

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

**ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТОМ**

Магистерская диссертация
обучающегося по магистерской программе «Гражданское право,
семейное право, международное частное право»
очной формы обучения, группы 01001611
Виноградовой Марии Викторовны

Научный руководитель:
к.ю.н., доцент
Степанюк А.В.

Рецензент:
Судья Белгородского
областного суда
Стефановская Л.Н.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	9
§ 1.1. История становления и развития перевозок грузов автомобильным транспортом в России.....	9
§ 1.2. Понятие и правовая природа перевозки грузов автомобильным транспортом.....	16
§ 1.3. Договор – как основание возникновения обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом.....	24
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА СТОРОН, УЧАСТВУЮЩИХ В ОТНОШЕНИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	33
§ 2.1. Характеристика прав и обязанностей перевозчика по договору воздушной перевозки.....	33
§ 2.2. Характеристика прав и обязанностей пассажира по договору воздушной перевозки.....	43
ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	56
§ 3.1. Ответственность сторон по договору перевозки грузов автомобильным транспортом согласно законодательству РФ.....	56
§ 3.2. Ответственность сторон по договору перевозки грузов автомобильным транспортом в международных перевозках.....	77
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	87
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	92

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. На сегодняшний день в России автомобильный транспорт обеспечивает более 55% объема перевозок грузов. Парк грузовых автотранспортных средств насчитывает 5,3 млн. автомобилей. На международном рынке транспортных услуг автомобильные перевозки грузов занимают особое место. Несмотря на то, что доля автомобильного транспорта по объему перевозимых в международном сообщении грузов равна 6% от объема перевозок всеми видами транспорта, по стоимости перевозимых грузов на автомобили приходится 20% от объема перевозок всеми видами транспорта. Общий объем доходов от предоставления транспортных услуг оценивается в 4-5 млрд. долларов США, на долю российских перевозчиков приходится около 800 млн.

Автомобильные перевозки грузов являются одной из выгодных областей деятельности экономики и имеют преимущество, поскольку доставка грузов автомобильным транспортом отличается значительной гибкостью и скоростью. Отправителю груза важно укладываться в запланированные сроки, в противном случае бизнесу грозят непредвиденные издержки. Автомобильные перевозки, как правило, осуществляются оперативно. Еще к одному преимуществу можно отнести то, что автомобильная перевозка менее «требовательна» к упаковке в отличие от других способов перевозки. Это позволяет сэкономить время при подготовке товара к отгрузке. В России автомобильные перевозки пользуются большим спросом у предприятий малого и среднего бизнеса, поскольку данные предприятия оперируют небольшими объемами товаров и в большинстве случаев осуществляют перевозки на сравнительно небольшие расстояния до 1,5 тысяч км и в Европейской части РФ. Существуют и некоторые минусы перевозок грузов автомобильным транспортом: по соотношению «расстояние-объем-цена» автомобильные перевозки отличаются наиболее

высокой скоростью. Перевозить грузы на дальние расстояния намного выгоднее по железной дороге. Кроме того, в зимний период сужается география доставки, которая, как правило, осуществляется по европейской части России.

Как мы видим, автомобильные перевозки имеют ряд неоспоримых преимуществ, что и делает их наиболее востребованным средством всех грузоперевозок. В связи с этим возникает необходимость правового регулирования автомобильных перевозок грузов. Законодательство в области транспорта должно обеспечить совершенствование перевозочного процесса. Автомобильный транспорт является источником повышенной опасности, поэтому появляется необходимость создания гарантий безопасности движения автотранспорта и перемещения грузов посредством автомобильного транспорта, обеспечения возмещения вреда в случае потери груза или его повреждения, назначения ответственности за нарушение правил перевозки грузов. Общество постоянно находится в движении и стремится к глобализации, внедряются новые совершенные технологии, увеличиваются объемы торговли и грузопотоки, совершенствуются транспортные средства, поэтому возникает необходимость создания законодательства, которое не противоречило бы современному обществу, а способствовало его развитию. В организации автомобильных перевозок в настоящее время существует много проблем, к числу которых относятся отсутствие единого законодательства об автотранспортной деятельности, единого понятийного аппарата, регулирования отношений по оплате вознаграждения за осуществление перевозки и др. Все вышеизложенное предопределяет актуальность магистерской диссертации.

Степень научной разработанности темы. К проблемным вопросам, связанным с договором перевозки грузов автомобильным в юридической науке был и остаётся повышенный интерес. Вопросы правовой природы перевозки грузов автомобильным транспортом изучались многими учёными-цивилистами прошлого и современности. Так, в работе представлены

исследования М.И. Брагинского, А.М. Бянкиной, В.А. Егизарова, Н.Ю. Ерпылевой, С.Е. Нарышкина, А.В. Попова, В.И. Савина, А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого, Т.Я. Харбиевой и др.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие в результате осуществления перевозок грузов автомобильным транспортом, а также проблемы которые возникают при реализации закона положений регламентирующих отношения по перевозке грузов автотранспортом.

Предметом диссертационного исследования является положения Российского гражданского законодательства, посвященные регламентации отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом.

Цель диссертационного исследования состоит в том, чтобы проанализировать действующие нормативно-правовые акты для выработки теоретических и практических предложений, направленных на совершенствование гражданско-правового регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом.

В соответствии с поставленной целью основными **задачами диссертационного исследования** являются:

- исследовать этапы становления и развития грузоперевозок автомобильным транспортом в России;
- рассмотреть особенности договора перевозки грузов автомобильным транспортом;
- определить особенности правового положения сторон, участвующих в отношениях по перевозке груза автомобильным транспортом;
- исследовать основания и условия наступления ответственности сторон в отношениях по перевозке груза автомобильным транспортом согласно законодательству Российской Федерации;
- исследовать основания и условия наступления ответственности сторон в отношениях по перевозке груза автомобильным транспортом согласно международному законодательству.

Методологическую основу диссертационного исследования составляют совокупность общенаучных методов познания, таких как анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение, системный подход, специальные методы (исторический, статистический, структурно-функциональный), а также частноправовые методы (формально-юридический, сравнительно-правовой).

Нормативную основу диссертационного исследования составляют Конституция РФ, международные договоры, ратифицированные РФ, Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ (ред.) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», другие федеральные законы и подзаконные акты, регулирующие перевозку грузов автомобильным транспортом.

В работе также использовались примеры судебной практики, что составило **эмпирическую основу диссертационного исследования**: Решение Арбитражного суда Республики Татарстан от 23 июня 2010 г. по делу № А65-7253/2010-СГ2-55; Решение Арбитражного суда Пермского края от 18 июня 2010 г. по делу № А50-4927/2010 и др.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем: исследована общая характеристика гражданско-правового регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом; проанализирована правовая природа перевозки грузов автомобильным транспортом; раскрыто понятие перевозки грузов автомобильным транспортом; охарактеризована история становления и развития перевозок грузов автомобильным транспортом в России; раскрыто содержание договора перевозки грузов автомобильным транспортом; исследована ответственность сторон по договору перевозки грузов автомобильным транспортом.

В ходе исследования были сформулированы **положения, выносимые на защиту**:

1. В определение договора перевозки груза автомобильным транспортом следует внести изменения. Как показывает практика, плату за перевозку груза может осуществлять как отправитель груза, так и его получатель. Лицо, являющееся плательщиком за перевозку груза, определяется договором между грузоотправителем и грузополучателем. Грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной. И в действительности он может не платить за перевозку, поскольку инициатором перевозки является получатель груза. Но Гражданский кодекс РФ обязывает платить за перевозку именно отправителя груза. Вышесказанное позволяет утверждать, что под договором перевозки груза следует понимать обязанность перевозчика доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и получить за перевозку вознаграждение от инициатора перевозки. Таким образом, в законодательство стоит, как нам кажется, внести определение «инициатор перевозки», под которым понимается лицо (грузоотправитель, грузополучатель), являющееся заказчиком перевозки и имеющее обязательство уплатить за перевозку груза установленную плату;

2. На законодательном уровне стоит включить положения, регулирующие размер провозной платы. Как показывает практика, стоимость перевозки зависит от многих факторов и может намного отличаться от реальности, что наносит вред лицу, осуществляющему плату за перевозку груза. По этой причине рекомендуем установить предел стоимости, превышать который перевозчик не вправе, либо рассчитывать стоимость перевозки согласно пройденному расстоянию, но при этом не упускать из виду постоянные колебания цен на бензин;

3. В период экономического кризиса, а также по его прошествии участились случаи пропажи грузов и перевозчиков, осуществляющих перевозку. Во избежание таких случаев, государству необходимо ввести меры, препятствующие возникновению таких случаев. Вариантом является наделе-

ние обязанностью грузоотправителя проверять перевозчика, а именно собирать полный пакет документов о перевозчике (Устав, ИНН и т.д.) Со стороны государства необходимо разработать специальный Интернет-сайт, позволяющий контролировать надежность того или иного перевозчика.

Практическая и теоретическая значимость диссертационного исследования выражается в востребованности накопленного опыта применения норм перевозке грузов автомобильным транспортом. В диссертационном исследовании произведен подробный анализ действующих процессуальных норм, а также материалов судебной практики арбитражных судов.

Выводы, содержащиеся в работе, могут быть использованы в ходе правоприменительной практики, в работе судов, адвокатских образований, юридических фирм и т.д.

Апробация результатов исследования. В процессе исследования автором работы была опубликована статья по данной тематике:

1) Виноградова М.В. Понятие и правовая природа перевозки грузов автомобильным транспортом // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей IV Международной научно-практической конференции. В 2 ч. Ч. 1. Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2017. 276с. С.64-66;

2) Виноградова М.В. Понятие и правовая природа перевозки грузов автомобильным транспортом // МЦНС «Наука и просвещение», Международная научно-практическая конференция «Фундаментальные основы инновационного развития науки и образования» (в печати).

Структура магистерской диссертации предопределена содержанием темы, обусловлена целью, задачами.

Магистерская диссертация состоит из введения, трех разделов, объединяющих семь подразделов, заключения и списка использованной литературы. В 1 разделе дается общая характеристика гражданско-правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом, а именно

рассматривается история становления и развития перевозок грузов автомобильным транспортом, рассматриваются правовая природа и основные понятия автомобильных перевозок грузов, изучаются основания возникновения обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом. Во 2 разделе проводится анализ правового статуса сторон, участвующих в отношениях по перевозке грузов автомобильным транспортом: перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя. Раздел 3 посвящен вопросам ответственности сторон при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом согласно законодательству Российской Федерации, а также согласно международному законодательству при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов. В заключении делаются выводы по итогам проделанной работы.

ГЛАВА 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

§ 1.1. История становления и развития перевозок грузов автомобильным транспортом в России

Перевозки грузов, в том числе крупногабаритных и очень тяжелых осуществлялись с незапамятных времен, задолго до появления автомобилей.

Днем рождения автомобильного транспорта России следует считать 16 июля 1872 года, когда Александр Иванович Орловский получил первую государственную лицензию на перевозку тяжестей в Санкт-Петербурге посредством паромобиля¹.

Первое грузовое автопредприятие в России было создано в 1904 году в Санкт-Петербурге. К 1905 году автотранспортная наука дала теоретическое обоснование сферы применения грузовых автомобилей, которые к тому времени уже достигли достаточного совершенства и свободно перемещались не только по городским улицам, но и стали пригодными для работы вне городов.

К началу русско-японской войны автомобилями для грузовых и пассажирских перевозок владели только наиболее крупные фирмы. Главной причиной стали слишком высокая цена автомобиля, дороговизна его содержания и оплаты шоферов, долговременность ремонта, отсутствие хороших дорог. Поскольку только крупные фирмы достигали высокой интенсивности перевозок, это и позволяло эксплуатировать им подвижной состав достаточно дешево.

Разделение пассажирского и грузового автотранспорта было

¹ Источники гражданского права Российской империи XIX – начала XX веков: монография / Под. ред. Тесля А.А. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. С. 65.

законодательно оформлено в 1907 году «Правилами по перевозке на автомобилях тяжестей и пассажиров».

Область применения грузовых автомобилей в России в 1908 году значительно расширилась. В Москве широко использовались грузовики не только для перевозки промышленной продукции, но и для доставки продовольственных товаров. Грузовики стали чаще использоваться и на периферии.

В 1913 году на рассмотрение Государственной думы был внесен проект Гражданского уложения, согласно которому по договору перевозки по договору перевозки перевозчик обязуется за вознаграждение (провозную плату) доставить сухим путем или водой в указанное место пассажиров либо вверенный ему, перевозчику, отправителем груз и сдать последний в месте назначения определенному лицу (получателю). Таким образом, в проект были включены все общие положения, относящиеся к различным видам перевозок, что обеспечивало единообразное регулирование сходных правоотношений, вытекающих из перевозки грузов, пассажиров и багажа. Под регулирование данного правового акта попадали автомобильные перевозки¹.

В советский период признание отношений по перевозке пришло не сразу, так например, в Гражданском кодексе РСФСР 1922 г. отсутствовали нормы, регулирующие договора перевозки.

В 1930 году состояние автомобильных грузовых перевозок практически не улучшилось: низкая общая грузоподъемность, не приспособлены к работе автотранспорта пункты погрузки и разгрузки, постоянные проблемы с ремонтом. Дорожные и климатические условия вызывали повышенное изнашивание машин, большой расход топлива. Все

¹ Автомобили в России. История автомобилестроения // Информационно-правовой портал «Бест Право». Режим доступа: <http://avtostroi-history.ru/about/dooktome/Avtoperevozku/index.html>

это, в свою очередь, приводило к удорожанию эксплуатации, вызывая повышение стоимости перевозимой продукции. Одним из путей совершенствования грузовых перевозок с начала 1930-х годов стало изучение грузопотоков, хронометраж и обследование. Были разработаны: методология изучения грузопотоков, маршрутизация, перераспределение клиентов между автопредприятиями, использование тягачей с полуприцепами, а также автопоездов. Начали развиваться контейнерные перевозки.

Еще одним этапом было внедрение диспетчеризации. Диспетчеризация давала возможность добиться повышения производительности труда, устраняя простои, осуществлять контроль и управление работой автотранспорта. Основой диспетчеризации была связь. Предусматривалось использование телефона через АТС, селектор, радиосвязь, телеграф. Наиболее эффективной для автотранспорта стала радиосвязь.

К 1940 г. были введены в действие нормы времени на погрузку и разгрузку, грузовые перевозки осуществлялись в соответствии с договорами и заявками, применялась маркировка грузов, была определена ответственность, а их сохранность. Тарифы строились в зависимости от дальности перевозок, класса груза, тоннажа грузовика¹.

В 50 - 60 гг. автомобильный транспорт становится одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивавшей наряду с другими видами транспорта нормальное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, а также способствует укреплению оборонной мощи СССР. В связи с этим возникла необходимость в разработке нормативно-правовых актов, позволяющих регулировать отношения в данной отрасли народного хозяйства. Постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г.

¹ Автоперевозки. История автомобилестроения. // Информационно-правовой портал «Бест Право». Режим доступа: <http://avtostroi-history.ru/about/dooktome/Avtoperevozku/index.html>

№12 был утвержден Устав автомобильного транспорта РСФСР (далее - Устав), который определил обязанности, права и ответственность находящихся на территории РСФСР автотранспортных предприятий и организаций, других имеющих автомобили предприятий, организаций, учреждений, независимо от их ведомственной подчиненности, а также предприятий, организаций, учреждений и граждан, пользующихся автомобильным транспортом. Уставом регламентировались порядок составления и выполнения плана автомобильных перевозок в РСФСР, основные условия перевозок автомобильным транспортом грузов, пассажиров, багажа и почты, взаимоотношения находящихся на территории РСФСР автотранспортных предприятий и организаций с предприятиями и организациями других видов транспорта в части осуществления автомобильных перевозок.

На основании Устава Министерством автомобильного транспорта РСФСР были утверждены, с последующим опубликованием в Сборнике правил перевозок и тарифов автомобильного транспорта РСФСР:

а) по согласованию с Госпланом РСФСР и Государственным арбитражем при Совете Министров РСФСР – «Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом в РСФСР» от 30.06.1971. Правила содержали условия перевозок отдельных видов грузов, выполнения коммерческих операций, транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий и организаций.

б) по согласованию с Госпланом РСФСР и Государственным арбитражем при Совете Министров РСФСР – «Особые условия перевозки в РСФСР автомобильным транспортом грузов предприятий, организаций и учреждений отдельных отраслей народного хозяйства»¹;

в) «Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты

¹ Особые условия перевозки в РСФСР автомобильным транспортом грузов предприятий, организаций и учреждений отдельных отраслей народного хозяйства // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

в РСФСР»¹.

Согласно Уставу перевозки грузов автомобильным транспортом в РСФСР осуществляются по планам, которые составляются на основе планов производства, капитального строительства, закупок сельскохозяйственных продуктов, материально-технического снабжения и товарооборота и обосновываются необходимыми расчетами².

В соответствии со ст.36 Устава на основании плана перевозок грузов автотранспортные предприятия или организации заключают с грузоотправителями или грузополучателями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом. По годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие или организация обязывается в установленные сроки принимать, а грузоотправитель предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В годовом договоре устанавливаются объемы и условия перевозок, порядок расчетов и определяются рациональные маршруты и схемы грузопотоков. При постоянных хозяйственных связях автотранспортное предприятие или организация и грузоотправитель могут продлить на следующий год действие годового договора на перевозку грузов автомобильным транспортом³.

