**Договор перевозки автомобильным транспортом**

Диплом

2007

Оглавление

Введение

Глава 1. Понятие договора перевозки грузов

1.1 Понятие договора перевозки грузов

1.2 Виды договоров перевозки

Глава 2. Проблемы заключение и исполнение договора перевозки грузов автомобильным транспортом

2.1 Основания для заключения договора перевозки

2.2 Исполнение договора перевозки грузов

2.3 Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон

Глава 3. Прекращение договора перевозки и ответственность сторон

3.1 Основания прекращения договора перевозки

3.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов

Заключение

Библиографический список

Введение

Актуальность темы исследования. На сегодняшний день в необходимости осуществления грузоперевозок, особенно автомобильным транспортом никто не сомневается. Огромный грузооборот, осуществляемый этим видом транспорта, обеспечивает поддержку значительной части экономики России.

Нынешнее законодательство достаточно четко определяет правила осуществления перевозок и их документального оформления. Причем рыночные отношения заставляют все больше и больше вопросов оставлять на усмотрение участвующим в сделке по перевозке грузов сторонам. Естественным образом это касается прежде всего договора перевозки, в который наряду с обязательными могут быть включены любые условия, признаваемые сторонами в качестве таковых.

Надо отметить, что транспортное законодательство наряду с договором перевозки устанавливает необходимость оформления целого ряда сопутствующих перевозке документов, в которых должны найти свое отражение четко определенные сведения о перевозимом грузе, сторонах, участвующих в рассматриваемых отношениях, об условиях перевозки. Законодательство, императивно установив круг этих сведений, не оставило ничего на усмотрение грузоотправителя, грузоперевозчика или других лиц. Жесткие рамки формы таких документов обеспечивают точность и оперативность перевозки, а также защиту интересов сторон. Главное в данных отношениях - точно и неукоснительно следовать требованиям законодательства, предъявляемым к оформлению перевозок.

Степень научной разработанности. Наиболее известные работы по данной проблематике принадлежат таким ученым как Абова Т.Е., Адиссонов А., Александров-Дольник М.К., Апполонов Е.В., Артюхов А.А., Брагинский М.И., Витрянский В.В., Данилина И.Е., Егиазаров В.А., Егоров К.Ф., Лучанский Ф.М., Кабалкин А.Ю., Мозолин В.П., Морозов С.Ю., Петров И.Н., Рапопорт Л.И., Рубин А.М., Садиков О.Н., Сергеева А.П., Смирнов В.Т., Суханов Е.А., Тарасов М.А., Толстой Ю.К., Тютрина Н.Н., Фалькович М.С., Ходунов М.Е., Шварц Х.И., Язев В.А., Яичков К.К., Яковлева В.Ф.и другие авторы.

Однако проблематика исследования не исчерпана, прежде всего, это объясняется устаревшими нормативно-правовыми актами и отсутствием научной разработки данной проблемы в настоящее время.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие по поводу перевозки грузов автомобильным транспортом.

Целью исследования является рассмотрение и актуализация вопросов, касающихся понятия обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом и выявление проблем при этом возникающих.

Целевая направленность исследования обусловила необходимость решения следующих задач:

- определение понятия договора перевозки грузов;

- рассмотрение видов договоров перевозки грузов;

- раскрытие основания заключения договора, его исполнения и возникающих при этом проблем;

- анализ элементов обязательства по перевозке, а также прав и обязанностей сторон;

- рассмотрение порядка прекращения договора;

- определение ответственности сторон.

Предмет исследования составляют:

нормы Гражданского кодекса РФ и федеральных законов предусматривающие возникновение обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом;

научные публикации и материалы периодической печати, относящиеся к теме исследования;

материалы судебной практики арбитражного суда применительно теме исследования.

Методология и методика исследования. Проведенное исследование опирается на диалектический метод научного познания явлений окружающей действительности, отражающий взаимосвязь теории и практики. Обоснование положений и выводов, содержащихся в дипломной работе, осуществлено путем комплексного применения следующих методов социально-правового исследования: историко-правового, статистического и логико-юридического.

