октября 2017 г.

**Аннотация:** *статья посвящена анализу положений Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., касающихся компетенции национальных судебных органов по рассмотрению соответствующих споров. На основании толкования норм данного международного договора РФ и исходя из складывающейся судебной практики сделан вывод, что Конвенция устанавливает исключительный характер компетенции суда, определенного в пророгационном соглашении. Российский суд, несмотря на имеющееся соглашение о выборе суда иной страны – участницы Конвенции, не должен отказываться в принятии иска к своему рассмотрению, если выбранный иностранный суд по каким-то причинам решил не рассматривать возникший спор.*

**Ключевые слова:** *договор международной дорожной перевозки грузов, соглашения о подсудности споров, пророгационное соглашение, международная подсудность.*

**Abstract:** *the article is devoted to the analysis of the provisions of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956, concerning the competence of national judicial authorities to the correspondent litigation activity. Based on the interpretation of the norms of this international treaty of the Russian Federation and based on appearing court practice, it is concluded that the Convention establishes the exclusive nature of the competence of the court, as defined in the agreement to submit. The Russian court, in spite of the existing agreement on the choice of the court of another country-party to the Convention, must not refuse to accept the claim for its consideration if the chosen foreign court for some reason has decided not to consider the arisen dispute.*

**Key words:** *contract for international road carriage of goods by road, agreements on the jurisdiction of disputes, agreement to submit, international jurisdiction.*

В современных условиях развития внешнеторгового товарооборота транспорт, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства, играет огромную роль в экономической жизни любой страны. В процессе деятельности транспортные компании вступают в различные правовые отношения с другими хозяйствующими субъектами, а также между собой. Особое значение имеют договорные отношения. Перемещение грузов составляет основное содержание в сфере деятельности транспорта.

Поэтому договор перевозки, как справедливо отмечает Т. Е. Абова, занимает центральное место среди транспортных договоров<sup>1</sup>.

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются как во внутреннем, так и в международном сообщении. Ведущая роль в грузовых международных перевозках принадлежит автомобильному транспорту. Условия перевозок в международном сообщении установлены не только внутренними нормативными актами, но и соответствующими международными договорами. К последним относится, в частности, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. (далее – Конвенция)<sup>2</sup>. По мнению О. Н. Садикова, эта важная и практически применяемая в России Конвенция не получила в российских юридических кругах необходимой известности и остается недостаточно изученной<sup>3</sup>.

Конвенция призвана унифицировать условия международной дорожной перевозки грузов, включая документы, применяемые для такой перевозки. В сферу действия Конвенции входит любой договор дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, если указанные в договоре место принятия груза и место, предназначенное для сдачи груза, находятся в двух разных странах, хотя бы одна из которых является участницей Конвенции, независимо от места жительства и национальности сторон договора.

Немаловажная роль в правильной и четкой организации процесса перевозки принадлежит правовому регулированию ответственности транспортных компаний за утрату, недостачу, порчу и повреждение груза. Отсюда большое значение приобретает вопрос об ответственности за сохранность перевозимых грузов (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по перевозке грузов), способе и средствах защиты нарушенных прав, которые дифференцируются на судебные и несудебные.

Нет сомнения в том, указывает Т. Е. Абова, что «иск представляет собой процессуальное средство защиты права. Понятие «иск» неразрывно связано с судебной защитой права, то есть через суд»<sup>4</sup>.

Возможность практического осуществления права на обращение в суд за защитой нарушенных прав и интересов зависит от определенных условий. По спорам, вытекающим из договора международной дорожной

<sup>1</sup> См.: Абова Т. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта // Избр. труды. Гражданский и арбитражный процесс. Гражданское и хозяйственное право. М., 2007. С. 969.

<sup>2</sup> Союз ССР присоединился к Конвенции в 1983 г. (см.: Указ Президиума ВС Союза ССР от 1 августа 1983 г. № 9763-Х // Ведомости ВС СССР. 1983. № 32. Ст. 491).