Порядок и сроки заключения годовых договоров на перевозку грузов автомобильным транспортом предусматриваются «Общими правилами перевозок грузов автомобильным транспортом», утвержденными Минавтотрансом РСФСР 30 июля 1971 г.

Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с Госпланом РСФСР и Государственным арбитражем при Совете Министров РСФСР утверждается типовой годовой договор на перевозку грузов

¹ Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты в РСФСР // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

² Перевозки грузов автомобильным транспортом. Справочное пособие. 2-е издание. / Под ред. В.И. Савина. М.: Дело и сервис, 2004. С. 112.

³ Устав автомобильного транспорта РСФСР : Постановление Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. №12 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

автомобильным транспортом. Типовая форма договора на перевозку грузов автомобильным транспортом установлена «Общими правилами перевозок грузов автомобильным транспортом» утвержденными Минавтотрансом РСФСР 30 июля 1971 г.

В соответствии со статьей 39 Устава автотранспортные предприятия и организации обязаны обеспечить перевозку грузов, а грузоотправители (грузополучатели) своевременно предъявить к перевозке грузы в размерах, предусмотренных договором на перевозку грузов автомобильным транспортом или принятым к исполнению разовым заказом. Для осуществления перевозки грузоотправитель представляет в автотранспортное предприятие или организацию соответствующую заявку при наличии годового договора на перевозку грузов, или разовый заказ – при отсутствии годового договора¹.

Форма заявок и порядок их представления устанавливаются в Типовом годовом договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом. Форма разовых заказов и порядок их представления и оформления устанавливаются Министерством автомобильного транспорта РСФСР согласно Постановлению Совмина РСФСР от 28.11.69 N 648»Об изменении и признании утратившими силу решений правительства РСФСР в связи с реорганизацией министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР»².

Для списания груза грузоотправителем и оприходования его грузополучателем, грузоотправитель должен представить автотранспортному предприятию или организации на предъявляемый к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную, составляемую, как правило, в

¹ Ерпылева Н. Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Информационно-правовой портал «Склад Законов». Режим доступа: http://www.6pl.ru/Vlad_st/mtp.htm

² Об изменении и признании утратившими силу решений правительства РСФСР в связи с реорганизацией министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР: Постановление Совмина РСФСР от 28 ноября 1969 №648 // ИПС «Консультант Плюс».

четыре экземплярах, которая является основным перевозочным документом. Постановлением Совмина РСФСР от 16.05.80 №253 «О внесении изменений в Устав автомобильного транспорта РСФСР»¹ утверждена типовая форма товарно-транспортной накладной и форма путевого листа, а также правила их заполнения.

Для урегулирования отношений, связанных с расчетами за перевозку грузов автомобильным транспортом Минфином СССР, Госбанком СССР, Центральным статистическим управлением при Совете Министров СССР, Минтрансом РСФСР разработана и утверждена «Инструкция о порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом» от 30 ноября 1983 г. №№156/354/7 (далее - Инструкция)². Данная Инструкция вступила в силу с 1 января 1985 года, с ее введением утратили силу Инструкции Министерства финансов СССР, Госбанка СССР и ЦСУ СССР от 23 декабря 1977 г. № 94/30/26/7 «О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом» и от 21 марта 1979 г. №37-15/72/051/17/8 «О порядке оформления товарно - транспортных документов при междугородных перевозках грузов»³.

Устав автомобильного транспорта РСФСР признан утратившим силу Постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». С 13 мая 2008 г. вступил в силу Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

¹ О внесении изменений в Устав автомобильного транспорта РСФСР: Постановление Совмина РСФСР от 16.05.80 №253 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

² О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом: Инструкция Министерства финансов СССР, Госбанка СССР и ЦСУ СССР от 23 декабря 1977 г. №94/30/26/7 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

³ О порядке оформления товарно - транспортных документов при междугородных перевозках грузов: Инструкция Министерства финансов СССР, Госбанка СССР и ЦСУ СССР от 21 марта 1979 г. N 37-15/72/051/17/8 // ИПС «Консультант Плюс».

§ 1.2. Понятие и правовая природа перевозки грузов автомобильным транспортом

В зависимости от того, каким транспортным средством перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные. Такая классификация обусловлена тем, что отношения, связанные с перевозкой грузов, регулируется законодательством, которое применяется к соответствующему виду перевозки и содержит общие условия перевозки грузов.

Основными нормативно-правовыми актами, регулирующими перевозки грузов автомобильным транспортом являются Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее Устав), Федеральный закон от 30 июня 2003г. №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»¹, Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. от №272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом»², «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом» утвержденными Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 (далее - правила перевозок грузов), международные договоры.

Правила перевозок грузов представляют собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации перевозок различных видов грузов, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств,

¹ О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения: Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1998. №31. Ст. 3805.

² Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом: Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. от №272 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

контейнеров, а также условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для таких перевозок.

Международные договоры как источники международного автомобильного права представлены широким спектром конвенций и соглашений, разработанных в рамках или под эгидой международных организаций, из которых наибольший вклад в развитие данной подотрасли международного транспортного права внесли УНИДРУА; Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) в лице своего Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

Основным нормативным актом, который регулирует отношения по международным автоперевозкам, является Конвенция о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года (далее Конвенция). Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место его доставки, указанные в контракте, находятся на территории двух различных государств, из которых, по крайней мере, одно является участником Конвенции¹.

Надо отметить, приведен далеко не полный перечень документов, регулирующих различные аспекты перевозок грузов автомобильным транспортом. Все это лишний раз подчеркивает необходимость уделять пристальное внимание автомобильному праву, а также его непосредственному влиянию на унификацию национально-правовых норм в данной области экономики².

Рассмотрим основные категории, которые имеют огромное значение

¹ См.: Постатейный комментарий к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) // Информационно-правовой портал «Балтийский транспортный консалтинг». Режим доступа: <http://www.btk.su/node/60>.

² Договорное право. Книга четвертая. / Под ред. М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. М.: Статут, 2003. С. 65.

для понимания правовой природы перевозок грузов автомобильным транспортом. Самого понятия «грузовые перевозки автомобильным транспортом» не содержится ни в нормативно-правовых актах, ни в научной литературе. В Большой энциклопедии дается определение грузоперевозок, под которыми понимается процесс, вследствие которого совершается перемещение в какое-либо место любых объектов с помощью какого-нибудь транспорта. Федеральный закон от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» дает следующее определение международным автомобильным перевозкам: «международная автомобильная перевозка – это перевозка транспортным средством грузов за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации, а также перевозка транспортным средством грузов транзитом через территорию Российской Федерации. К такой перевозке относят проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию Российской Федерации транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию Российской Федерации, а также проезд груженого или негруженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию Российской Федерации и обратно либо транзитом через территорию Российской Федерации.

В настоящее время разработан проект федерального закона «Об автотранспортной деятельности», направленный на регулирование общественных отношений, формирование правовых и организационных условий для безопасного осуществления автотранспортной деятельности. Данный законопроект содержит понятие автомобильной перевозки (пассажиры, грузы) под которой понимается перемещение пассажиров или

грузов с использованием автотранспортных средств¹.

В статье 1 Федерального закона от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» дается следующее определение грузовому транспортному средству: «самоходное транспортное средство, предназначенное для перевозок грузов, либо самоходное транспортное средство с прицепом или полуприцепом». Согласно п. 2 ст.1 Конвенции о договоре международной перевозки грузов от 19 мая 1956 г. под «транспортным средством» следует понимать автомобили, автомобили с полуприцепами, прицепы и полуприцепы. Ст. 2 Устава содержит такое понятие, как специализированное транспортное средство - транспортное средство, предназначенное и оборудованное для перевозки определенных видов грузов.

Поскольку объектом исследования данной работы является перевозки грузов автомобильным транспортом, целесообразно дать определение категории «груз». В соответствии с ФЗ №259 «Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007г. (далее Устав) груз - материальный объект, принятый для перевозки в установленном порядке. Правилами перевозок грузов выделяют следующие виды грузов:

«тяжеловесный груз» - груз, масса которого с учетом массы транспортного средства превышает предельно допустимые массы транспортных средств согласно или предельно допустимые осевые нагрузки транспортных средств согласно приложению;

«крупногабаритный груз» - груз, который с учетом габаритов транспортного средства превышает предельно допустимые габариты транспортных средств согласно приложению;

«делимый груз» - груз, который без потери потребительских свойств

¹ Об автотранспортной деятельности: Закон Российской Федерации, проект // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

или риска его порчи может быть размещен на 2 или более грузовых местах.

В Федеральном законе от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» содержится понятие «опасный груз», под которым понимаются вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности. Уставом предусмотрен еще один вид груза – «скоропортящийся груз» - груз, сохранность которого при перевозке транспортным средством обеспечивается посредством соблюдения определенного температурного режима.

Каждый вид груза обладает особенностями, в связи с чем, появляется необходимость регулирования перевозок каждого вида груза. Так, например, перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов регулируются Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации, утвержденной Министерством транспорта РФ от 27 мая 1996 года. Перевозки опасных грузов регулируются Приказом Министерства транспорта РФ от 8 августа 1995 г. «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом», Руководством департамента автомобильного транспорта от 08 февраля 1996 года № РД-3112199-0199-96 «Руководство по организации перевозок опасных грузов автомобильным транспортом»¹ и другими нормативно-правовыми актами.

В соответствии со ст.4 ФЗ №259 Уставом перевозки грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном,

¹ Руководство департамента автомобильного транспорта от 08 февраля 1996 года № РД-3112199-0199-96 «Руководство по организации перевозок опасных грузов автомобильным транспортом» (ред.) // Информационно-правовое обеспечение «Гарант». Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=334002>

международном сообщении. Перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов. Перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов. Перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов. Перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

Субъектами правоотношений, связанных с перевозками грузов автомобильным транспортом выступают грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик.

Грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной.

Грузополучатель - физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза.

Перевозчик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки груза обязанность перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать груз уполномоченному на их получение лицу.

В связи с тем, что перевозки грузов могут осуществляться в международном сообщении в ст. 1 Федерального закона от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» используются понятия российский перевозчик и иностранный перевозчик. Под российским перевозчиком понимают российское юридическое лицо, физическое лицо, использующее принадлежащее ему

грузовое транспортное средство для перевозок грузов. Иностраный перевозчик – иностранное юридическое лицо или физическое лицо, использующее принадлежащее ему транспортное средство для перевозок грузов.

По экспертным оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ (АСМАП России) с 1992 г. объемы международных автотранспортных перевозок в нашей стране увеличились более чем в шесть раз и играют огромную роль в развитии экономики страны, в связи с этим возникает необходимость в регулировании отношений по международной перевозке грузов автомобильным транспортом. К осуществлению международных автомобильных перевозок российские перевозчики допускаются при наличии у них документа, удостоверяющего допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок. Порядок такого доступа устанавливается Правительством Российской Федерации. Международные автомобильные перевозки иностранными перевозчиками по территории Российской Федерации осуществляются в соответствии с российскими разрешениями и многосторонними разрешениями. Порядок выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных разрешений и многосторонних разрешений российским перевозчикам определяется Правительством РФ, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации в области международного автомобильного сообщения.

Федеральный закон от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» под разрешением понимает документ, предоставляющий право на проезд транспортного средства по территории иностранного государства. Разрешение может быть разовым, многократным, специальным, многосторонним. Под российским разрешением понимается выданное разово или многократно в течение

определенного времени разрешение на проезд конкретного транспортного средства, которое принадлежит иностранному перевозчику, по территории Российской Федерации, иностранное разрешение – разрешение, которое выдается разово или многократно в течение определенного времени на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, по территории иностранного государства. Специальное разрешение - разовое дополнительное разрешение на проезд конкретного транспортного средства с крупногабаритным или тяжеловесным либо опасным грузом по территории государства, а также разовое разрешение на проезд конкретного транспортного средства, принадлежащего перевозчику одного из договаривающихся государств, по территориям таких государств в третьи государства или из третьих государств. Многостороннее разрешение – разрешение, действующее в течение определенного времени на неограниченное число проездов любого транспортного средства, принадлежащего владельцу такого разрешения, по территории любого государства, являющегося членом Европейской конференции министров транспорта.

В соответствии с Положением о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок (утв. Постановлением Правительства РФ от 16 октября 2001 г. №730) условиями допуска российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам грузов являются:

- 1) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

- 2) соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным

транспортом в международном сообщении;

3) устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. рублей при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, и не менее 170 тыс. рублей в расчете на каждое дополнительное транспортное средство);

4) обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к международным автомобильным перевозкам грузов ему выдается удостоверение допуска, а также карточка допуска на каждое транспортное средство, на котором будут осуществляться международные автомобильные перевозки.

Ст. 7 Федерального закона от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» запрещает перевозки грузов транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию Российской Федерации, между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации.

В данном подразделе были рассмотрены основные понятия, используемые при регулировании отношений, связанных перевозкой грузов автомобильным транспортом, как при перевозках по территории Российской Федерации, так и при международных перевозках.

§ 1.3. Договор – как основание возникновения обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом

Общие правила перевозки грузов автомобильным транспортом определяются Уставом, законами и издаваемыми в соответствии с ними

Правилами. Правила перевозок автомобильным транспортом являются важным источником транспортного права. В развитие и дополнение транспортного устава они содержат как положения общего характера (порядок предъявления грузов к перевозке и их выдачи, оформление транспортной документации), так и специальные правила о перевозках отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, в контейнерах и др.). Согласно абз.2 п.2 ст.784 Гражданского кодекса РФ условия перевозки грузов автомобильным транспортом, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон. Данное право предоставляется сторонам в силу действия принципа «свобода договора». Соглашение сторон об условиях перевозки возможно, если нормы транспортного права предоставляют субъектам право выбора между определенными условиями перевозки (например, избрание вида отправки, скорости доставляемого груза и т.д.) или носят диспозитивный характер. Кроме того, согласно п.1 ст. 784 Гражданского кодекса РФ единственным правовым основанием осуществления перевозки грузов, пассажиров и багажа является договор перевозки, который должен быть удостоверен соответствующим письменным документом.

Заключение договора является основанием возникновения обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом: по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст.785 ГК РФ). Из вышеследующего определения можно сделать вывод, что договор перевозки автомобильным транспортом является по своему характеру возмездным и взаимным. Возмездным он является потому, что за перевозку груза перевозчик получает вознаграждение; взаимным – потому что у перевозчика появляется обязательство доставить вверенный ему груз и имеется право получить за доставку груза плату, а у грузоотправителя появляется обязанность уплатить

провозную плату и право – перевозить сданный груз. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком, что позволяет его отнести к числу реальных договоров. Договор перевозки грузов можно считать консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки.

При значительном объеме грузооборота и систематичности перевозок предусмотрено заключение договоров об организации перевозок. На автомобильном транспорте договор о систематических перевозках грузов традиционно именовался годовым. В соответствии со ст. 798 Гражданского кодекса РФ по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Предметом данного договора являются действия перевозчика и грузовладельца по организации перевозок в будущем. Договор об организации перевозок можно с уверенностью назвать организационным во всех смыслах:

1. Во-первых, из факта заключения такого договора возникают организационные правоотношения, т.е. гражданско-правовые неимущественные отношения, направленные на организацию будущих правоотношений между теми же субъектами.

Договор об организации перевозок является убедительным доказательством такого утверждения, поскольку направлен на заключение в будущем организуемого основного договора, а отнюдь не на оказание услуг или на выполнение работ. Отношения, возникающие из такого договора, носят неимущественный характер.

2. Во-вторых, договор об организации перевозок можно именовать организационным еще и потому, что он организует будущие отношения, возникающие до заключения реального договора перевозки грузов. Речь идет об отношениях по подаче транспортных средств под погрузку и по предъявлению груза к перевозке, возникающих из факта подачи разовой заявки и складывающихся на начальной стадии транспортного процесса.

С точки зрения действующего законодательства признать договор об организации перевозок предварительным нельзя - он не влечет за собой неизбежность заключения реального договора перевозки грузов.

Особенностью договора об организации перевозок является то, что договоры об организации перевозок грузов являются долгосрочными. Это означает, что действие этих договоров распространяется на отношения сторон в течение достаточно длительного периода времени. Законодатель названное обстоятельство подчеркнул следующим образом:

во-первых, в п. 1 ст. 798 ГК РФ указывается, что долгосрочные договоры об организации перевозок могут заключаться при систематических перевозках грузов.

во-вторых, п. 2 названной статьи устанавливает, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать (а не принять), а грузовладелец - предъявлять (а не предъявить) к перевозке грузы в обусловленном объеме. Следовательно, договор об организации перевозок предполагает заключение не одного, а множества договоров, что не в полной мере согласуется с буквальным смыслом ст. 429 ГК РФ. В соответствии с которой, по предварительному договору стороны обязуются заключить (а не заключать) в будущем договор (а не договоры) о передаче имущества, выполнении работ или оказании услуг (основной договор) на условиях, предусмотренных предварительным договором.