Соответственно с учетом характера и специфики темы, а также степени разработки затрагиваемых в ней проблем, построена и структура дипломной работы, которая состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения и библиографического списка.

Глава 1. Понятие договора перевозки грузов

1.1 Понятие договора перевозки грузов

Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов, пассажиров и багажа в пространстве (п. 1 ст. 784 ГК РФ). Известно, что признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Начиная с 20-х и до конца 50-х годов прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под сомнение со ссылкой на их административный характер, обусловленный плановой системой хозяйства при социализме. Юристы, чье профессиональное мировоззрение сформировалось в дореволюционный период, не могли не заметить, что "договор в гражданско-правовом его значении уступает целый ряд принадлежащих ему ранее позиций административно-правовым актам"[[1]](#footnote-1). Немаловажным основанием для такого вывода было и то, что Уставы железных дорог 1935 и 1954 годов, равно как и Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР 1955 года, не содержали определение договора перевозки.

Дореволюционная доктрина российской цивилистики не оставляла сомнений в договорной природе перевозочных отношений. Уже в "Очерке основных понятий торгового права", опубликованном в 1886 году, П.П. Цитович писал, что если "обращение товаров в смысле перехода от одного лица к другому происходит главным образом через договор покупки", то "обращение (циркуляция) товаров в смысле перехода с места на место происходит через договор перевозки (транспорта)"[[2]](#footnote-2). В третьем томе "Курса гражданского права", увидевшем свет в 1896 году, К.П. Победоносцев указывал, что "при облегченном и усиленном в последнее время передвижении товаров и вещей между отдельными местностями, морским путем и по железным дорогам особенно важное значение получил договор о перевозке, или фрахтовый"[[3]](#footnote-3). Если П.П. Цитович и К.П. Победоносцев ограничиваются лишь перечислением характерных признаков договорных отношений по перевозке, то Г.Ф. Шершеневич во втором томе своего четырехтомного "Курса торгового права" дает определение договора перевозки как соглашения, "в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется за вознаграждение доставить принятые ею от другой стороны, отправителя, вещи, сухим путем или водой, своими средствами передвижения, в назначенное место, где и сдать определенному лицу, получателю"[[4]](#footnote-4). Нетрудно заметить, что приведенное определение мало чем отличается от определений, даваемых в современной научной и учебной литературе, основанных на действующем законодательстве.

С переходом к жесткому административно-правовому регулированию общественных отношений в сфере хозяйствования, по мнению некоторых цивилистов, побудительным основанием для вступления в отношения по перевозке грузов стали плановые акты, порождающие соответствующие обязанности. Следствием подобных взглядов явилась так называемая односторонне-сделочная или бездоговорная концепция зарождения перевозочных отношений. Ее сторонники утверждали, что сдача и принятие груза к перевозке совершаются во исполнение обязанностей, установленных для железной дороги и отправителя планом перевозок, и в особом договорном оформлении не нуждаются[[5]](#footnote-5). При этом они считали, что совершаемые каждым из участников действия имеют характер односторонних сделок.

Наряду с приведенной концепцией получили распространение и воспринятые впоследствии законодателем взгляды на природу перевозочных отношений как договорных. На это обстоятельство, в частности, указывал И.Б. Новицкий в своей монографии "Обязательство заключить договор"[[6]](#footnote-6). С принятием Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 года, в которых глава 9, посвященная перевозкам, открывалась ст. 72, содержащей определения договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, уже никто более не ставил под сомнение в юридической литературе договорную природу перевозки. В Гражданских кодексах союзных республик, в том числе и в ГК РСФСР (1964 г.), договор перевозки получил окончательную прописку. Соответствующие правила появились и в Уставе железных дорог СССР (1964 г.), и в Кодексе торгового мореплавания Союза ССР (1968 г.), а затем и в Уставе автомобильного транспорта РСФСР (1969 г.). Таким образом, формулировка п. 1 ст. 784 ныне действующего Гражданского кодекса, символизируя возврат страны к рыночной экономике, в которой оборот товаров, работ и услуг возможен только на договорной основе в соответствии с провозглашенным принципом свободы договора, одновременно ставит точку в полемике относительно договорной природы перевозочных отношений.