<sup>3</sup> См.: Садиков О. Н. Ответственность перевозчика при международных автомобильных перевозках грузов. Оценка доказательств по спору // Садиков О. Н. Вопросы гражданского права и международного частного права : избр. труды. М., 2015. С. 654.

<sup>4</sup> Абова Т. Е. Иск – универсальное средство защиты права // Избр. труды... С. 192.

перевозки грузов, предпосылкой права на обращение в суд является соблюдение правил международной подсудности. Нормы международной подсудности призваны определить юрисдикцию государства, судебные органы которого наиболее эффективным образом защитят нарушенные права и законные интересы субъектов соответствующих правоотношений<sup>5</sup>. Вследствие этого проблема выбора надлежащей судебной юрисдикции, правильного определения международной подсудности при реализации права на доступ к суду приобретает особую значимость.

В то же время, как отмечает О. Н. Садиков, при определении того, какая судебная юрисдикция обладает компетенцией на рассмотрение споров, вытекающих из договора международной перевозки груза автомобильным транспортом, возникают известные трудности<sup>6</sup>.

По спорам, возникающим из перевозки, подпадающей под действие Конвенции, истец может обратиться, кроме судов стран – участниц Конвенции, согласованных сторонами, в суд страны, на территории которой: а) ответчик имеет обычное место жительства; б) находится основное коммерческое предприятие ответчика или отделение либо агентство, через посредство которых был заключен договор перевозки; в) находится место принятия груза к перевозке либо место, предназначенное для сдачи груза. Обращение в другие суды не допускается<sup>7</sup>.

Рассмотрим реализацию обозначенных выше норм на конкретных примерах.

Иностранная фирма «Э» (Белоруссия) обратилась в Арбитражный суд Московской области с иском к российской компании «С» о взыскании задолженности, образовавшейся в результате ненадлежащего исполнения обязательства по оплате услуг, оказанных по договору международной перевозки<sup>8</sup>. Решением суда, оставленным без изменения постановлением апелляционного суда, исковые требования удовлетворены.

Не согласившись с принятыми по делу судебными актами, российская компания «С» обжаловала их в суд кассационной инстанции. По мнению заявителя, предъявленный иск не подлежал рассмотрению в российском суде, поскольку спор вытекает из договора перевозки, заключенного между иностранным предприятием «Т» (Республика Польша) и компанией «С». В этом договоре указано, что все споры подлежат разрешению в суде по месту нахождения истца в соответствии с положениями Конвенции. В договорах уступки прав требования между иностранным предприятием «Т» и белорусской фирмой «Э» иная юрисдикция не согласована. Заявитель жалобы также отметил, что в случае уступки прав требования, специальная оговорка о подсудности спора не утрачивает своего

<sup>5</sup> См.: Шукин А. И. Вопросы подсудности в международных договорах с участием России. М., 2015. С. 27–28.

<sup>6</sup> См.: Садиков О. Н. Указ. соч. С. 657.

<sup>7</sup> См.: Международное частное право : учебник / отв. ред. Н. И. Марышева. М., 2004. С. 318.

<sup>8</sup> Постановление Арбитражного суда Московского округа от 16 сентября 2015 г. по делу № А41-72614/14. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

значения без письменного согласия другой стороны основного договора перевозки. Соответственно, возникший спор должен быть рассмотрен в суде по месту нахождения иностранного предприятия «Т», т. е. в Польше, или по месту нахождения иностранной фирмы «Э» – в Белоруссии. Рассмотрение спора по месту нахождения ответчика противоречит ст. 37 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее – АПК РФ)<sup>9</sup> о договорной подсудности.