Особенностью договоров об организации перевозок является то обстоятельство, что они всегда являются взаимными. Поскольку договор об организации перевозок не имеет своим предметом оказание услуг,

выполнение работ, передачу вещей, а является договором организационного типа, то его следует отнести к категории безвозмездных договоров. Таким образом, договоры об организации перевозок можно охарактеризовать как разновидность консенсуального, двустороннего, взаимного, безвозмездного организационного договора.

На практике имеет место заключение договоров об организации перевозок грузов. Такие договоры также не являются договорами перевозки, что признается судебной практикой. Ввиду его значительных особенностей должен подчиняться, поскольку стороны не определили его условий, нормам общей части обязательственного права (Раздел III ГК).

Договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозки груза - заявки грузоотправителя. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, если иное не предусмотрено договором перевозки груза.

В соответствии со ст. 7 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом заказ (заявка) подается грузоотправителем перевозчику, который обязан рассмотреть заказ (заявку) и в срок до 3 дней со дня его принятия проинформировать грузоотправителя о принятии или об отказе в принятии заказа (заявки) с письменным обоснованием причин отказа и вернуть заказ (заявку). При рассмотрении заказа (заявки) перевозчик по согласованию с грузоотправителем определяет условия перевозки груза. При перевозке опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов перевозчик указывает при необходимости информацию о номере, дате и сроке действия специального разрешения, а также о маршруте перевозки такого груза.

За перевозку грузов взимается провозная плата. До заключения договора перевозки груза перевозчик по требованию грузоотправителя представляет документ (прейскурант), содержащий сведения о стоимости услуг перевозчика и порядке расчета провозной платы.

Плата за перевозку грузов транспортом общественного пользования определяется на основании тарифов. Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон.

Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке.

Согласно Правилам перевозок грузов транспортная накладная составляется на одну или несколько партий груза, перевозимую на одном транспортном средстве, в 3 экземплярах (оригиналах) соответственно для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика. Транспортная накладная подписывается грузоотправителем и перевозчиком или их уполномоченными лицами. Любые исправления заверяются подписями, как грузоотправителя, так и перевозчика или их уполномоченными лицами. В случае погрузки подлежащего перевозке груза на различные транспортные средства составляется такое количество транспортных накладных, которое соответствует количеству используемых транспортных средств. При объявлении грузоотправителем ценности груза груз принимается к перевозке в порядке, установленном настоящими Правилами, с указанием в пункте 5 транспортной накладной его ценности. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза.

Гражданским кодексом РФ предусмотрен еще один вид договора, заключаемого сторонами при перевозке грузов автомобильным транспортом, - договор фрахтования. По договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов (ст.787 Гражданского кодекса РФ). В ст. 18 Устава закреплено, что договор фрахтования должен заключаться в двух случаях:

- груз перевозится в сопровождении представителя грузовладельца;

- перевозится груз, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей.

Договор фрахтования, если иное не предусмотрено соглашением сторон, заключается в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки груза (ст.18 Устава). В соответствии с п. 14 Правил перевозки грузов фрахтовщик должен рассмотреть заказ-наряд (также как и заявку (заказ) на перевозку) в течение трех дней. Если заказ-наряд не будет принят, о причинах отказа следует сообщить письменно.

Правилами 1971 года договор фрахтования транспортного средства не регулировался.

Заказ-наряд должен быть составлен в трех экземплярах, все они являются оригиналами. Их подписывают фрахтователь и фрахтовщик (если они являются юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, то еще и заверяют документ печатями). Один экземпляр заказа-наряда остается у фрахтователя, а два других вручаются фрахтовщику (водителю как его представителю). Один из этих экземпляров заказа-наряда с необходимыми отметками впоследствии необходимо приложить к счету за фрахтование транспортного средства для перевозки груза и направить фрахтователю. Так же как и для транспортной накладной, для заказа-наряда установлено правило, согласно которому количество экземпляров должно соответствовать числу транспортных средств, осуществляющих перевозку (п. 20 Правил).

Правила 1971 года не предусматривали перевозку груза без транспортной накладной. Таким образом, перевозка груза, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей (снег, грунт, мусор, шлак), в соответствии с заказом-нарядом является новеллой транспортного законодательства.

В Правилах перевозки грузов установлены основания, по которым грузоотправитель (фрахтователь) вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза (договора фрахтования). Среди таких оснований:

- предоставление перевозчиком транспортного средства и контейнера, непригодных для перевозки соответствующего груза;

- подача транспортных средств и контейнеров в пункт погрузки с опозданием;

- непредъявление водителем транспортного средства грузоотправителю (фрахтователю) документа, удостоверяющего личность, и путевого листа в пункте погрузки.

Правила 1971 года не предусматривали возможности грузоотправителя отказаться от исполнения договора перевозки груза. В указанных выше случаях грузоотправитель мог лишь отказаться от погрузки груза в поданное транспортное средство.

В ч. 2 ст. 9 Устава предусматривается, что грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза в двух случаях:

- поданы транспортные средства и (или) контейнеры, непригодные для перевозок соответствующего груза;

- транспортные средства и (или) контейнеры поданы с опозданием.

При осуществлении международных перевозок автомобильным транспортом, договор перевозки также устанавливается накладной. Накладная составляется в трех оригиналах, подписанных отправителем и перевозчиком. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов, отправитель или перевозчик имеет право требовать составления такого количества накладных, которое соответствует количеству используемых автомобилей или количеству подлежащих перевозке разных грузов или партий грузов. Накладная должна содержать следующие сведения: а) место и дата ее составления; б) имя и адрес отправителя; в) имя и адрес транспортного агента; г) место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки; д) имя и адрес получателя; е) принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обычно признанное обозначение; ж) число

грузовых мест, их особая разметка и номера; h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза; i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и другие; k) указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки.

Отправитель несет ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности сведений, указанных в накладной.

Отличительной особенностью, раскрывающей правовую природу договора перевозки грузов автомобильным транспортом, является ограниченная свобода данного договора, что связано с императивным характером норм автотранспортного права, которые предоставляют меньшую свободу сторонам.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА СТОРОН, УЧАСТВУЮЩИХ В ОТНОШЕНИЯХ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

§ 2.1. Характеристика прав и обязанностей перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом

Содержание договора перевозки грузов автомобильным транспортом представляет собой совокупность всех его условий. В большинстве случаев условия договора выражаются определяемыми различными сочетаниями прав и обязанностей сторон. Субъектами обязательства по перевозке грузов являются перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель.

Круг основных обязанностей перевозчика предопределен самим определением договора перевозки груза, которое содержится в ст.785 Гражданского кодекса РФ: по этому договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю). Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза (ст. 791 Гражданского кодекса РФ). Заказ (заявка) подается грузоотправителем, перевозчик обязан рассмотреть его (её) и проинформировать грузоотправителя о принятии или об отказе в принятии заказа (заявки) с письменным обоснованием причин отказа и возвратить заказ (заявку) в срок до трех дней со дня его (её) принятия.

Рассмотрим пример судебной практики.

Так, Арбитражный суд Пермского края в составе судьи Белоцерковской Г.Д. при ведении протокола судьей рассмотрел в заседании суда дело по иску: ИП Смирновой Юлии Михайловны к ответчику ООО «Прикам-Авто» о взыскании 1800 руб.

Истец просит взыскать с ответчика штраф в сумме 1800 руб. и отнести на ответчика судебные издержки на оказание юридических услуг в сумме 5000 руб. Истец и ответчик в судебное заседание не явились, о дне слушания дела извещены, дело рассмотрено в порядке п.3 ст. 156 АПК РФ в отсутствие сторон.

Рассмотрев материалы дела, суд установил:

Между истцом и ответчиком заключен договор об организации перевозок грузов автомобильным транспортом от 16.09.09 г. В соответствии с договором от 16.09.09 г. между истцом и ответчиком заключен договор-заявка от 16.09.09 г., по которому ответчик обязался перевести груз истца из г. Санкт-Петербург в г. Великие Луки, а ответчик обязан оплатить оказанные услуги в сумме 9000 руб. В нарушение принятых обязательств ответчик не предоставил транспортное средство к месту загрузки. За срыв перевозки предусмотренного договором перевозки груза на основании условий договора-заявки от 16.09.09 г и п.1 ст. 34 ФЗ № 259 от 8.11.07 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»¹ истец начислил штраф в размере 20% от стоимости перевозки в сумме 1800 руб. Предъявленную истцом претензию об оплате штрафа ответчик оставил без ответа.

В обоснование судебных издержек в сумме 5000 руб. истец представил договор №10 от 15.02.10 г. между ООО «СканЛайн» и Смирновой Ю.М. на оказание юридических услуг, по которому ООО «СканЛайн» обязалось оформить иск к ООО «Прикам-Авто» в Арбитражный суд Пермского края, а

2 2

Смирнова Ю.М. обязалась оплатить оказанные услуги в сумме 5000 руб., акт выполненных работ и платежное поручение на оплату услуг в сумме 5000 руб. Иск, заявленный на основании ст. 330 ГК РФ, обоснован, судебные расходы по уплате госпошлины в размере 2000 руб. и судебные издержки на

¹ Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ (с изм. от 06.11.11) // Собрание законодательства РФ. 2007. №46. Ст. 5555.

оказание юридических услуг в сумме 5000 руб. следует отнести на ответчика в полном объеме.

Руководствуясь ст. 106, 110, 170, 171, 176 АПК РФ, Арбитражный суд Пермского края Р Е Ш И Л: Иск удовлетворить. Взыскать с ООО «Прикам-Авто» в пользу ИП Смирновой Юлии Михайловны штраф в размере 1800 руб., госпошлину в размере 2000 руб., судебные издержки в размере 5000 руб.

Пригодными для перевозки груза признаются транспортные средства и контейнеры, соответствующие установленным договором перевозки груза (договором фрахтования) назначению, типу и грузоподъемности, а также оснащенные соответствующим оборудованием. Согласно ст. 9 Устава перевозчик обязан предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортные средства, контейнеры, пригодные для перевозок соответствующего груза. Зная из заявки (заказа) грузоотправителя, какой груз необходимо будет грузить на транспортное средство, предполагается, что перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках.

При приеме груза для перевозки водитель транспортного средства предъявляет грузоотправителю документ, удостоверяющий личность, и путевой лист. Перевозчик (водитель) по завершении погрузки подписывает транспортную накладную и в случае необходимости указывает в транспортной накладной свои замечания и оговорки при приеме груза.

Перевозчики обязаны осуществлять доставку грузов в сроки, установленные договором перевозки груза (ст. 14 Устава). В случае если в договоре перевозки груза сроки не установлены, доставка груза осуществляется:

- а) в городском, пригородном сообщении - в суточный срок;
- б) в междугородном или международном сообщениях - из расчета одни сутки на каждые 300 км расстояния перевозки.

О задержке доставки груза перевозчик обязан проинформировать грузоотправителя и грузополучателя.

Перевозчик обязан доставить и выдать груз грузополучателю по адресу, указанному грузоотправителем в транспортной накладной, грузополучатель - принять доставленный ему груз (п.1 ст.15 Устава). Если скоропортящийся груз, перевозимый в междугородном сообщении, не может быть выдан грузополучателю по причинам, не зависящим от перевозчика, перевозчик запрашивает грузоотправителя по поводу указаний относительно груза. В случае, если грузоотправитель в течение четырех суток со дня получения запроса не даст указаний, в том числе о переадресовке груза, перевозчик в установленном порядке вправе реализовать груз по договору купли-продажи, исходя из подтвержденной документами цены груза или при отсутствии таких документов исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки. Средства, вырученные перевозчиком за реализованный груз, за вычетом причитающихся перевозчику платежей за перевозку груза, а также затрат, связанных с реализацией груза, перечисляются:

1) грузополучателю, указанному в транспортной накладной, в случае оплаты им стоимости груза;

2) грузоотправителю во всех остальных случаях (п.6 ст.15 Устава).

Выдача перевозчиком груза в таре или упаковке с проверкой массы, состояния груза осуществляется только в случае повреждения тары или упаковки. При обнаружении повреждения тары или упаковки, а также при наличии других обстоятельств, которые могут оказать влияние на изменение состояния груза, перевозчик обязан провести проверку массы, состояния груза, находящегося в поврежденных таре или упаковке. Разница между массой груза, определенной в пункте отправления, и массой груза, определенной в пункте назначения, не должна превышать норму естественной убыли груза, установленную нормативными правовыми актами

Российской Федерации. Недостача груза, перевозимого навалом, насыпью, наливом с перевалкой или перегрузкой в пути от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя и доставленного в технически исправном транспортном средстве без признаков недостачи груза, определяется по результатам проверки всей партии одновременно выданного груза. Если при проверке массы, состояния груза, количества грузовых мест в пункте назначения будут обнаружены недостача, повреждение (порча) груза, грузополучатель и перевозчик обязаны определить размер фактических недостачи, повреждения (порчи) груза.

Таким образом, по способу правового регулирования все обязанности перевозчика могут быть дифференцированы на две группы: во-первых, это обязанности, которые положительным образом не регулируются, но вытекают из предусмотренных законодательством прав грузоотправителей и представляют собой обязанности по обеспечению указанных прав; во-вторых, это обязанности перевозчика, установленные и регламентированные непосредственно транспортным законодательством.

Помимо обязанностей перевозчик обладает правами. Так, например, в случае непредъявления грузоотправителем груза для перевозки перевозчик вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза и взыскать с грузоотправителя штраф. Груз считается непредъявленным для перевозки грузоотправителем в следующих случаях:

- 1) предъявление груза для перевозки с опозданием;
- 2) предъявление для перевозки груза, направляемого в иной пункт назначения, чем установлено договором перевозки груза;
- 3) предъявление для перевозки груза, не предусмотренного договором перевозки груза;
- 4) несоответствие состояния предъявленного для перевозки груза требованиям, установленным правилами перевозок грузов, и неприведение груза грузоотправителем в соответствие с указанными требованиями в срок, установленный договором перевозки груза (п.4 ст. 10 Устава).

В случае отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика, последний вправе доставить груз по указанному грузоотправителем новому адресу (переадресовка груза), а при невозможности доставки груза по новому адресу вернуть груз грузоотправителю с соответствующим предварительным его уведомлением.

Согласно Правилам перевозки грузов переадресовка груза осуществляется в следующем порядке:

а) водитель с использованием средств связи информирует перевозчика о дате, времени и причинах отказа грузополучателя принять груз;

б) перевозчик в письменной форме либо с использованием средств связи уведомляет грузоотправителя об отказе и причинах отказа грузополучателя принять груз и запрашивает указание о переадресовке груза;

в) при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента его уведомления о невозможности доставки груза перевозчик в письменной форме уведомляет грузоотправителя о возврате груза и дает указание водителю о возврате груза грузоотправителю;

г) при получении от грузоотправителя указания о переадресовке груза до его доставки грузополучателю, указанному в транспортной накладной, перевозчик с использованием средств связи информирует водителя о переадресовке.

В соответствии со ст. 16 Устава груз может храниться в терминале перевозчика. В течение суток со дня направления перевозчиком извещения грузополучателю о доставленном грузе, груз, доставленный в терминал перевозчика, хранится бесплатно. Перевозчик взимает плату, устанавливаемую договором, с грузополучателя или грузоотправителя за хранение груза более суток. Предельный срок хранения груза не может превышать тридцать дней и при его истечении перевозчик запрашивает грузоотправителя по поводу указаний относительно груза. Если грузоотправитель не даст указаний относительно груза в течение четырех суток после получения запроса, перевозчик вправе вернуть такой груз

грузоотправителю за счет последнего или в установленном порядке реализовать груз по договору купли-продажи, исходя из подтвержденной документами цены груза или при отсутствии таких документов исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки. Средства, вырученные перевозчиком за реализованный груз, за вычетом причитающихся перевозчику платежей за перевозку и хранение груза, а также затрат, связанных с реализацией груза, возвращаются грузоотправителю.

После выгрузки грузов транспортные средства, контейнеры должны быть очищены от остатков этих грузов, а после перевозки грузов, перечень которых определяется правилами перевозок грузов, транспортные средства, контейнеры должны быть промыты и при необходимости продезинфицированы. Перевозчик вправе выполнять работу по промывке и дезинфекции транспортных средств, контейнеров за плату по согласованию с грузополучателем.

Гражданским законодательством предусмотрено взимание платы за перевозку грузов. Работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца, оплачиваются по соглашению сторон. Перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке.

Рассмотрим пример судебной практики.

Арбитражный суд Республики Татарстан в составе председательствующего судьи Галеевой Ю.Н., рассмотрев в судебном заседании дело по иску Индивидуального предпринимателя Долгова Владимира Валентиновича, г. Омск к Обществу с ограниченной ответственностью «Омитранс-логистика», г. Казань о взыскании 35 000 руб. долга, 13 388 руб. 37 коп. пени и 5 000 руб. судебных издержек,

Установил:

Индивидуальный предприниматель Долгов Владимир Валентинович, г. Омск (далее – истец) обратился в Арбитражный суд Республики Татарстан с исковым заявлением к Обществу с ограниченной ответственностью «Омитранс-логистика», г. Казань (далее – ответчик) о взыскании 71 000 руб. долга, 16 969 руб. пени и 5 000 руб. судебных издержек.

Истец на предварительное судебное заседание не явился, извещен, направил в адрес суда ходатайство, в котором в порядке ст.49 АПК РФ уменьшил требование в части взыскания долга до 35 000 руб., пени до 12 198 руб. 37 коп. согласно представленному расчету. Уменьшение принято судом.

Истец на судебное заседание не явился, извещен согласно ст.123 АПК РФ, направил в адрес суда ходатайство, в котором в порядке ст.49 АПК РФ увеличил требование в части взыскания пени до 13 388 руб. 37 коп. согласно представленному расчету. Увеличение принято судом. Кроме того, заявил ходатайство о рассмотрении дела в его отсутствие.

Ответчик факт задолженности в размере 35 000 руб. подтвердил, представил контррасчет неустойки на сумму 13 246 руб. 37 коп. начисленной за период с 29.04.2009г. по 2.03.2010г., ознакомившись с заявлением истца в обоснование судебных издержек, возражений не высказал.

Суд, руководствуясь ч.3 ст.156 АПК РФ, определил рассмотреть дело без участия истца.

Исследовав материалы дела, суд находит правовые основания для частичного удовлетворения требований истца по следующим основаниям.

Из материалов дела следует, что истец в рамках выполнения договора перевозки №097- 02/09 от 27.02.2009г. (л.д.10-14) на основании договора-заявки №214 от 27.02.2009г. (л.д.15) А65-36101/2009 2 согласно товарно-транспортной накладной №2-ТР от 02.03.2009г. (л.д.16) оказал ответчику услуги по перевозке груза. В силу п.5.2 заявки срок оплаты по оригиналам ТТН 10-14 банковских дней. В соответствии с п.5.2. договора, истец направил в адрес ответчика документы, которые согласно почтовому уведомлению ответчик получил - 08.04.2009г. (л.д.21).

Истец направил в адрес ответчика претензию, которая согласно почтовому уведомлению получена ответчиком - 11.06.2009г. (л.д.21-22). Неисполнение ответчиком обязательств по оплате оказанных услуг послужило основанием для обращения с настоящим иском в суд.

В соответствии со ст.307-309 ГК РФ стороны должны исполнять свои обязательства надлежащим образом, исходя из требований закона и условий обязательства. Согласно ч.1 ст.785 ГК РФ, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. В силу ч.1 ст.790 ГК РФ за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

Согласно ст. 65 АПК РФ каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается, как на основании своих требований и возражений. -

Учитывая, что задолженность ответчика перед истцом подтверждается документально (л.д.16) требование истца о взыскании 35 000 руб. долга, в силу ст. ст. 307-309, ч.1 ст.785, ч.1 ст.790 ГК РФ, является правомерным и подлежит удовлетворению судом.

В соответствии с п. 5.4 договора №097-02/09 от 27.02.2009г., в случае просрочки оплаты ответчиком услуг истца, ответчик обязуется выплатить истцу неустойку в размере 0,1% от суммы задолженности.

Согласно ч.1 ст.330 ГК РФ неустойкой (штрафом, пеней) признается определенная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, в частности в случае просрочки исполнения.

Требование истца о взыскании 13 388 руб. 37 коп. неустойки (л.д.69) является правомерным в сумме 13 246 руб. 37 коп., начисленной на сумму долга (71000 руб.), за период с 29.04.2009г. по 6.07.2009г., на сумму долга (62790 руб.), за период с 6.07.2009г. по 7.07.2009г., на сумму долга (47790руб.), за период с 7.07.2009г. по 9.07.2009г., на сумму долга (35000

руб.), за период с 9.07.2009г. по 2.03.2010г. по ставке 0,1 %.

В соответствии со ст. 101 АПК РФ судебные расходы состоят из государственной пошлины и судебных издержек, связанных с рассмотрением дела арбитражным судом. Согласно ст. 106 АПК РФ к судебным издержкам, связанным с рассмотрением дела в арбитражном суде, относятся, в том числе и расходы на оплату услуг адвокатов и иных лиц, оказывающих юридическую помощь (представителей), и другие расходы, понесенные лицами, участвующими в деле, в связи с рассмотрением дела в арбитражном суде. В силу ч. 1 ч.2 ст. 110 АПК РФ, судебные расходы, понесенные лицами, участвующими в деле, в пользу которых принят судебный акт, взыскивается арбитражным судом со стороны, в разумных пределах.

Из представленного договора об оказании юридических услуг №13 от 01.12.2009г. (л.д.27-28), платежного поручения №183 от 07.12.2009г. (л.д.29) следует, что истец оплатил за услуги 5 000 руб. С учетом изложенного, требование истца о взыскании 5 000 руб. судебных расходов на основании ч. 1 ч.2 ст. 110, 111, 106 АПК РФ является правомерным и подлежит удовлетворению судом. Расходы по уплате государственной пошлины согласно ст. 110 АПК РФ, с учетом п.3 ч.1 ст. 333.22 НК РФ, относятся на лиц, участвующих в деле, пропорционально размеру удовлетворенных исковых требований. А65-36101/2009 3

Руководствуясь статьями 110, 112, 167 – 170, 176 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

Решил, иск удовлетворить частично. Взыскать с Общества с ограниченной ответственностью «Омитранс-логистика», г. Казань в пользу Индивидуального предпринимателя Долгова Владимира Валентиновича, г. Омск 35 000 руб. долга, 13 246 руб. 37 коп. неустойки, 5 000 руб. судебных издержек и 1 929 руб. 85 коп. госпошлины. В остальной части в иске отказать.

При осуществлении международных перевозок автомобильным транспортом согласно Конвенции о договоре международной перевозки грузов при принятии груза перевозчик обязан проверить: точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их

маркировки и номеров; внешнее состояние груза и его упаковки. Если перевозчик не имеет достаточной возможности проверить правильность записей, он должен вписать в накладную обоснованные оговорки. Он должен также обосновать все сделанные им оговорки, касающиеся внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний намеренно не указал в накладной, что он их принимает. Если перевозчик по требованию отправителя проверяет вес брутто, количество груза, содержимое грузовых мест, то он вправе требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты вносятся в накладную.

Отправитель прикладывает к накладной документы для выполнения таможенных формальностей, однако проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика.

Если по какой-либо причине выполнение договора на определенных в накладной условиях является или становится невозможным до прибытия груза к предусмотренному месту доставки, перевозчик обязан запросить инструкции у лица, имеющего право распоряжаться грузом. Если же обстоятельства позволяют выполнить перевозку в условиях, отличных от предусмотренных в накладной, и если перевозчик не смог своевременно получить инструкций от лица, имеющего право распоряжаться грузом, перевозчик должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, перевозчик должен запросить инструкции у отправителя. Перевозчик имеет право на возмещение расходов, вызванных запросом инструкций или выполнением полученных инструкций, поскольку эти расходы не являются следствием его собственной вины.

2.2. Характеристика прав и обязанностей грузоотправителя и грузополучателя по договору перевозки грузов автомобильным транспортом

Основная обязанность грузоотправителя по договору перевозки груза состоит в том, что отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (п.1 ст.785 Гражданский кодекс РФ). Грузоотправителем составляется транспортная накладная, являющаяся подтверждением заключения договора перевозки груза.

Рассмотрим пример судебной практики.

Судья Арбитражного суда Республики Татарстан Камалиев Р.А., при ведении протокола судебного заседания Камалиевым Р.А., рассмотрев в судебном заседании дело по иску истца – Индивидуального предпринимателя Хуснутдинова Фаиза Минсалиховича, г. Набережные Челны к ответчику– Обществу с ограниченной ответственностью «КамаТрансРегион», г. Набережные Челны о взыскании 110000 руб. долга, пени в размере 165 руб., представительские расходы в размере 800 руб., установил:

Истец - Индивидуальный предприниматель Хуснутдинов Фаиз Минсалихович, г. Набережные Челны (далее - истец) обратился в Арбитражный суд Республики Татарстан с иском к ответчику Обществу с ограниченной ответственностью «КамаТрансРегион», г. Набережные Челны (далее ответчик) о А65-7253/2010 2 взыскании 110000 руб. долга, пени в размере 165 руб., представительские расходы в размере 800 руб.

Истец иск поддерживает.

Ответчик надлежащим образом (в порядке ст.123 АПК РФ) извещенный о времени и месте рассмотрения дела, явку своих представителей в судебное заседание не обеспечил. Отзыв и возражения по существу иска суду не представил.

Спор рассмотрен в отсутствие представителей ответчика в порядке статьи 156 АПК РФ.

Суд, выслушав истца, исследовав материалы дела считает исковые требования подлежащими удовлетворению в силу следующего.

Из материалов дела следует, что стороны заключили договор №23/11/09-1 от 23.11.2009г., согласно условиям которого ответчик (заказчик) поручает, а истец(перевозчик) обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения, а заказчик обязуется уплатить согласованную сторонами плату.

В подтверждение оказания услуг истец представил договор заявки, товарно- транспортные накладные (л.д.9, 10, 11,12)

Истцом в адрес ответчика направлена претензия с предложением оплатить задолженность (л.д.13).

Ответчик свои обязательства по оплате транспортных услуг не исполнил, претензию оставил без ответа и удовлетворения, что послужило основанием для обращения истца с настоящим иском в суд.

Суд установил, что спорные правоотношения вытекают из договора перевозки груза , к спорным правоотношениям подлежат применению правила гл.40 ГК РФ.

В соответствии с ч.1 ст. 785 Гражданского кодекса РФ, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Согласно ч.1 ст. 790 Гражданского кодекса РФ за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

Статьей 309 ГК РФ предусмотрено, что обязательства должны исполняться надлежащим образом, в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона.

Согласно ст. 310 ГК РФ односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускается. Согласно положениям части 2 статьи 9 АПК РФ лица, участвующие в деле, несут риск наступления последствий совершения или не совершения ими

процессуальных действий. Представители ответчика, при их надлежащем уведомлении о времени и месте рассмотрения дела, в судебное заседание не явились, доказательства, опровергающие доводы истца, не представили.

В силу ст. 65 АПК РФ каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Судом установлено, что материалами дела подтверждается оказание истцом транспортных услуг ответчику.

Ответчик определение суда от 05 апреля 2010 года не исполнил, доказательств оплаты задолженности за оказанные транспортные услуги не представил. Представленный истцом расчет задолженности ответчиком не оспорен.

Непредставление отзыва на иск, доказательств оплаты долга следует расценивать как отказ от защиты собственных прав и интересов.

Учитывая изложенное, принимая во внимание положения ст. ст. 9, 65 АПК РФ, 309 - 310 ГК РФ, имеющиеся в материалах дела первично- учетные документы, а также то, что задолженность ответчика в сумме 110000 руб. подтверждается материалами дела и по существу ответчиком не оспорена, исковые требования признаются обоснованными и подлежащими удовлетворению.

Кроме того, истцом, в соответствии с положениями пункта 6.5. договора были начислены пени в сумме 165 руб. за период с 11.03.2010 г. по 25.03.2010г. (0,01% за каждый день просрочки).

По смыслу пункта 1 статьи 330 Гражданского кодекса Российской Федерации неустойкой (штрафом, пеней) признается определенная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, в частности в случае просрочки исполнения. Согласно части 1 статьи 333 Кодекса, если подлежащая уплате неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства, суд вправе ее уменьшить.

Таким образом, гражданское законодательство предусматривает неустойку в качестве способа обеспечения исполнения обязательств и меры имущественной ответственности за их неисполнение или ненадлежащее исполнение, а право снижения неустойки предоставлено суду в целях устранения явной ее несоразмерности последствиям нарушения обязательств. Правовых оснований для применения ст. 333 ГК РФ суд не усматривает, поскольку в материалах дела отсутствуют доказательства явной несоразмерности неустойки последствиям нарушенного обязательства.

Учитывая, что факт просрочки ответчика по внесению установленных условиями договора платежей подтверждается материалами дела и ответчиком по существу не оспорен, суд находит расчет пени правильным и подлежащим удовлетворению.

Также истец просит взыскать представительские расходы в сумме 800 руб.

Согласно статье 101 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации судебные расходы состоят из государственной пошлины и судебных издержек, связанных с рассмотрением дела. К судебным издержкам, связанным с рассмотрением дела в арбитражном суде, относятся денежные суммы, подлежащие выплате экспертам, свидетелям, переводчикам, расходы, связанные с проведением осмотра доказательств на месте, расходы на оплату услуг адвокатов и иных лиц, оказывающих юридическую помощь (представителей), и другие расходы, понесенные лицами, участвующими в деле, в связи с рассмотрением дела в арбитражном суде (статья 106 Кодекса).

Согласно п. 20 информационного письма президиума ВАС РФ от 13.08.2004 г. №82 «О некоторых вопросах применения АПК РФ» при определении разумных пределов расходов на оплату услуг представителя могут применяться во внимание, в частности: нормы расходов на служебные командировки, установленные правовыми актами; стоимость экономных транспортных услуг; время, которое мог бы затратить на подготовку

материалов квалифицированный специалист; сложившаяся в регионе стоимость оплаты услуг адвокатов; имеющиеся сведения статистических органов о ценах на рынке юридических услуг; продолжительность рассмотрения и сложность спора.

В силу статьи 65 АПК РФ каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Таким образом, бремя доказывания разумности либо чрезмерности понесенных расходов возложено на каждую из сторон спора, в отношении которых разрешается вопрос о распределении судебных расходов. Довод заявителя о наличии доказательственной презумпции, согласно которой понесенные судебные расходы предполагаются разумными до тех пор пока иное не доказано лицом, на которое они возлагаются, основано на неправильном толковании норм глав 7 и 9 АПК РФ.

Согласно правовой позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, изложенной им в постановлении от 07.02.2006 N 12088/05 разумность расходов на оплату услуг представителя должна быть обоснована стороной, требующей возмещения указанных расходов.

В подтверждение своих расходов истец представил в материалы дела акт выполненных работ (л.д.15), квитанцию от 25.03.2010г.

Суд, при определении размера расходов, подлежащих возмещению ответчику, учитывая характер спора, степень сложности дела, размер удовлетворенных требований, признание ответчиком представительских расходов в заявленном размере, на основании ст. 49 АПК РФ, приходит к выводу, что заявленные к взысканию расходы на оплату услуг представителя подлежат возмещению в заявленном размере.

Судебные расходы в порядке статьи 110 АПК РФ, подлежат отнесению на ответчика.

На основании изложенного и руководствуясь статьями 110, 167 -170 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации,

Арбитражный суд Республики Татарстан.

Решил, иск удовлетворить :

Иск удовлетворить. Взыскать с Общества с ограниченной ответственностью «КамаТрансРегион», г. Набережные Челны в пользу Индивидуального предпринимателя Хуснутдинова Фаиза Минсалиховича, г. Набережные Челны 110000 долга, пени в размере 165 руб., представительские расходы в сумме 800 руб., 4305 руб. госпошлины по иску.

Согласно п.2 ст.10 Устава грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера.

При предъявлении для перевозки груза в таре или упаковке грузоотправитель обязан маркировать каждое грузовое место. Маркировка грузовых мест состоит из основных, дополнительных и информационных надписей, а также манипуляционных знаков.

К основным маркировочным надписям относятся:

- а) полное или сокращенное наименование грузоотправителя и грузополучателя;
- б) количество грузовых мест в партии груза и их номера;
- в) адреса пунктов погрузки и выгрузки.

К дополнительным маркировочным надписям относится машиночитаемая маркировка с использованием символов линейного штрихового кода, двумерных символов, радиочастотных меток, в том числе символы автоматической идентификации и сбора данных о грузе.

К информационным маркировочным надписям относятся:

- а) масса грузового места (брутто и нетто) в килограммах (тоннах);
- б) линейные размеры грузового места, если один из параметров превышает 1 метр.

Манипуляционные знаки являются условными знаками, наносимыми на тару или упаковку для характеристики способов обращения с грузом при

транспортировке, хранении, перевозке, и определяют способы обращения с грузовым местом при погрузке и выгрузке, перевозке и хранении груза.

В соответствии с п.5 ст.11 Устава грузоотправитель, грузополучатель обязаны отмечать в путевом листе, транспортной накладной, сопроводительной ведомости время подачи транспортного средства, контейнера в пункты погрузки, выгрузки и время отправления из них.

В Правилах перевозки груза указывается, что грузоотправитель (фрагтователь) обеспечивает предоставление и установку на транспортном средстве приспособлений, необходимых для погрузки, выгрузки и перевозки груза, а грузополучатель (фрагтовщик) обеспечивает их снятие с транспортного средства. Погрузка груза в транспортное средство и контейнер осуществляется грузоотправителем (фрагтователем), а выгрузка из транспортного средства и контейнера - грузополучателем, если иное не предусмотрено договоренностью сторон. Погрузка груза в транспортное средство и контейнер осуществляется таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки груза и его сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства и контейнера. Согласно п.11 ст.11 Устава грузоотправитель по требованию перевозчика обязан устранить нарушения установленного порядка погрузки груза в транспортное средство, контейнер, за исключением случая, если погрузка груза осуществляется перевозчиком. В случае невыполнения грузоотправителем требований об устранении недостатков в погрузке груза перевозчик вправе отказаться от осуществления перевозки.