Окружной суд, проанализировав доводы кассационной жалобы, счел, что перед ним поставлен вопрос о проверке подсудности дела Арбитражному суду Московской области, но не о подведомственности возникшего спора арбитражному суду. Здесь, конечно, важно не запутаться в терминологии и сути правовых явлений, поскольку категории «внутренняя подведомственность» и «внутренняя подсудность», хотя и имеют сходные черты с категорией «международная подсудность», говорить об их тождественности нельзя, каждая из них решает разные задачи в судебной сфере. Поэтому если быть точнее, то окружному суду надлежало ответить на вопрос, касающийся международной подсудности, т. е. о компетенции судов конкретного государства (Российской Федерации) по рассмотрению спора с участием иностранных лиц.

Окружной суд при решении указанного вопроса исходил из следующего. Между российской компанией «С» (заказчиком) и иностранным предприятием «Т» (перевозчиком) заключен договор перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении (из Германии в Россию). Права кредитора по этому договору были переуступлены белорусской фирме «Э».

Согласно ст. 35 АПК РФ иск предъявляется в арбитражный суд субъекта РФ по месту нахождения или месту жительства ответчика. Подсудность, установленная в ст. 35 и 36 АПК РФ, может быть изменена по соглашению сторон до принятия судом заявления к своему производству (ст. 37 АПК РФ). Соглашение о подсудности спора, заключенное сторонами в установленном законом порядке, обязательно как для сторон, так и для суда.

Между тем ссылка на приведенные положения Кодекса, регламентирующие внутреннюю территориальную подсудность споров между сторонами одной национальной принадлежности, наталкивает на мысль о том, что окружной суд не в полной мере разобрался в сущности международной подсудности. Данный правовой институт урегулирован в иных положениях, а именно в ст. 247–249 АПК РФ. Стоит также отметить, что двусторонние и многосторонние международные договоры РФ могут содержать иные правила, определяющие компетенцию российских судов по делам с участием иностранных лиц, чем правила, предусмотренные в АПК РФ. В таком случае при определении компетентного суда приоритетному применению подлежат нормы международного договора, определяющего положения о подсудности. Это прямо следует из положений

---

<sup>9</sup> Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 30. Ст. 3012.

ч. 3 ст. 3 АПК РФ. Поэтому ссылка окружного суда на нормы о внутренней подсудности в данном случае, по нашему мнению, неуместна.

Что касается судьбы соглашения о подсудности при заключении договора цессии, то здесь окружной суд руководствовался ст. 382, 384 Гражданского кодекса Российской Федерации<sup>10</sup> и исходил из того, что пророгационное соглашение представляет собой одну из составных частей содержания права требования, перешедшего к новому кредитору. Перемена лиц в уже существующем обязательстве не изменяет предусмотренного им условия о договорной подсудности. Следовательно, наличие договора цессии в данном случае не изменяет подсудности спора, вытекающего из отношений, связанных с договором международной перевозки. В самом деле, данный подход можно считать сложившимся в российской судебной практике<sup>11</sup>. Некоторые авторы в юридической литературе не ставят под сомнение правильность такой позиции<sup>12</sup>.

Однако, по нашему мнению, автоматическое распространение условий пророгационного соглашения при цессии по обязательству не всегда позволяет соблюсти необходимый баланс интересов в отношениях между сторонами и, в частности, может усложнить защиту интересов должника (ответчика). Один вопрос, когда стороны в пророгационном соглашении избрали конкретный судебный орган того или иного государства в качестве компетентного рассматривать возникшие и могущие возникнуть между ними споры по данному договору. Другой вопрос – заключение и исполнение пророгационного соглашения, согласно которому споры из правоотношений сторон должны рассматриваться в суде страны той стороны, которая в будущем выступит истцом. Хорошо, если права по договору с такой оговоркой о подсудности споров будут уступлены юридическому лицу, имеющему ту же «национальность», что и правопреемник. Но когда местом инкорпорации или местом нахождения органа управления, т. е. место «домицилия» компании-правопреемника, выступающего в качестве истца, например вместо Республики Беларусь окажется Великобритания, то для должника в России ни о какой взаимной выгоде, которая изначально предполагалась при заключении пророгационного соглашения, не может идти речи. Разница только в размере судебных издержек (не говоря уже о разных сроках рассмотрения дел в судах той или иной страны) ставит российского должника в невыгодное положение. Кстати, в анализируемом деле место «домицилия» сторон договора цессии находилось в разных странах. В данном случае весьма важно гарантировать должнику равную защиту его прав, возможно, путем получения его согласия на осуществление цессии, если исполнение пророгационного соглашения заведомо ставит должника в невыгодное положение.