При предъявлении грузоотправителем и приеме перевозчиком грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом или в контейнерах, их масса должна быть определена и указана в соответствующих транспортных накладных. Масса грузов в таре или упаковке, а также масса штучных грузов определяется грузоотправителем до предъявления их для перевозки. Запись в транспортной накладной о массе груза с указанием способа ее определения осуществляется грузоотправителем. Однако, по соглашению сторон может

устанавливаться иное. Масса груза определяется грузоотправителем в присутствии перевозчика. При перевозке груза в опломбированном грузоотправителем крытом транспортном средстве, контейнере масса груза определяется грузоотправителем. По окончании погрузки крытые транспортные средства, контейнеры, предназначенные одному грузополучателю, должны быть опломбированы, если иное не установлено договором перевозки груза. Пломбирование транспортных средств, контейнеров осуществляется грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором перевозки груза.

Согласно п.1 ст.15 Устава грузополучатель обязан принять доставленный ему груз. Обязательная проверка массы, состояния груза, количества грузовых мест при выдаче груза перевозчиком проводится грузополучателем в случаях:

1) доставки груза в крытом транспортном средстве, контейнере, принятого для перевозки без пломб;

2) доставки груза в неисправных кузове транспортного средства, контейнере или в исправных кузове, контейнере, но с поврежденными пломбами грузоотправителя;

3) доставки скоропортящегося груза с нарушением срока доставки, установленного договором перевозки груза, или температурного режима при перевозке, установленного правилами перевозок грузов.

В соответствии с п.2 ст. 17 Устава обязанность по очистке, промывке и дезинфекции транспортных средств, контейнеров лежит на грузополучателях.

Рассмотрим основные права грузоотправителя и грузополучателя при перевозке грузов автомобильным транспортом. Согласно п.29 Правил перевозки грузов грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза и взыскать с перевозчика штраф за невывоз груза если:

а) предоставления перевозчиком транспортного средства и контейнера,

непригодных для перевозки соответствующего груза;

б) подачи транспортных средств и контейнеров в пункт погрузки с опозданием;

в) непредъявления водителем транспортного средства грузоотправителю документа, удостоверяющего личность, и путевого листа в пункте погрузки.

Грузоотправитель при предъявлении груза для перевозки имеет право объявить его ценность. Ценность груза указывается в транспортной накладной. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза.

Если груз не был выдан грузополучателю по его требованию в течение десяти дней со дня приема груза для перевозки при перевозках в городском и пригородном сообщениях и в течение тридцати дней со дня, когда груз должен был быть доставлен грузополучателю, при перевозке в междугородном сообщении, то грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба за утраченный груз, если в договоре перевозки не оговорены другие условия.

Согласно п.2 ст.15 Устава, если в процессе перевозки вследствие повреждения (порчи) груза исключается возможность использования груза по прямому назначению, грузополучатель вправе отказаться от принятия груза и потребовать от перевозчика возмещения ущерба.

При необходимости проведения экспертизы для определения размера фактических недостачи, повреждения (порчи) груза грузополучатель имеет право требовать от перевозчика приглашения экспертов в соответствующей области. Результаты экспертизы, проведенной без уведомления перевозчика или грузополучателя, являются недействительными. В случае уклонения перевозчика от вызова экспертов в соответствующей области или уклонения перевозчика от участия в проведении экспертизы грузополучатель вправе провести экспертизу без участия перевозчика, предварительно уведомив его в письменной форме о проведении экспертизы, если иная форма уведомления

не предусмотрена договором перевозки груза. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются лицом, заказавшим экспертизу, с последующим отнесением расходов на лицо, виновное в недостатке, повреждении (порче) груза.

Конвенция о договоре международной перевозки грузов 1956 г. наделяет правами и устанавливает обязанности для отправителя груза при осуществлении международной перевозки грузов. Согласно п.3 ст.8 Конвенции отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто или количества груза, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. После выполнения указанных проверок, перевозчик не сможет впоследствии сослаться на то, что не имел достоверных сведений о массе, объеме или количестве принятого им груза, а также, что не знал и не мог знать о том, какой в действительности груз находился внутри объявленных мест и каково было его реальное состояние к моменту начала перевозки. Результаты проверок заносятся в накладную и подписываются правомочными представителями сторон. Стоимость проверочных операций должна быть обоснована перевозчиком и объявлена до начала выполнения проверок.

До доставки груза отправитель обязан присоединить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей (п. 1 ст.11 Конвенции).

Автотранспортная накладная служит оформлением договора международной дорожной перевозки груза, а также распиской о принятии груза перевозчиком для его транспортировки. Кроме того, накладная носит товарораспорядительный характер, что проявляется в следующем. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза или доставки груза не тому получателю, который указан в накладной. Отправитель теряет это право с момента, когда второй экземпляр

накладной передан получателю. С этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза. Однако право распоряжения грузом будет принадлежать получателю с момента составления накладной, если в накладной отправителем сделано такого рода указание. Если, осуществляя свое право распоряжения грузом, получатель дает указание сдать груз другому лицу, последнее не вправе назначить других получателей.

Право распоряжения грузом осуществляется при следующих условиях (п.1-5 ст.12):

- отправитель, желающий осуществить это право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые инструкции, данные перевозчику, а также возместить перевозчику расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;

- выполнение этих инструкций должно быть возможным в момент их получения лицом, которое обязано их выполнить; выполнение не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и не должно наносить ущерба отправителям или получателям других грузов;

- упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов.

Согласно как положениям Конвенции, так и нормам российского законодательства договор перевозки устанавливается накладной. Однако по российскому законодательству договор перевозки может заключаться посредством принятия заказа (заявки), причем Правилами перевозки грузов четко установлен срок возврата заказа (заявки) отправителю с уведомлением о его принятии или отказе. Уставом строго закреплено, что перевозчик обязан предоставить транспортные средства, пригодные для перевозок соответствующего груза. Нормами Конвенции предусмотрено, что перевозчик не имеет права ссылаться для сложения с себя ответственности на дефекты транспортного средства, что предполагает возможность подачи транспортного средства непригодного для перевозки груза. Конвенцией

также предоставляет сторонам самостоятельно устанавливать сроки, в пределах которых груз должен быть доставлен его получателю.

Согласно ст.8 Конвенции при принятии груза перевозчик обязан проверить точность записей, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, маркировки, номеров, внешнего состояния груза, его упаковки. Российское законодательство не обязывает перевозчика проверять все параметры груза, а лишь устанавливает состояние груза, при котором он признается соответствующим установленным требованиям.

Проанализировав международные нормы права и нормы российского законодательства можно заключить, что Конвенция предоставляет сторонам, участвующим в перевозке, больше возможности устанавливать права и обязанностей по взаимному соглашению, чем законодательство Российской Федерации.

ГЛАВА 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

§ 3.1. Ответственность сторон по договору перевозки грузов автомобильным транспортом согласно законодательству РФ

Общие положения об ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов содержатся в Гражданском кодексе РФ и подчиняются ему в той мере, в какой соответствующий вопрос не нашел должного отражения в нормах транспортных уставов, кодексах и других актах, регулирующих перевозку грузов. Имущественная ответственность участников обязательства по перевозке грузов основывается на общих принципах об ответственности, закрепленных в Гражданском кодексе РФ. Следует заметить, что ответственность за нарушение обязательств по перевозке имеет определенную специфику, которой свойственны: ограничение права на взыскание части убытков; запрет на уменьшение или устранение нормативной ответственности перевозчика; возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях. Данные свойства отличают от обычной ответственности за нарушение обязательств.

Ответственность при осуществлении перевозки грузов может возникнуть в связи с нарушением различных условий договора, Гражданским кодексом РФ же предусмотрено два вида ответственности:

- ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств;
- ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

П.1 ст.794 Гражданского кодекса РФ делает отсылку на транспортные уставы и кодексы по вопросам связанным с установлением ответственности за неподачу транспортных средств перевозчиком для перевозки груза в

соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а также за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам отправителем. Но данная статья четко устанавливает случаи, когда перевозчик и отправитель груза освобождаются от данной ответственности. Освобождение от ответственности происходит в следствии непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях. Перечень случаев освобождения от ответственности согласно данной ст. 794 Гражданского кодекса РФ не является исчерпывающим и закреплён в транспортных уставах и кодексах.

В п.1 ст. 796 Гражданского кодекса РФ говорится, что перевозчик несет ответственность за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке груза возмещается перевозчиком:

в случае утраты или недостачи груза - в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения (порчи) груза - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости; в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращает

отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Ответственность за нарушение обязательств по перевозке груза автомобильным транспортом определяется соглашением сторон в соответствии со ст.784 Гражданского кодекса РФ, главой 40 Гражданского кодекса РФ, Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Федеральным законом от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 №195-ФЗ (далее КоАП)¹. Из приведенных положений законодательства касательно установления или ограничения законодательства по договору перевозки грузов автомобильным транспортом виден приоритет норм закона и в первую очередь Гражданского кодекса РФ. Установление ответственности по соглашению сторон возможно в случае, если нормативно-правовыми актами, регулирующими отношения по перевозке грузов автомобильным транспортом, предусмотрено установление ответственности посредством соглашения сторон и это не противоречит действующему законодательству ². Ограничение или исключение ответственности перевозчика возможно в случаях предусмотренных Уставом.

Ст.34 Устава устанавливает ответственность перевозчика и фрахтователя за нарушение обязательств по перевозки грузов автомобильным транспортом. Так, за невывоз по вине перевозчика груза,

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ №. 2002. №1 (ч. 1). Ст. 1.

² Административная реформа в России. Научно-практическое пособие / Под ред. С.Е. Нарышкина, Т.Я. Хабриевой. М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ»: ИНФРА-М, 2006. С. 76.

перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за перевозку груза. В данном случае допускается установление ответственности договором перевозки груза. Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных перевозчиком убытков. За непредоставление транспортного средства, предусмотренного договором фрахтования, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за пользование соответствующим транспортным средством, если иное не установлено договором фрахтования. Фрахтователь также вправе потребовать от фрахтовщика возмещения причиненных им убытков.

Так, например, согласно делу № А50-4927/2010, описанному в главе 2 настоящей работы, за срыв перевозки предусмотренного договором перевозки груза на основании условий договора-заявки от 16.09.09 г и п.1 ст. 34 ФЗ № 259 от 8.11.07 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в пользу истца был взыскан штраф в размере 20% от стоимости перевозки в сумме 1800 руб.

В случае, если размер штрафа за несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера не установлен договором перевозки груза, перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф в размере:

- 1) пяти процентов провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;
- 2) одного процента среднесуточной провозной платы, определенной в соответствии с установленным договором перевозки груза сроком перевозки, при перевозке в междугородном сообщении.

Грузоотправитель, фрахтователь за несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера вправе требовать от перевозчика, фрахтовщика возмещения причиненных ими убытков.

По соглашению сторон может также быть установлен штраф за просрочку доставки груза. В случае, если данные отношения не

урегулированы договором, п. 11 ст. 34 Устава предусмотрен штраф за просрочку доставки груза в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки.

Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы. Просрочка доставки груза исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки груза. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза служит отметка в транспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки.

Рассмотрим пример судебной практики.

Девятый арбитражный апелляционный суд в составе: председательствующего судьи А.И. Трубицына, судей А.А. Солоповой, М.Е. Верстовой, при ведении протокола судебного заседания секретарем А.Е. Чернышевой, рассмотрев в открытом судебном заседании апелляционную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Капитал Энерго» на решение Арбитражного суда города Москвы от 22.09.2011 по делу №А40-43264/11-125-278, принятое судьей Смысловой Л.А., по иску общества с ограниченной ответственностью «Капитал Энерго» к обществу с ограниченной ответственностью «СВ Транс» о взыскании 2 572 136 рублей, установил:

Иск заявлен обществом с ограниченной ответственностью «Капитал Энерго» (далее - истец) к обществу с ограниченной ответственностью «СВ Транс» (далее - ответчик) о взыскании штрафа за просрочку доставки груза в размере 1 166 400 рублей; 418 000 рублей в возмещение убытков, понесенных истцом в виде произведенной им дополнительной оплаты за оформление разрешения на перевозку негабаритных грузов; 20 212 рублей 40 копеек процентов за пользование чужими денежными средствами, начисленных на сумму убытков; 960 000 рублей неосновательного обогащения, полученного ответчиком за неоказанные им услуги по

сопровождению; 46 420 рублей процентов, начисленных на сумму неосновательного обогащения.

Решением Арбитражного суда города Москвы от 22.09.2011 иск удовлетворен частично: взыскано 100 000 рублей штрафа, в остальной части в иске отказано.

Суд первой инстанции сослался на статьи 309, 310, 333 Гражданского кодекса Российской Федерации и указал, что заявленный к взысканию штраф, явно несоразмерен последствиям нарушения обязательства. Объем и виды работ и услуг, подлежащих выполнению ответчиком, определены и согласованы в заявке, в том числе и услуги по сопровождению груза; истцом отказ от услуг по сопровождению не заявлялся, иного не доказано. Не согласившись с принятым решением, ответчик подал апелляционную жалобу, в которой просит состоявшийся по делу судебный акт изменить в части, принять новый судебный акт.

По мнению подателя жалобы, суд первой инстанции необоснованно уменьшил размер неустойки, применив статью 333 ГК РФ; ответчик нарушил условия договора и не предоставил своевременно автомобиль сопровождения, в результате чего истец был вынужден заключить договор с ООО «Мобильная генерация». Плата за услуги, которые фактически не были оказаны, в размере 960 000 рублей является неосновательным обогащением ответчика.

Отзыв на апелляционную жалобу ответчиком не представлен.

Девятый арбитражный апелляционный суд, проверив в соответствии со статьями 266, 268 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации законность и обоснованность принятого по делу решения, изучив материалы дела, выслушав представителя ответчика, обсудив доводы апелляционной жалобы, считает, что оснований для отмены решения суда от 22.09.2011 не имеется.

В соответствии со статьей 156 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, апелляционная жалоба рассмотрена в отсутствие

представителя истца, извещенного надлежащим образом о времени и месте судебного заседания.

Представитель ответчика с доводами апелляционной жалобы не согласен, просил решение суда оставить без изменения, а жалобу - без удовлетворения.

Из материалов дела следует, что 25.11.2010 между истцом (клиент) и ответчиком (исполнитель) заключен договор перевозки негабаритных грузов N 29, в соответствии с которым ответчик принял на себя обязательства по погрузке, доставке, разгрузке и выдаче груза, переданного ему истцом для грузополучателя, при этом, сторонами согласованы все виды и стоимость работ, что отражено в подписанной ими заявке №1 от 25.10.2010, являющейся неотъемлемой частью договора, стоимость работ и услуг, принятых на себя к исполнению ответчиком, составила 2 590 000 рублей. Согласно пункту 1.3 договора отношения сторон регулируются настоящим договором, Гражданским кодексом Российской Федерации, Уставом автомобильного транспорта, Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Пунктом 4.1 и 4.6 Инструкции установлены ограничения по скорости движения по маршруту в зависимости от времени суток, наличия населенных пунктов. В соответствии с пунктом 5.1 договора размер провозной платы, согласованной в заявке (в данном случае, заявкой согласована сумма 810 000 рублей), оплачивается в порядке 100% предоплаты, если иное не указано в заявке. До момента поступления денежных средств исполнитель вправе не приступать к исполнению обязательств по настоящему договору, и клиент не имеет права предъявлять исполнителю материальные претензии или штрафные санкции по этой причине.

Суд первой инстанции правильно квалифицировал данный договор как смешанный, содержащий в себе элементы договора перевозки и договора транспортной экспедиции.

В соответствии с пунктом 11 статьи 34 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта», перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку доставки груза в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки.

Исходя из обязательств ответчика по доставке груза в срок до 5 календарных дней с момента погрузки, истец определил просрочку в доставке с 15.12.2010 по 30.12.2010, учитывая, что груз принят к перевозке 09.12.2010, а получен грузополучателем 30.12.2010, что подтверждается отметками на товарно-транспортных накладных.

Учитывая, что уплата провозных платежей произведена истцом 13.12.2010 (что сторонами не оспаривается), срок доставки правомерно определен судом первой инстанции с 14.12.2010, следовательно, ответчиком допущена просрочка доставки с 20.12.2010 по 30.12.2010. Требование о взыскании неустойки в размере 801 900 рублей является правомерным.

В соответствии со статьей 333 Гражданского кодекса Российской Федерации, если подлежащая уплате неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства, суд вправе уменьшить неустойку.

Суд первой инстанции воспользовался указанным правом и уменьшил неустойку до 100 000 рублей, мотивировав решение в этой части чрезмерно высоким процентом неустойки (9 процентов в день) и необходимостью соблюдения принципов справедливости и соразмерности, установления дифференциации ответственности в зависимости от тяжести содеянного, размера и характера причиненного ущерба, степени вины правонарушителя и иных существенных обстоятельств, обуславливающих индивидуализацию при применении взыскания.

Суд апелляционной инстанции не находит оснований для удовлетворения апелляционной жалобы и изменения решения суда первой инстанции в этой части.

Судом первой инстанции обоснованно отказано в удовлетворении требования о взыскании неосновательного обогащения в размере 960 000

рублей, оплаченных ответчику за оказание услуг по сопровождению груза, поскольку факт оказания ответчиком названной услуги подтвержден документально: представлен договор со сторонней организацией, которая приняла на себя обязанность по сопровождению следуемого для грузополучателя ответчика груза, что соответствует условиям договора между истцом и ответчиком; также представлен путевой лист на движение легкового автомобиля №571-10, в котором указаны маршруты движения. Объем и виды работ и услуг, подлежащих выполнению ответчиком, были определены и согласованы в заявке, в том числе и услуги по сопровождению груза.

Истцом не представлено надлежащих доказательств того, что ответчиком не были оказаны услуги по сопровождению. Наличие иного договора с ООО «Мобильная генерация» на оказание аналогичных услуг не является доказательством неисполнения обязательств по спорному договору в этой части ответчиком.

Оснований для отмены решения суда первой инстанции по доводам жалобы, а также безусловных, предусмотренных частью 4 статьи 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, не имеется.

На основании изложенного и руководствуясь статьями 176, 266 - 268, пунктом 1 статьи 269, статьей 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Девятый арбитражный апелляционный суд постановил: Решение Арбитражного суда города Москвы от 22.09.2011 по делу N А40-43264/11-125-278 оставить без изменения, апелляционную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Капитал Энерго» - без удовлетворения.

Обратимся к иному примеру из судебной практики¹.

Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе: судьи Клиницкой О.В., рассмотрев в порядке упрощенного производства дело по иску: истец: закрытое акционерное общество

¹ Решение от 27 декабря 2017 г. по делу № А56-76312/2017.

«Смоленск-Экспедиция» (адрес: 214016, область Смоленская, город Смоленск, улица Соболева, 100, ИНН: 6731027320, ОГРН: 1026701425486)

ответчик: общество с ограниченной ответственностью «Сфера» (адрес: 195176, город Санкт-Петербург, улица Большая Пороховская, дом 35, квартира 17; ОГРН: 1147847268095) о взыскании 5 050 евро задолженности установил:

Закрытое акционерное общество «Смоленск-Экспедиция» (далее – Истец) обратился в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к обществу с ограниченной ответственностью «Сфера» (далее – Ответчик) о взыскании 5 050 евро задолженности по договору на перевозку грузов автомобильным транспортом № 24/04/15 от 24.04.2014 на основании актов № 1 609 от 24.04.2017, № 1 614 от 24.04.2017, № 1 571 от 26.04.2017, № 1 743 от 26.04.2017, № 1 756 от 08.05.2017, № 1 757 от 08.05.2017, № 1 764 от 08.05.2017, № 1 818 от 08.05.2017, 9 924 руб. расходов по оплате государственной пошлины.

Определением от 05.10.2017г. исковое заявление принято к производству и рассмотрению в соответствии со ст. 227 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ) в порядке упрощенного производства, Истцу предложено представить доказательства получения Ответчиком счетов.

Стороны надлежащим образом извещены о наличии настоящего спора в порядке статьи 123 АПК РФ, возражений против рассмотрения спора в порядке упрощенного производства не представили.

Ответчиком представлен отзыв на исковое заявление, в котором Ответчик просит в удовлетворении исковых требований отказать, ссылаясь на то, что Истцом не представлены доказательства направления, получения счетов Ответчиком, представленное Истцом в материалы дела гарантийное письмо, подписанное Ответчиком не составлялось.

17.11.2017г. посредством системы «Мой арбитр» Истцом представлена письменная позиция.

По данным системы «Мой арбитр» и АИС Судопроизводство по состоянию на момент принятия решения в электронном виде иные ходатайства, заявления и дополнительные документы от сторон не поступали.

Заявленные требования рассмотрены в порядке статьи 228, 229 АПК РФ без вызова сторон.

Решением от 04.12.2017 в виде резолютивной части исковые требования были удовлетворены.

21.12.2017 поступило заявление Ответчика о составлении мотивированного решения.

Как следует из материалов дела, 24.04.2017г. между Истцом (перевозчик) и Ответчиком (заказчик) был заключен договор перевозки грузов автомобильным транспортом № 24/04/15 (далее – Договор) по условиям которого Истец обязался осуществлять международную перевозку грузов по согласованным сторонами заявкам Ответчика, а Ответчик обязался оплатить оказанные по Договору ему услуги.

Как указывает Истец в исковом заявлении, Истцом были оказаны услуги, которые были приняты Ответчиком по актам № 1 609 от 24.04.2017, № 1 614 от 24.04.2017, № 1 571 от 26.04.2017, № 1 743 от 26.04.2017, № 1 756 от 08.05.2017, № 1 757 от 08.05.2017, № 1 764 от 08.05.2017, № 1 818 от 08.05.2017. Задолженность по оплате услуг составляет 5 050 евро, что признано Ответчиком в гарантийном письме, в котором Ответчик указывает, что оплата задолженности будет производиться по мере поступления денежных средств на расчетный счет Ответчика от завода-грузовладельца.

11.07.2017 Истец направил в адрес Ответчика претензию с требованием оплатить задолженность.

Поскольку Ответчиком задолженность не была погашена, Истец обратился в суд с настоящим иском.

В материалы дела представлены почтовая квитанция об отправке претензии Ответчику, в связи с чем досудебный претензионный порядок урегулирования спора считается соблюденным.

Исследовав материалы дела, оценив собранные по делу доказательства в совокупности и взаимосвязи, суд приходит к выводу, что заявленные требования подлежат удовлетворению в полном объеме по следующим основаниям.

В соответствии со ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

В соответствии с п. 2 ст.785 ГК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз , предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

В соответствии со ст.790 ГК РФ, за перевозку грузов , пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

Согласно положениям ст. 309, 310 ГК РФ обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, при этом односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законом.

Материалами дела подтверждается факт заключения сторонами Договора на перевозку грузов автомобильным транспортом № 24/04/15 от 24.04.2017г., а также факт согласования между сторонами заявок на перевозку груза , в которых согласованы сторонами маршрут, транспортные средства, стоимость и сроки оплаты услуг.

Указанные заявки подписаны со стороны Ответчика генеральным директором с приложением оттиска печати Ответчика.

О фальсификации указанных заявок Ответчиком не заявлено, в связи с чем указанные заявки признаются судом допустимыми доказательствами по делу.

Факт оказания Истцом Ответчику транспортных услуг в рамках указанного Договора, что подтверждается международными товарно-транспортным накладным (CMR) № 4002836385, № 4002839136, № BIS-C22, № 4002821192, № BIS-C5, № BIS-C11, № 4002872534 и актами об оказании услуг №1571 от 26.04.2017, №1571 от 26.04.2017, №1756 от 08.05.2017, №1743 от 26.04.2017, №1757 от 08.05.2017, №1764 от 08.05.2017, №1818 от 08.05.2017, в которых указаны маршрут и транспортные средства, согласованные сторонами в заявках, а также имеются отметки о сдаче груза грузополучателю.

О фальсификации указанных CMR Ответчиком не заявлено, в связи с чем указанные CMR признаются судом допустимыми доказательствами по делу.

Согласно представленным Истцом в материалы дела актам об оказании услуг и международным товарно-транспортным накладным (CMR) Истец оказал Ответчику транспортные услуги общей стоимостью 5050 евро, в том числе:

- по акту №1609 от 24.04.2017 на сумму 550 евро, транспортные услуги (г.Гагарин – г.Nastola Финляндия, CMR № 4002836385),
- по акту №1571 от 26.04.2017 на сумму 700 евро, транспортные услуги (г. Гагарин – г.Tartu Эстония, CMR № 4002839136),
- по акту №1756 от 08.05.2017 на сумму 650 евро, транспортные услуги (г. Гагарин – Польша, CMR № BIS-C22),
- по акту №1743 от 26.04.2017 на сумму 700 евро, транспортные услуги (г. Гагарин – Польша, CMR № 4002821192),

- по акту №1757 от 08.05.2017 на сумму 650 евро, транспортные услуги (г.Гагарин – Польша, CMR № BIS-C5),

- по акту №1764 от 08.05.2017 на сумму 650 евро, транспортные услуги (г.Гагарин – Польша, CMR № BIS-C11),

- по акту №1818 от 08.05.2017 на сумму 600 евро, транспортные услуги (г.Гагарин – г.Tartu Эстония, CMR № 4002872534).

То обстоятельство, что Ответчик не указан в качестве грузоотправителя или грузополучателя в CMR не устраняет факт оказания Истцом услуг, поскольку услуги оказаны Истцом по Договору на основании заявок, согласованных сторонами.

Факт задолженности подтверждается представленным в материалы дела актом сверки взаимных расчетов по Договору за 2 квартал 2017г., согласно которому числится задолженность по Договору Ответчика перед Истцом по состоянию на 30.06.2017 в сумме 5 850 евро, а также гарантийным письмом Ответчика.

Указанный акт сверки и гарантийное письмо подписаны со стороны Ответчика генеральным директором с приложением оттиска печати Ответчика.

О фальсификации указанных документов Ответчиком не заявлено, в связи с чем указанные акт сверки и гарантийное письмо признаются судом допустимыми доказательствами по делу.

Таким образом, из совокупности представленных в материалы дела доказательств, суд приходит к выводу, что Истцом доказаны требования по праву и по размеру, в связи, с чем исковые требования подлежат удовлетворению.

В соответствии с п. 2 ст. 317 ГК РФ в денежном обязательстве может быть предусмотрено, что оно подлежит оплате в рублях в сумме, эквивалентной определенной сумме в иностранной валюте или в условных денежных единицах (экю, «специальных правах заимствования» и др.). В этом случае подлежащая уплате в рублях сумма определяется по

официальному курсу соответствующей валюты или условных денежных единиц на день платежа, если иной курс или иная дата его определения не установлены законом или соглашением сторон.

В соответствии с ч. 2 ст. 9 АПК РФ лица, участвующие в деле, несут риск наступления последствий совершения или несовершения ими процессуальных действий, на что справедливо указано в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 57 от 23.07.2009 «О некоторых процессуальных вопросах практики рассмотрения дел, связанных с неисполнением либо ненадлежащим исполнением договорных обязательств». Согласно части 3.1 статьи 70 АПК РФ обстоятельства, на которые ссылается сторона в обоснование своих требований или возражений, считаются признанными другой стороной, если они ею прямо не оспорены или несогласие с такими обстоятельствами не вытекает из иных доказательств, обосновывающих представленные возражения относительно существования заявленных требований.

В силу статьи 71 АПК РФ арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном и объективном исследовании имеющихся в деле доказательств. Ответчик не представил доказательств оплаты оказанных ему по Договору услуг.

При таких обстоятельствах, требование Истца о взыскании с Ответчика задолженности в сумме 5 050 евро за оказанные по Договору транспортные услуги является обоснованным и подлежат удовлетворению в полном объеме.

Поскольку иск был предъявлен в суд 02.10.2017, то цена иска исходя из официального курса Евро, установленного ЦБР на 02.10.2017 (68,4483 руб.) составляет 345 663,92 руб., из расчета: 5 050 евро * 68,4483 руб., в связи с чем размер государственной пошлины составляет 9 913 руб. и подлежит отнесению на Ответчика в порядке ст. 110 АПК РФ.

Поскольку истец при подаче искового заявления уплатил государственную пошлину в размере большем, чем требуется в соответствии со ст.333.21 Налогового кодекса Российской Федерации (далее - НК РФ), а именно на сумму 11 руб., указанная сумма подлежит возврату из федерального бюджета.

В соответствии с частью 1 статьи 177 АПК РФ в редакции Федерального закона от 23.06.2016 №220-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти», вступившей в силу с 01.01.2017, решение, выполненное в форме электронного документа, направляется лицам, участвующим в деле, посредством его размещения на официальном сайте арбитражного суда в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Руководствуясь статьями 110, 167-170, 229 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области

решил:

Взыскать с общества с ограниченной ответственностью «Сфера» в пользу закрытого акционерного общества «Смоленск-Экспедиция» задолженность в размере 5 050 евро в рублях по курсу Центрального Банка России на день платежа, 9 913 руб. расходов по оплате государственной пошлины.

Следует заметить, что вышеуказанные нормы допускали возможность устанавливать ответственность путем соглашения. П.2-3 ст.34 Устава содержат нормы, устанавливающие ответственность за сохранность груза и являются императивными. Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза в размере:

1) стоимости утраченного или недостающего груза в случае утраты или недостачи груза;

2) суммы, на которую понизилась стоимость груза в случае повреждения (порчи) груза или стоимости груза в случае невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза;

3) доли объявленной стоимости груза, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, сданных для перевозки с объявленной ценностью;

4) объявленной стоимости в случае утраты груза, а также невозможности восстановления груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью и испорченных или поврежденных.

Перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или управомоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Так, например, Федеральный арбитражный суд московского округа в Постановлении от 16 сентября 2011 г. по делу N А41-29916/10 пришел к обоснованному выводу об отсутствии оснований для освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю¹.

Стоимость груза определяется исходя из цены груза, указанной в счете продавца или предусмотренной договором перевозки груза, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары (п.8 ст.34 Устава).

Перевозчик наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей, повреждением (порчей) перевозимых груза, возвращает

¹ Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 16 сентября 2011 г. по делу N А41-29916/10 по иску ОАО СК «Прогресс-Гарант» о взыскании 19 436 руб. 91 коп. к ООО «АВТОЛОГИСТИКА-транс» // Информационно-правовое обеспечение «Гарант». - Режим доступа: file://localhost/D:/Мои%20документы.%20Учеба/Юридический%20фак/Диплом1/Судебная%20практика/ ПОСТАН~3.МНТ

грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, полученную за перевозку утраченных, недостающих, поврежденных (испорченных) груза, если эта провозная плата не входит в стоимость груза (п.9 ст.34 Устава).

Ст. 36 Устава предусмотрено освобождение сторон от ответственности в случае, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

- 1) непреодолимой силы;
- 2) временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, по не зависящим от сторон причинам;
- 3) иных не зависящих от сторон причин.

В деле № А46-11876/2010 Арбитражный суд Омской области пришел к выводу, что ответчиком не были должным образом приняты меры для надлежащего исполнения обязательства по перевозке груза, в частности, действия ответчика по оставлению в кабине автомобиля ключей зажигания и сопроводительных документов на перевозимый груз, свидетельств о не проявлении с его стороны должным образом той степени заботливости и осмотрительности по сохранности груза, какая от него требовалась при осуществлении перевозки.

Федеральным законом от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» предусмотрена ответственность российского перевозчика за нарушение порядка осуществления международных автомобильных перевозок и иностранного перевозчика за нарушение порядка осуществления международных автомобильных перевозок на территории Российской Федерации.

В соответствии со ст. 12 данного Федерального закона за неоднократные нарушения российским перевозчиком порядка осуществления международных автомобильных перевозок может быть

приостановлено действие удостоверения допуска российского перевозчика или указанное удостоверение может быть аннулировано в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. В случае неоднократных нарушений иностранным перевозчиком порядка осуществления международных автомобильных перевозок на территории Российской Федерации руководитель органа государственного контроля (надзора) направляет в федеральный орган исполнительной власти в области транспорта предложение о принятии к нарушителю мер, предусмотренных международными договорами Российской Федерации в области международного автомобильного сообщения.

Согласно ст. 11.26 КоАП, использование транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, для перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей; на должностных лиц грузоотправителей, грузополучателей, посредников - от двух тысяч до трех тысяч рублей. Осуществление без соответствующего разрешения международной автомобильной перевозки грузов на зарегистрированных в другом государстве грузовом автотранспортном средстве с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства либо на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, в котором указанное автотранспортное средство не зарегистрировано, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей.

Управление транспортным средством без отличительного на нем и (или) прицепах к нему знака государства регистрации транспортного средства (прицепа) при осуществлении международной автомобильной перевозки, а равно без соответствующего транспортного документа на перевозимый груз, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от двести до пятисот рублей (ст. 11.27).

Согласно ст. 11.29 КоАП осуществление водителями транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, международных автомобильных перевозок без разрешений, если такие разрешения обязательны, влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

В соответствии со ст. 11.23. КоАП управление грузовым автотранспортным средством при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) или с выключенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листков, отражающих режим труда и отдыха водителей, влечет наложение административного штрафа в размере до двух тысяч пятисот рублей. Нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку, влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

Согласно ст.35 Устава грузоотправитель, грузополучатель, фрахтователь несут ответственность за:

- за непредъявление для перевозки груза;
- за отказ от пользования транспортным средством
- за неуказание в транспортной накладной особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности либо за искажение сведений о свойствах груза;
- за задержку (простой) транспортных средств, поданных под погрузку, выгрузку и др.

Устав допускает установление ответственности грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя по соглашению сторон. Так, например, п.1 ст.35 Устава допускает установление ответственности договором перевозки груза за непредъявление для перевозки груза. В случае, когда договором не урегулированы данные обязательства, грузоотправитель уплачивает

перевозчику штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за перевозку груза. Кроме того, перевозчик вправе потребовать от грузоотправителя возмещения причиненных ему убытков. За отказ от пользования транспортным средством, фрахтователь уплачивает фрахтовщику штраф в размере двадцати процентов платы, установленной за пользование этим транспортным средством, если иное не установлено договором фрахтования. Фрахтовщик также вправе потребовать от фрахтователя возмещения причиненных ему убытков (п.2 ст.35 Устава).

Если штраф за задержку (простой) транспортных средств, поданных под погрузку, выгрузку не установлен договором перевозки груза, то грузоотправитель, грузополучатель уплачивают за каждый полный час задержки (простоя) штраф в размере:

1) пяти процентов провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;

2) одного процента среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки.