<sup>10</sup> Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. № 32. Ст. 3301.

<sup>11</sup> См., например: Обзор судебной практики по некоторым вопросам, связанным с рассмотрением арбитражными судами дел с участием иностранных лиц : информационное письмо Президиума ВАС РФ от 9 июля 2013 г. № 158 (п. 5).

<sup>12</sup> См., например: *Мамаев А. А.* Международная судебная юрисдикция по трансграничным гражданским делам. М., 2008. С. 148–149.

Далее окружной суд указал на прописанную в договоре международной перевозки согласованность сторон о стремлении к урегулированию споров и разногласий в случае их возникновения из договора или в связи с ним – путем переговоров или переписки. Если стороны не придут к согласию, то все споры подлежат разрешению в суде (арбитраже) по месту нахождения истца в соответствии с положениями Конвенции.

Вместе с тем окружной суд обратил внимание на то, что определением Экономического суда г. Минска исковое заявление белорусской фирмы «Э» к российской компании «С» возвращено истцу, поскольку содержащееся в договоре международной перевозки соглашение о подсудности вытекающих из него споров распространяется только на лиц, непосредственно являющихся сторонами этого договора. По мнению иностранного суда, пророгационное соглашение, являясь по своей правовой природе процессуальным, не может распространяться на отношения лиц, не участвующих в нем, и не может быть предметом цессии, равно как не может распространять свое действие на правопреемников – участников такого соглашения (в материально-правовом смысле), соглашение о подсудности действует только непосредственно в отношении стороны договора. Как видим, по вопросу судьбы соглашения о подсудности при правопреемстве иностранный суд придерживается иной точки зрения, чем российский.

Учитывая судебный акт иностранного суда, окружной суд согласился с выводом нижестоящего суда о том, что прекращение производства по делу по мотиву некомпетентности российского суда лишило бы иностранную фирму «Э» права на судебную защиту.

Относительно довода кассационной жалобы о компетенции судов Республики Польша с учетом места нахождения первоначального кредитора – иностранного предприятия «Т», то он также был признан несостоятельным ввиду следующего. По мнению окружного суда, согласно буквальному прочтению договора международной перевозки стороны определили не конкретный компетентный суд по месту нахождения одной из сторон договора, а по месту нахождения истца, т. е. привязав место разрешения спора к процессуальному положению стороны спора. Поскольку спор касался исполнения обязательств, право требования которых перешло к новому кредитору после уступки прав, цессия произведена до обращения с иском в суд, истцом по делу в отношении такого требования с момента подачи иска полноправно выступает цессионарий (новый кредитор). Процессуальное положение истца лицо приобретает с момента принятия дела к производству суда. Против этого трудно что-либо возразить.

Рассматриваемый казус, правда, затрагивает еще один весьма актуальный в настоящее время вопрос о круге подлежащих признанию и исполнению в России актов иностранных судов, который, несомненно, требует отдельного рассмотрения. В данном случае отметим лишь то, что российский суд принял во внимание судебный акт иностранного суда, который по общему правилу не подлежит признанию на территории Рос-

сийской Федерации. Признание и обязательность исполнения на территории Российской Федерации судебных актов, принятых иностранными судами, определяются международным договором РФ, федеральным законом (ч. 4 ст. 16 АПК РФ). В ч. 1 ст. 245.1 АПК РФ речь идет о признании только иностранных судебных решений по существу спора. В силу действующих международных договоров РФ определение иностранного суда о возвращении искового заявления не входит в круг подлежащих признанию судебных постановлений. Соответственно такой судебный акт не имеет юридических последствий за пределами того государства, где он вынесен, не имеет юридической силы и не обязателен для органов государственной власти другого государства.