При задержке (простое) специализированных транспортных средств (транспортные средства с кузовом-фургоном, транспортных средств – цистерн, транспортных средств для перевозки строительных грузов) размер штрафа увеличивается в два раза. По соглашению сторон может быть установлен другой размер штрафа.

За задержку (простой) контейнеров, принадлежащих перевозчику и поданных под погрузку, выгрузку, сверх норм, установленных договором перевозки груза, соответственно грузоотправители, грузополучатели уплачивают за каждый полный час задержки (простоя) штраф в размере, установленном договором перевозки груза, а в случае, если размер указанного штрафа в договоре перевозки груза не установлен, в размере:

1) пяти процентов провозной 1) платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;

2) одного процента среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки.

Штраф за задержку (простой) транспортных средств, контейнеров взыскивается независимо от штрафа за непредъявление для перевозки грузов. Основанием для начисления штрафа за задержку (простой) транспортных средств служат отметки в транспортных накладных или в путевых листах о времени прибытия и убытия транспортных средств. Основанием для начисления штрафа за задержку (простой) контейнеров служат отметки в транспортных накладных, путевых листах или сопроводительных ведомостях о времени подачи и отправления контейнеров¹.

Ответственность за неуказание в транспортной накладной особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности либо за искажение сведений о свойствах груза, в том числе о его массе, габаритах, состоянии и степени опасности, с грузоотправителя согласно п.3 ст.35 Устава не может быть установлена по соглашению сторон. За нарушение данного обязательства взыскивается штраф в размере двадцати процентов провозной платы. Уплата штрафа не освобождает грузоотправителя от возмещения ущерба, причиненного перевозчику такими нарушениями.

3.2. Ответственность сторон по договору перевозки грузов автомобильным транспортом в международных перевозках

Правовое регулирование перевозок грузов носит отраслевой характер, т.е. зависит от применяемого для перевозки вида транспорта. Международные транспортные конвенции чрезвычайно разнообразны по своему характеру, объему и содержанию включенных в них норм; однако

¹ Нормы времени на погрузку и разгрузку транспортных средств. Автомобильные перевозки. // Информационно-правовое обеспечение «ТрансМэп». Режим доступа: <http://transmap.ru/articles/27/>

вместе с тем можно выделить по крайней мере три общие черты, присущие их природе:

1) международная перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки, носящего двусторонний, возмездный, реальный либо консенсуальный характер. Такой договор оформляется путем выдачи соответствующего транспортного документа: в рамках нашей работы таким документом является автотранспортная накладная.

2) при международных перевозках в конвенциях предусматривается строго ограниченный предел ответственности перевозчика, который отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки, как правило, на принципе презюмируемой вины;

3) при международных перевозках предусматривается претензионный порядок урегулирования споров между сторонами по договору перевозки и сокращенные сроки исковой давности.

Следует обратить внимание, что существует предел ответственности перевозчика по договору международной перевозки грузов. Положение перевозчиков, занимающихся автомобильными перевозками, сегодня во многом обусловлено тем, что они не являются монополистами в своей сфере, и потому владельцам груза гораздо проще диктовать свои условия, в том числе по размерам ответственности за ненадлежащее исполнение договора перевозки¹.

Предел ответственности в отношении перевозки грузов автомобильным транспортом устанавливается Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. Данная Конвенция применяется ко всем договорам перевозки грузов автомобилем, согласно которым место погрузки груза и место его доставки находятся на территории различных стран, из которых хотя бы одна является участницей

¹ Предел ответственности перевозчика по договору международной перевозки грузов // Информационный портал о грузоперевозке «АвтотрансИнфо». - Режим доступа: <file:///localhost/D:/Мои%20документы.%20Учеба/Юридический%20фак/Диплом1/Клуб%20Логистов%20-%20публикации.mht>

Конвенции. То есть возможна ситуация, в которой и отправитель груза, и перевозчик - российские лица, но перевозка должна быть осуществлена за пределы территории РФ. В этом случае на их отношения распространяется действие международной Конвенции, а российское законодательство применяется субсидиарно и только в той части, которая не противоречит Конвенции.

«Золотым правилом» императивной ответственности и презумпции вины любого перевозчика любого вида транспорта является фиксирование момента приема и сдачи груза по дате в накладной. За полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки перевозчик несет ответственность (п.1 ст. 17 Конвенции). Состояние груза в момент приема к перевозке и в момент его сдачи получателю определяется:

-наличием или отсутствием в накладной мотивированных оговорок, сделанных соответственно перевозчиком и получателем;

-признанием этих оговорок, соответственно, отправителем и перевозчиком;

-содержанием претензии получателя, поданной в сроки.

Таким образом, в случае полной или частичной утраты, повреждения, порчи груза или при просрочке его доставки виновен перевозчик. Перевозчик может опровергнуть презумпцию своей вины и будет освобожден от ответственности, если докажет отсутствие своей вины в отношении предмета претензии по следующим позициям:

1. Перевозчик может доказать ненадлежащие действия отправителя и /или получателя в тех случаях, когда погрузка, выгрузка, укладка и крепление груза производились силами последних и явились причиной повреждения, порчи или утраты груза. Кроме того, перевозчик может сослаться на ненадлежащую упаковку и маркировку груза, на то, что груз

был неправильно закреплен внутри тары и упаковки, а также на то, что он принял транспортное средство или контейнер с грузом за чужими пломбами.

2. Перевозчику необходимо доказать, что именно из-за неверных инструкций, данных перевозчику отправителем или получателем, или их отсутствия, произошло повреждение, порча или утрата груза или просрочка в его доставке.

3. Перевозчик может доказать, что повреждение, порча или утрата груза произошли вследствие особых естественных свойств груза, то есть таких, которые грузу присущи по своей природе (самовозгорание, коррозия, появление насекомых и прочее).

4. Перевозчик будет освобожден от ответственности, если докажет, что коммерческая неисправность груза или нарушение срока доставки произошли при наступлении форс-мажорных обстоятельств, то есть таких, которые перевозчик не мог предвидеть и преодолеть. Применительно к договору перевозки к обстоятельствам непреодолимой силы, как правило, относят пожары, стихийные бедствия, запрет экспорта или импорта перевозимых товаров, закрытие государственных границ, пограничных переходов, автомагистралей, бандитские действия, любые виды войн и поражения грузов орудиями военных действий, забастовки, народные волнения, конфискационные и ликвидационные действия военных и гражданских властей, ядерный взрыв и радиационное заражение, а также иные обстоятельства вне разумного контроля сторон договора. В случае ссылки на форс-мажор перевозчик должен представить соответствующую справку Торгово-промышленной палаты (ТПП).

Согласно п.3 ст.17 Конвенции перевозчик не может ссылаться для сложения с себя ответственности ни на дефекты транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, ни на вину лица, у которого был взят в аренду автомобиль, или агентов последнего, поскольку перевозчик должен всегда эксплуатировать только технически исправное транспортное средство. В данном случае на перевозчика возлагается

ответственность, если он не докажет, что к моменту начала рейса эксплуатируемое им транспортное средство находилось в технически исправном состоянии.

Следует заметить, что такие виды нарушений, как неподача, несвоевременная подача автотранспорта, в Конвенции не указаны. Отсюда возникает вопрос, вправе ли стороны устанавливать ответственность за данные нарушения в договоре международной перевозки грузов? Ни Конвенция, ни российское законодательство прямого ответа не дают.

Исходя из того, что при рассмотрении спора между двумя российскими лицами суд будет руководствоваться не только Конвенцией, но и российским законодательством (Гражданским кодексом РФ и Уставом РФ), а в последнем предусмотрены санкции как за утрату, повреждение груза или просрочку в доставке, так и за другие виды неисполнения обязательств по договору, санкции могут быть взысканы с перевозчика, но только в тех пределах, которые установлены Конвенцией.

Пределы ответственности перевозчика предусмотрены ст. 23 Конвенции. Согласно статье размер ущерба, который перевозчик должен возместить при полной или частичной потере груза, определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке, которая определяется на основании биржевой котировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. В случае необходимости следует прибегнуть к независимой экспертизе Торгово-промышленной палаты страны места назначения груза. Данное положение значительно отличается от Гражданского кодекса РФ, согласно которому стоимость груза определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или в договоре поставки (купли-продажи). Отсюда следует, что при заявлении требований о возмещении ущерба, вызванного полной или частичной потерей груза, отправитель по договору международной перевозки должен будет доказать, что размер требуемого возмещения

соответствует рыночной стоимости груза, существовавшей в месте и во время его принятия к перевозке. При этом счет продавца, или инвойс, равно как и указание стоимости груза в транспортной накладной, не являются достаточными доказательствами действительной стоимости груза. Суд может принимать их во внимание, но не вправе основывать свое решение исключительно на них. Так как в нашей стране размер возмещения определяется по контрактной цене товара, получателю предоставляется право доказать, что рыночная цена утраченного перевозчиком товара на дату и место приема груза к перевозке выше, чем указано в платежных документах. Установление факта такой более высокой цены не влечет за собой увеличения налоговой и таможенной базы. На практике, однако, все выглядит несколько иначе. По гражданско-правовым спорам не разработан четкий механизм определения рыночной цены товара. И судам, и участникам процесса известно, что рыночная цена складывается при взаимодействии спроса и предложения на рынке идентичных или однородных товаров в сопоставимых условиях. Но эти экономические категории используются на практике крайне редко. Чаще суды ссылаются именно на те цены, которые указаны в счетах (инвойсах) отправителей и на которые имеется ссылка в накладной.

Так, например, по одному из дел, рассмотренному арбитражным судом города Москвы, и первая, и апелляционная инстанции при определении стоимости груза основывались на цене, согласованной продавцом и покупателем в контракте купли-продажи, и, исходя из этой цены, сделали вывод о размере ущерба в результате потери груза. ФАС Московского округа отменил оба решения и указал, что во внимание должен быть принят счет (инвойс), на который есть ссылка в накладной - CMR и в котором указана иная цена, чем в контракте купли-продажи.

С другой стороны, тот же ФАС Московского округа по делу, рассмотренному уже в 2009 году, не принял в качестве доказательств,

подтверждающих стоимость утраченного груза ни инвойс грузоотправителя, ни счет, приложенный к товарно-транспортной накладной.

Суд указал, что Конвенцией иначе, чем Гражданским кодексом РФ, определяется размер возмещения, которое должен выплатить международный перевозчик. Согласно ч. 2 ст. 7 Гражданского кодекса РФ, если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора. Следовательно, необходимо руководствоваться подп. 1, 2 ст. 23 Конвенции.

В любом случае, согласно п. 3, 4 размер возмещения, выплачиваемого перевозчиком, не может превышать 25 золотых франков за килограмм недостающего веса брутто. Кроме того, подлежат возмещению оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочих расходов, связанных с перевозкой груза: полностью - в случае потери (обесценивания в результате повреждения) всего груза и в пропорции, соответствующей размеру ущерба, -

при частичной потере или обесценивании части поврежденного груза. Иные убытки возмещению не подлежат. Под иными убытками, в частности, понимаются косвенные убытки отправителя груза, возникшие в результате снижения цены перевозимого товара или понесенных перед покупателем санкций за недопоставку товаров. Таков максимальный предел ответственности перевозчика в случае повреждения или утраты груза.

Протоколом к Конвенции от 5 июля 1978 г. размер возмещения, установленный п. 3 ст. 23 Конвенции, был изменен и составляет сегодня 8,33 единицы специальных прав заимствования (СДР) за килограмм недостающего веса брутто. СДР существует с 1969 года, в 1981-1999 гг. формировалась на основе корзины, состоящей из пяти валют, а с 1999 года корзина состоит из четырех валют (доллар США, фунт стерлингов, японская иена и евро). Курс СДР рассчитывается ежедневно как средневзвешенная

величина от рыночной стоимости этих валют и публикуется агентством Рейтер.

Несмотря на то, что Российская Федерация является членом МВФ, и курс СДР определяется ЦБ РФ, к данному Протоколу Российская Федерация не присоединилась, и формально предельный размер возмещения должен определяться, исходя из пересчета золотых франков в рубли. Однако такой механизм сегодня в нашей стране отсутствует. В связи с этим наши арбитражные суды часто применяют Конвенцию в редакции Протокола 1978 года, хотя встречаются и противоположные позиции по этому поводу.

Если груз не был доставлен в оговоренный срок, признается, что имело место просрочка (ст.19 Конвенции). Отсутствие договоренности между сторонами по этому вопросу, тем не менее, позволяет определить для каждого конкретного рейса предельный срок доставки груза. Если срок доставки в накладной не указан, то для того чтобы определить, доставил перевозчик груз вовремя или нет, необходимо установить, какое время следует признать разумным для выполнения конкретной перевозки по конкретному маршруту в конкретных обстоятельствах. Для этого учитываются кратчайшее расстояние перевозки, норматив суточного пробега, наличие очередей на пограничных переходах, криминальной обстановки на маршруте доставки, ремонт и временное закрытие определенных участков дорог, время ожидания для включения транспортного средства в конвой, влияние атмосферных явлений на состояние дорожного покрытия и тому подобное.

Если перевозчик, с учетом предположений самых неблагоприятных условий, не превысит максимальных временных параметров по каждой фазе прохождения маршрута, то его действия будут признаны разумными. Добросовестным перевозчиком, в данном контексте, следует считать такого, который сможет доказать, что он приложил все усилия к минимизации срока доставки, полностью следуя указаниям и инструкциям отправителя (получателя), соблюдая международные и национальные законы, процедуры,

правила и проявляя заботливость о грузе в интересах правомочного по договору лица.

В случае просрочки в доставке груза перевозчик несет ответственность только тогда, когда полномочное по договору лицо (контрагент по договору перевозки) докажет, что данной просрочкой был нанесен какой-либо ущерб, при этом размер ущерба должен быть документально доказан. Перевозчик возмещает причиненный ущерб, но не более суммы провозной платы - это максимальный предел ответственности перевозчика при просрочке в доставке груза.

Конвенцией не запрещено устанавливать неустойку в виде штрафа или пени за просрочку доставки в договоре международной перевозки. В соответствии со п.3 ст.30 Конвенции общая сумма неустойки не может превышать плату за перевозку и не должна быть больше причиненного и доказанного ущерба. При этом взыскать возмещение за просрочку можно только тогда, когда в течение 21 дня с момента передачи груза в распоряжение получателя была сделана письменная оговорка. В случае, если оговорка не сделана и срок для нее пропущен, перевозчик освобождается от ответственности за просрочку в доставке (ст. 30 Конвенции).

Установленный предел ответственности перевозчика за утрату, повреждение или просрочку в доставке груза может быть повышен только в двух случаях:

1) если отправитель, при условии уплаты надбавки к провозным платежам, задекларировал в накладной стоимость груза, превышающую предел, указанный в п. 3 ст. 23 Конвенции.

Такая объявленная стоимость не имеет ничего общего с практикой проставления в накладной контрактной цены товара, которая используется для начисления таможенных пошлин и сборов, - в накладной должна быть сделана специальная оговорка о повышении предела ответственности перевозчика и уплате ему за это дополнительного вознаграждения (ст. 24 Конвенции);

2) если отправитель, при условии уплаты согласованной надбавки к провозной плате, установит сумму специального интереса в доставке на случай утраты, повреждения или недоставки груза в оговоренный срок (ст. 26 Конвенции). Как правило, отправитель указывает такой специальный интерес в том случае, если утрата, повреждение или просрочка в доставке груза могут нанести ему или получателю гораздо больший ущерб, чем размер возмещения, установленный п. 3 ст. 23 Конвенции.

Тем не менее, какой бы ни была сумма объявленного специального интереса, размер конкретного возмещения, требуемого от перевозчика, должен быть аргументированно доказан. Если же размер ущерба больше суммы объявленного интереса, возмещаются доказанные убытки, но не более величины, указанной отправителем в накладной.

И лишь в одном случае на перевозчика может быть возложена полная материальная ответственность за причиненный ущерб - если он был причинен умышленными неправомерными действиями перевозчика или лиц, за которых он отвечает, либо таким ненадлежащим исполнением обязательств, которое согласно закону, применяемому компетентным судом, приравнивается к умышленным неправомерным действиям.

Если будет доказано, что действия перевозчика были умышленными и неправомерными, он не вправе ссылаться на положения Конвенции, которые ограничивают или исключают его ответственность.

В заключение отметим, что всякое соглашение, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений Конвенции, является недействительным. Таким образом, какие бы санкции ни предусмотрел заказчик (отправитель) в договоре международной перевозки грузов, перевозчик не обязан платить больше того предела, который установлен нормами Конвенции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Перевозки грузов автомобильным транспортом, как один из видов грузоперевозок, имеют относительно молодую историю, поскольку автомобильный транспорт появился в конце 19 столетия. В дореволюционный период законодательно перевозки грузов практически не регулировались, в основном все основывалось на опыте, который нарабатывался с годами, накопленный опыт становился обычаем и в результате регулирование отношений по перевозке грузов закрепились в нормативных актах. В советское время, существовал ряд нормативно-правовых актов, регулирующих перевозку грузов автомобильным транспортом. Но в силу существования командно-административной экономики в СССР грузоперевозки имели другой характер. Так, например, транспортные предприятия принадлежали государству и грузоперевозки осуществлялись в государственных целях. После перехода к рыночной экономике, автотранспортные предприятия стали принадлежать частным лицам, перевозки грузов являлись средством получения дохода и стали выгодным бизнесом. Социальная, политическая и экономическая жизнь общества кардинально изменились, возникла необходимость в появлении нового законодательства, которое отражало бы реалии нового времени и смогло регулировать перевозки грузов в современном обществе.