Несмотря на указанное обстоятельство, считаем, что российский суд принял верное решение. В соответствии с ч. 1 ст. 46 Конституции РФ каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод. Этому конституционному положению корреспондирует норма ч. 2 ст. 254 АПК РФ, согласно которой иностранные лица имеют право обращаться в арбитражные суды в Российской Федерации для защиты своих нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности. В ином случае из-за отказа в рассмотрении дела как иностранным, так и российским судом белорусская фирма «Э» была бы лишена права на судебную защиту, гарантированного законом. Очевидно, что, ставя под сомнение компетенцию Арбитражного суда Московской области, российская компания «С» (ответчик) не столько отстаивала свое право на «удобный суд», сколько пыталась затянуть рассмотрение спора по существу.

Другой вопрос, который возник на практике : допускают ли положения п. 1 ст. 31 Конвенции возможность определения судебной юрисдикции по выбору истца при наличии пророгационного соглашения. Иными словами, речь идет о наличии (отсутствии) приоритета такого соглашения над иными альтернативными вариантами международной подсудности, предусмотренными в Конвенции, например определение подсудности исходя из привязки к месту отгрузки груза. Рассмотрим данный вопрос на конкретном примере из судебной практики.

Российская фирма «Л» обратилась в Арбитражный суд Белгородской области с иском к иностранному предприятию «Э» о взыскании задолженности по договору международной перевозки груза. Суд первой инстанции, с которым согласился апелляционный суд, производство по делу прекратил<sup>13</sup>. В ходе рассмотрения дела суды установили, что между российской компанией «Т» (перевозчиком) и иностранным предприятием «Э» (экспедитором) был заключен договор об организации автомобильных перевозок грузов в международном и внутриреспубликанском сообщении, предметом которого является порядок взаимоотношений,

---

<sup>13</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 30 января 2015 г. по делу № А08-1988/2014. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

возникающих между экспедитором и перевозчиком при планировании, осуществлении и расчетах за автомобильные перевозки грузов. В договоре предусмотрено, что при его исполнении стороны руководствуются в том числе Конвенцией.

Во исполнение заключенного договора иностранное предприятие «Э» (ответчик) поручила российской компании «Т» организацию перевозки груза из Германии в Россию (г. Белгород). В последующем компания «Т» уступила свои права-требования по договору международной перевозки к иностранному предприятию «Э» российской фирме «Л».

Поскольку иностранное предприятие «Э» принятое на себя обязательства по оплате оказанных услуг по организации международной перевозки не исполнило надлежащим образом, российская фирма «Л» как правопреемник по договору обратилась за судебной защитой своих нарушенных прав. В обоснование компетенции российского суда рассматривать возникший спор фирма «Л» сослалась на подп. «б» п. 1 ст. 31 Конвенции.

Окружной суд, пересмотрев по жалобе российской фирмы «Л» принятые по делу судебные акты, оставил их без изменения, приведя следующие аргументы.

Действительно, в силу названной правовой нормы истец по любым спорам, возникающим по поводу перевозок, производимых в соответствии с Конвенцией, может обращаться помимо компетентных судов стран, участвующих в данном международном акте, указанных с общего согласия сторонами, к суду страны, на территории которой находится место принятия груза к перевозке или место доставки, и может обратиться только к этим судам. Приведенная норма Конвенции, по мнению окружного суда, является диспозитивной, поскольку предусматривает самостоятельность лиц, позволяя им урегулировать отношения по собственному усмотрению.

Вместе с тем в заключенном сторонами договоре об организации перевозок грузов имеется соглашение о рассмотрении всех споров в Хозяйственном суде г. Минска. Возможность заключения такого соглашения, как указал окружной суд, предусмотрена в российском законодательстве (ст. 249 АПК РФ) и законодательстве Республики Беларусь (ст. 237 Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь).

Окружной суд в обоснование последствий заключения пророгационного соглашения сослался также на Соглашение о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, от 20 марта 1992 г.<sup>14</sup> и Конвенцию о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам от 7 октября 2012 г. (далее – Кишиневская конвенция). Поскольку, по нашему мнению, какая-либо необходимость в этом отсутствовала, то ни один из этих международных актов не подлежал применению. Тем более, что Кишиневская

---

<sup>14</sup> Россия ратифицировала данный документ постановлением ВС РФ от 9 октября 1992 г. № 3620-1 // Ведомости СНГ и ВС РФ. 1992. № 44. Ст. 2472.



конвенция не ратифицирована Российской Федерацией. В основе спора лежали отношения по международной дорожной перевозке грузов, следовательно, к отношениям сторон подлежала применению Конвенция. В данном случае нормы одного международного договора (Конвенции), носящие специальный характер и поэтому подлежащие приоритетному применению, не могут быть компенсированы нормами другого договора, носящими общий характер. В части, не урегулированной нормами Конвенции, при определении компетенции российского суда и последствий ее отсутствия подлежали применению соответствующие нормы АПК РФ. Таким образом, достаточно было ссылки на положение п. 1 ч. 1 ст. 150 АПК РФ.

Примечательно, что окружной суд не принял во внимание ссылку заявителя жалобы на судебный акт по другому делу, в котором положения ст. 31 Конвенции истолкованы в ином значении, что в рамках данного спора. Фабула другого дела и позиция по нему апелляционного суда сводятся к следующему<sup>15</sup>.

Российская компания обратилась в Арбитражный суд Московской области с иском к немецкой фирме о взыскании денежного долга, которое было возвращено судом, поскольку между сторонами договора международной перевозки достигнуто соглашение о том, что все вытекающие из него споры и разногласия подлежат рассмотрению в суде по месту нахождения ответчика (Германия). Однако апелляционный суд счел данный вывод ошибочным по следующим основаниям. В договоре стороны предусмотрели, что его условия, в том числе ответственность немецкой фирмы (исполнителя), регулируются Конвенцией, согласно которой по спорам, возникающим из договоров перевозки, которые регулируются данным международным актом, истец может обращаться помимо компетентных судов государств-участников, указанных сторонами в соглашении, также и к суду того государства, на территории которого находится место доставки груза (ст. 31). Таким образом, Конвенцией, по мнению апелляционного суда, истцу предоставлено право выбора между судом, указанным в пророгационном соглашении, и судом государства, на территории которого находится место доставки груза. Из счетов-фактур, грузовой квитанции следует, что местом доставки груза является Московская область (Россия). Следовательно, реализовав право выбора между несколькими юрисдикциями (видами международной подсудности), истец, как указал апелляционный суд, вправе был обратиться в российский суд<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> См.: Постановление Десятого арбитражного апелляционного суда от 16 ноября 2011 г. по делу № А41-34323/11. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>16</sup> Важно, что вынесенное по данному делу решение Арбитражного суда Московской области от 9 июня 2012 г. впоследствии было признано Земельным судом г. Аугсбурга (Федеративная Республика Германия) и приведено в исполнение (см.: Решение от 9 июля 2013 г. по делу № 081 О 3956/12. URL: <http://www.cisarbitration.com/wp-content/uploads/2013/10/LG-A-decision.pdf> (дата обращения: 19.10.2017).