В России существует довольно большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих отношения по перевозке грузов автомобильным транспортом, но единого законодательства об автотранспортной деятельности пока не существует. На сегодняшний день имеется только проект такого закона.

Стоит заметить, что законодательством не дано определения понятию грузоперевозки автомобильным транспортом. Однако такое определение предусмотрено в законопроекте: автомобильная перевозка (пассажиры, грузов) – перемещение пассажиров или грузов с использованием

автотранспортных средств. Понятия грузовому транспортному средству дается в Федеральном законе от 24 июля 1998г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», а в Уставе приводится определение лишь одному из видов транспортного средства, специализированному транспортному средству. Как мы считаем, все основополагающие определения, связанные с перевозкой грузов автомобильным транспортом необходимо собрать в едином нормативно-правовом акте, в целях избегания пробелов в законодательстве и его унификации.

Основанием для перевозки грузов автомобильным транспортом, является заключение договора. Договор перевозки груза может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа (заявки) грузоотправителя. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком, составления и выдачи отправителю груза транспортной накладной. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Следует отметить, что понятие договора перевозки грузов закрепленное в первом нормативно-правовом акте практически не отличается от понятия договора, данного Гражданским кодексом РФ.

По нашему мнению в определение договора перевозки груза автомобильным транспортом следует внести изменения. Как показывает практика, плату за перевозку груза может осуществлять как отправитель груза, так и его получатель. Лицо, являющееся плательщиком за перевозку груза, определяется договором между грузоотправителем и грузополучателем. Грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от

имени владельца груза и указывается в транспортной накладной. И в действительности он может не платить за перевозку, поскольку инициатором перевозки является получатель груза. Но Гражданский кодекс РФ обязывает платить за перевозку именно отправителя груза. Вышесказанное позволяет утверждать, что под договором перевозки груза следует понимать обязанность перевозчика доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и получить за перевозку вознаграждение от инициатора перевозки. Таким образом, в законодательство стоит, как мы считаем, внести определение «инициатор перевозки», под которым понимается лицо (грузоотправитель, грузополучатель), являющееся заказчиком перевозки и имеющее обязательство уплатить за перевозку груза установленную плату.

После заключения договора перевозки грузов, как у отправителя груза, так и перевозчика появляются права и обязанности. Главная обязанность перевозчика – доставить груз в пункт назначения, а грузоотправителя – уплатить установленную договором плату за перевозку груза. Кроме того, перевозчик обязуется предоставить исправное транспортное средство, доставить груз в назначенное место в установленные сроки. Перевозчик имеет право отказаться от перевозки в установленных законодательством случаях взыскать с грузоотправителя штраф, как и грузоотправитель вправе отказаться от предоставленного транспортного средства, если оно было в неисправном состоянии. Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера.

Проанализировав законодательство Российской Федерации и нормы международного права, хотелось бы отметить, что действующими нормативно-правовыми актами закреплены основные права и обязанности перевозчика, грузополучателя, грузоотправителя, которые достаточным образом регламентируют деятельность по перевозке грузов.

В связи с участвовавшими ДТП, во многих случаях, виновниками которых являются водители, осуществляющие перевозку грузов, перевозчиков стоит обязать применять тахограф – контрольное устройство для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя. На сегодняшний день Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» обязывает перевозчиков использовать тахографов только при осуществлении международных перевозок. Полагаем, целесообразно применение данных устройств при осуществлении перевозок в междугороднем сообщении по территории Российской Федерации.

В период экономического кризиса, а также по его прошествии участились случаи пропажи грузов и перевозчиков, осуществляющих перевозку. Во избежание таких случаев, государству необходимо ввести меры, препятствующие возникновению таких случаев. Вариантом является наделение обязанностью грузоотправителя проверять перевозчика, а именно собирать полный пакет документов о перевозчике (Устав, ИНН и т.д.) Со стороны государства необходимо разработать специальный Интернет-сайт, позволяющий контролировать надежность того или иного перевозчика. Указанные меры не искоренят преступлений, однако позволят сократить их число.

Лицо, нарушающее права или неисполняющее обязанности по перевозке грузов, несет ответственность согласно законодательству Российской Федерации. Ответственность за нарушение обязательств по перевозке имеет определенную специфику, которой свойственны: ограничение права на взыскание части убытков; запрет на уменьшение или устранение нормативной ответственности перевозчика; возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

Ответственность при осуществлении перевозки грузов может возникнуть в связи с нарушением различных условий договора:

- ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств;
- ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза;
- ответственность грузоотправителя за непредъявление для перевозки груза;
- ответственность грузоотправителя за отказ от пользования транспортным средством и т.д.

По договору международной перевозки грузов также существует предел ответственности перевозчика. Это связано с тем, что у владельцев груза больше прав, чем у перевозчиков, поэтому им проще диктовать свои условия. Как выяснилось, Конвенцией не предусмотрены такие виды нарушений, как неподача, несвоевременная подача автотранспорта. Соответственно перевозчик освобождается от ответственности. Ни Конвенцией, ни российским законодательством не предусмотрена возможность урегулирования данного вопроса посредством договора международной перевозки грузов. Однако, на практике обязательства по данному вопросу стороны прописывают в таком договоре.

Мы полагаем, что данный пробел касательно осуществления международных необходимо исключить, путем внесения соответствующих поправок в законодательство РФ и вынесения предложений по установлению ответственности за неподачу, несвоевременную подачу автотранспорта в Конвенцию.

Подводя итог, хотелось бы заметить, что в свете увеличения международных перевозок и интеграции общества в целом, необходимо, чтобы российское законодательство соответствовало нормам международного права. Кроме того введение нового закона об автотранспортной деятельности позволит реализовать данную цель.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 №6-ФКЗ, от 30.12.2008 №7-ФКЗ, от 05.02.2014 №2-ФКЗ) [Текст] // Собрание законодательства РФ. - 2014. - №15. - Ст. 1691.
2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года // ИПС «Консультант Плюс».
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 1994. - №32. - Ст. 3301.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 30.11.1994г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. - №5. - Ст. 410.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ №. – 2002. - №1 (ч. 1). - Ст. 1.
6. Устав автомобильного транспорта РСФСР от 8 января 1969 г. №12 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».
7. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта[Текст] : Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ (с изм. от 06.11.11) // Собрание законодательства РФ. – 2007. - №46. - Ст. 5555.
8. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения[Текст] : Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ //

Собрание законодательства РФ. – 1998. - №31. - Ст. 3805.

9. Об автотранспортной деятельности [Текст]: Закон Российской Федерации, проект //ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

10. Устав автомобильного транспорта РСФСР [Текст]: Постановление Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. №12 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

11. Об изменении и признании утратившими силу решений правительства РСФСР в связи с реорганизацией министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР[Текст]:Постановление Совмина РСФСР от 28 ноября 1969 №648 // ИПС «Консультант Плюс».

12. О внесении изменений в Устав автомобильного транспорта РСФСР[Текст]:Постановление Совмина РСФСР от 16.05.80 №253// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

13. Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок[Текст]:Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. №730// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

14. Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом[Текст]:Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. от №272// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

15. О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст]:Инструкция Министерства финансов СССР, Госбанка СССР и ЦСУ СССР от 23 декабря 1977 г. №94/30/26/7 // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

16. О порядке оформления товарно - транспортных документов при междугородных перевозках грузов [Текст]:Инструкция Министерства финансов СССР, Госбанка СССР и ЦСУ СССР от 21 марта 1979 г. N 37-15/72/051/17/8 // ИПС «Консультант Плюс».

17. Инструкция о порядке расчетов за перевозки грузов

автомобильным транспортом [Текст]:Инструкция Минтранса РСФСР от 30 ноября 1983 г. №№156/354/7// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

18. Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации, утвержденной[Текст]:Инструкция Министерством транспорта РФ от 27 мая 1996 года// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

19. Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом[Текст]:Приказ Министерства транспорта РФ от 8 августа 1995 г. // ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

20. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом в РСФСР утв. Минавтотрансом РСФСР 30 июля 1971 г.[Текст]// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

21. Особые условия перевозки в РСФСР автомобильным транспортом грузов предприятий, организаций и учреждений отдельных отраслей народного хозяйства [Текст]// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

22. Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты в РСФСР[Текст]// ИПС «Консультант Плюс: Законодательство».

23. Руководство по организации перевозок опасных грузов автомобильным транспортом [Текст] :Руководство департамента автомобильного транспорта от 08 февраля 1996 года № РД-3112199-0199-96 // ИПС «Консультант Плюс: Судебная практика».

2. Материалы правоприменительной практики

24. Решение Арбитражного суда Республики Татарстан от 2 марта 2010 г. по делу № А65-36101/2009-СГ2-24 «О взыскании с Общества с ограниченной ответственностью «Омитранс-логистика», г. Казань в пользу

Индивидуального предпринимателя Долгова Владимира Валентиновича, г. Омск 35 000 руб. долга, 13 246 руб. 37 коп. неустойки, 5 000 руб. судебных издержек и 1 929 руб. 85 коп. госпошлины» [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение «Картотека арбитражных дел ВАС РФ» – Режим доступа: <http://kad.arbitr.ru/Card/bd704042-1c25-4e13-ac63-c80c9f59b8f8>

25. Решение Арбитражного суда Пермского края от 18 июня 2010 г. по делу № А50-4927/2010 «О взыскании с ООО «Прикам-Авто» в пользу ИП Смирновой Юлии Михайловны штрафа в размере 1800 руб., госпошлины в размере 2000 руб., судебные издержки в размере 5000 руб.» [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение «Картотека арбитражных дел ВАС РФ» – Режим доступа: <http://kad.arbitr.ru/Card/bab8ccf0-fc2e-4438-9562-d6777f0f3780>

26. Решение Арбитражного суда Республики Татарстан от 23 июня 2010 г. по делу № А65-7253/2010-СГ2-55 «О взыскании с Общества с ограниченной ответственностью «КамаТрансРегион», г. Набережные Челны в пользу Индивидуального предпринимателя Хуснутдинова Фаиза Минсалиховича, г. Набережные Челны 110000 долга, пени в размере 165 руб., представительские расходы в сумме 800 руб., 4305 руб. госпошлины по иску» [Электронный ресурс] : информационно-правовое обеспечение «Картотека арбитражных дел ВАС РФ» – Режим доступа: <http://kad.arbitr.ru/Card/98621674-44e5-4dc1-af4c-512705476797>

27. Решение Арбитражного суда Омской области от 07 декабря 2010 года № А46-11876/2010 по Иску о взыскании ущерба в сумме 3 864 167 руб. 97 коп., причиненного в результате утраты груза [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение «Гарант» – Режим доступа: http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/8e7e86bd-9326-4145-9757-4e3c480dc45c/A46-11876-2010_20101207_Reshenie.pdf

28. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 2 марта 2012 г. N 09АП-2311/2012-ГК «Об оставления без изменения Решения

Арбитражного суда города Москвы от 22.09.2011 по делу №А40-43264/11-125-278, апелляционную жалобу общества с ограниченной ответственностью «КапиталЭнерго» - без удовлетворения» [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение «Картотека арбитражных дел ВАС РФ» – Режим доступа: <http://kad.arbitr.ru/Card/8e1e0f6c-dc2e-4e81-804a-56b04d77a183>

29. Постановление Федерального арбитражного суда Центрального округа от 13 декабря 2010 г. по делу №А09-2308/2009-7 «Рассмотрение кассационной жалобы индивидуального предпринимателя Радинского М.А. на постановление Двадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 сентября 2010 г. по делу №А09-2308/2009-7 [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение «Гарант» – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=ACN;n=60122>

30. Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 27 декабря 2017 г. по делу № А56-76312/2017 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://sudact.ru/arbitral/doc/oom5XGWecYQr>.

31. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 16 сентября 2011 г. по делу №А41-29916/10 по иску ОАО СК «Прогресс-Гарант» о взыскании 19 436 руб. 91 коп. к ООО «АВТОЛОГИСТИКА-транс» [Электронный ресурс] : Информационно-правовое обеспечение «Гарант» – Режим доступа [file:///localhost/D:/Мои%20документы.%20Учеба/Юридический%20фак/Диплом1/Судебная%20практика/ ПОСТАН~3.МНТ](file:///localhost/D:/Мои%20документы.%20Учеба/Юридический%20фак/Диплом1/Судебная%20практика/ПОСТАН~3.МНТ)

32. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда № 11АП-5486/2010 от 7 июля 2009 г. по делу № А55-34207/2009[Текст]// ИПС «Консультант Плюс».

33. О свободе договора и ее пределах [Текст]: Постановление Пленума ВАС РФ от 14марта 2014 № 16 // Вестник ВАС РФ. – 2014. - №5.

3. Научная и учебная литература

34. Административная реформа в России. Научно-практическое пособие [Текст]/ Под ред. С.Е. Нарышкина, Т.Я. Хабриевой. - М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ»: ИНФРА-М, 2006. - 352 с.
35. Актуальные проблемы гражданского права: Сборник статей. А 43 Вып. 4 [Текст] / Под ред. проф. М. И. Брагинского. - М.: Издательство НОРМА, 2002. - 432 с.
36. Андреев Ю.Н. Договор в гражданском праве России: сравнительно-правовое исследование: монография. - М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2017. - 272 с.
37. Антонов С.Н. Дорожное движение: правонарушения и ответственность. - М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. 14. - 176 с.
38. Бянкина, А.М. Классификация договора перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст] / А.М. Бянкина // Право и экономика. – 2011. - №10. – С. 49-54.
39. Гражданское право: учебник. Часть 2 [Текст] / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: ПРОСПЕКТ, 2005. – 846 с.
40. Гражданский кодекс Российской Федерации. Общие положения о договоре. Постатейный комментарий к главам 27 - 29 / В.В. Витрянский, Б.М. Гонгалло, А.В. Демкина и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. - М: Статут, 2016. - 223 с.
41. Гражданское право: Учебник / Под общ. ред. С.С. Алексеева, С.А. Степанова. - М.: Проспект; Екатеринбург: Институт частного права, 2015.
42. Гражданское право: Учебник в 3 томах / Отв. ред. В.П. Мозолин. - М.: Проспект, 2016. Т. 2.
43. Гражданское право: учебник: в 2 т. / Под ред. Б.М. Гонгалло. - М.: Статут, 2016. Т. 2.
44. Гражданское право: учебник: в 2 т. / О.Г. Алексеева, Е.Р. Аминов,

М.В. Бандо и др.; под ред. Б.М. Гонгало. - М.: Статут, 2016. Т. 2. - 528 с.

45. Гражданское право: Учебник: В 3 т. Т. 1 / Отв. ред. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой. - М.: Проспект (ТК Велби), 2010. – 389 с.

46. Договорное право. Книга четвертая [Текст] / Под ред. М.И. Брагинский, В.В. Витрянский – М.: «Статут», 2003. – 848 с.

47. Источники гражданского права Российской империи XIX – начала XX веков монография: учебник [Текст]/ Под. ред. Тесля А.А. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. – 167 с.

48. Международное частное право: учебное пособие [Текст]/ Под ред. А.В. Попова – СПб.: Питер, 2010 - 192 с.

49. Панкова, О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный)[Текст] / О.В. Панкова. - М.: Статут, 2016. - 606 с.

50. Перевозки грузов автомобильным транспортом. Справочное пособие. 2-е издание [Текст]/ Под ред. В.И. Савина. – М.: Дело и сервис, 2004. – 544 с.

51. Транспортное право: учебник [Текст]/ Под ред. В.А. Егизарова. - М. :Юстицинформ, 2008. – 97 с.

4. Интернет-ресурсы

52. Автомобили в России. История автомобилестроения. [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Бест Право» – Режим доступа: <http://avtostroi-history.ru/about/dooktome/Avtoperevozku/index.html>

53. Автоперевозки. История автомобилестроен [Электронный ресурс] :Информационно-правовой портал «Бест Право» – Режим доступа: <http://avtostroi-history.ru/about/dooktome/Avtoperevozku/index.html>

54. Аналитический обзор: документ недели от 10 мая 2011 года к

Постановлению Правительства РФ ОТ 15.04.2011 №272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» [Электронный ресурс] :Информационно-правовое обеспечение «Гарант» – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/law/review/1035448.html>

55. Ерпылева Н. Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права [Электронный ресурс]: Информационно-правовой портал «Склад Законов» – Режим доступа: http://www.6pl.ru/Vlad_st/mtp.htm

56. Нормы времени на погрузку и разгрузку транспортных средств. Автомобильные перевозки [Электронный ресурс]: Информационно-правовое обеспечение «ТрансМэп» – Режим доступа: <http://transmap.ru/articles/27/>

57. Постатейный комментарий к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) [Электронный ресурс]: информационно-правовой портал «Балтийский транспортный консалтинг» – Режим доступа: <http://www.btk.su/node/60>

58. Предел ответственности перевозчика по договору международной перевозки грузов // Электрон. изд. – Информационный портал о грузоперевозка «АвтотрансИнфо» – Режим доступа к изд.: <file://localhost/D:/Мои%20документы.%20Учеба/Юридический%20фак/Диплом1/Клуб%20Логистов%20-%20публикации.mht>