Однако окружной суд интерпретировал положение Конвенции в ином смысле. По его мнению, данный документ устанавливает исключительный характер компетенции суда для рассмотрения спора, определенного сторонами в пророгационном соглашении. Иными словами, презюмируется, что никакой иной суд, кроме согласованного сторонами в соглашении о подсудности, не вправе признавать себя компетентным рассматривать возникший спор.

Судья Верховного Суда РФ согласилась с выводами окружного суда, отказав в передаче жалобы российской фирмы «Э» для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ<sup>17</sup>.

Схожая позиция изложена в недавно принятом постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 27 июня 2017 г. № 23 «О рассмотрении арбитражными судами дел по экономическим спорам, возникающим из отношений, осложненных иностранным элементом». В п. 17 данного документа разъяснено: если иное не предусмотрено правилами об исключительной компетенции, при наличии пророгационного соглашения и международного договора, устанавливающего правила определения компетенции, применяются положения пророгационного соглашения. Здесь же указано: компетентный суд определяется по усмотрению истца в соответствии с Конвенцией при отсутствии пророгационного соглашения сторон.

Если обратиться к Венской конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. (далее – Венская конвенция)<sup>18</sup>, то в ней указано: договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора (п. 1 ст. 31). При этом значимо, что толкование международного договора по смыслу ст. 32 Венской конвенции не должно приводить к результатам, которые являются явно абсурдными или неразумными. Исходя из этого представляется, что рассмотрение пророгационного соглашения, о котором идет речь в п. 1 ст. 31 Конвенции, как равнозначной альтернативы в выборе подсудности по усмотрению истца ведет к неразумному выводу о том, что двустороннее соглашение сторон о компетентном суде может быть впоследствии преодолено произвольным односторонним усмотрением и выбором истца. В связи с этим позиция, которую занял окружной суд в рассмотренном деле, видится вполне обоснованной.

Таким образом, мы пришли к следующим выводам. Иск по спору, возникшему по поводу международной дорожной перевозки грузов, осуществляемой в соответствии с Конвенцией, может быть предъявлен в компетентный суд стран – участниц данного международного договора, указанный в пророгационном соглашении. Только при отсутствии тако-

---

<sup>17</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 1 апреля 2015 г. № 310-ЭС15-2671. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>18</sup> Ведомости ВС Союза ССР. 1986. № 37. Ст. 772.

го соглашения возможно подать иск по усмотрению истца в суд страны, где находятся, например, обычное местожительство ответчика или место принятия (доставки) перевозимого груза.

Российский суд, несмотря на имеющееся соглашение о выборе суда иной страны – участницы Конвенции, не должен отказывать в принятии к своему рассмотрению возникшего спора, если выбранный иностранный суд по каким-то причинам решил не проводить слушание дела, в частности, по мотиву недействительности заключенного пророгационного соглашения. В случае отказа российского суда в рассмотрении иска истец может быть лишен права на судебную защиту, гарантированного законом.

Автоматическое распространение условий пророгационного соглашения при цессии по договору международной перевозки не всегда позволяет соблюсти необходимый баланс интересов в отношениях между сторонами и порой может усложнить защиту интересов должника (ответчика). Поэтому весьма важно гарантировать должнику равную защиту его прав, возможно, путем получения его согласия на осуществление цессии, если исполнение пророгационного соглашения заведомо ставит должника в невыгодное положение.

*Институт законодательства и  
сравнительного правоведения при Пра-  
вительстве РФ*

*Шукин А. И., ведущий научный со-  
трудник отдела международного част-  
ного права, кандидат юридических наук,  
старший преподаватель Университета  
имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*

*E-mail: ashukin14@yandex.ru*

*Institute of Legislation and Comparative  
Law under the Government of the Russian  
Federation*

*Shchukin A. I., Leading Researcher of  
the International Private Law Department,  
Candidate of Legal Sciences, Senior Lectu-  
rer of the Kutafin Moscow State Law Uni-  
versity*

*E-mail: ashukin14@yandex.ru*