Согласно п. 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. Как следует из приведенного определения, договор перевозки груза является реальным. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на возникновение у перевозчика обязанности по доставке груза в момент его вверения. А это, следовательно, означает, что рассматриваемый договор опосредует лишь процесс перемещения груза в пространстве; отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, остаются за рамками этого договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию перевозок (ст. 798 ГК РФ), при этом операции, выполняемые на подготовительной стадии, могут выступать и в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др. В связи с этим в юридической литературе советского периода отношения, складывающиеся в процессе планирования перевозок и организации их выполнения посредством подачи заявок транспортным организациям на потребное количество транспортных средств для перевозки определенного груза, получили название организационных, а принятые перевозчиком к исполнению поданные отправителями заявки - плановыми предпосылками договора перевозки[[7]](#footnote-7). Процесс формирования плановых предпосылок договора перевозки на некоторых видах транспорта протекал в рамках организационных договоров (годовых, специальных, навигационных).

С принятием Гражданского кодекса 1994 года и обновлением транспортных уставов и кодексов планирование перевозок грузов приобрело технико-экономический, а не административно-правовой характер[[8]](#footnote-8). Это, однако, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса. Некоторые ученые высказываются в том смысле, что "из факта подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заявки возникает типичное двустороннее гражданско-правовое обязательство консенсуального характера: перевозчик обязан подать грузоотправителю под погрузку, а грузоотправитель - использовать транспортные средства для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой (ст. 791 ГК)"[[9]](#footnote-9). Отсюда автор этой точки зрения В.В. Витрянский приходит к выводу о том, что "источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть не чем иным, как договором"[[10]](#footnote-10). Аналогичного мнения, по существу, придерживается и Т.Е. Абова, которая полагает, что указанными отношениями "опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки", и что "принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем"[[11]](#footnote-11). Подобный взгляд на природу обсуждаемых отношений высказан Н.С. Ковалевской кторая считает, что при разовой перевозке обязательство по предоставлению транспортного средства "основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т.е. также имеет договорный характер"[[12]](#footnote-12).

С отмеченных позиций последних авторов концепция организационных предпосылок договора перевозки была подвергнута резкой критике, хотя, на наш взгляд, для этого нет достаточных оснований[[13]](#footnote-13) уже потому, что указанная концепция сложилась в то время, когда господствовала система планового распределения товаров, работ и услуг. К тому же гражданско-правовой характер отношений, складывающихся на стадии согласования позиций будущих участников договора перевозки, уже тогда не вызывал сомнений. Более того, никто не отрицал и двусторонний характер обязанностей, вытекающих из плана перевозок, сформированного посредством согласования поданной клиентом органов транспорта заявки, ибо это прямо вытекало из ст. 73 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, предусматривающей и взаимную имущественную ответственность перевозчика и отправителя за их неисполнение. Вывод же о договорной природе складывающихся здесь отношений стал возможным, на наш взгляд, вследствие деформации административно-правовой природы плана перевозок в технико-экономическое средство учета потребностей клиентуры в перевозках. Иными словами, план грузовых перевозок утратил значение обязательного основания для заключения договора перевозки.

Договор перевозки груза с момента принятия Основ гражданского законодательства 1961 года формулировался как реальный. Ныне действующий Гражданский кодекс не отступил от этой традиции (ч. 1 ст. 785). Вместе с тем известно, что не все договоры перевозки укладываются в эту формулу. Так, например, договор фрахтования всегда признавался консенсуальным, что вполне соответствует его правовой природе. Если при заключении реального договора перевозки груза отношения его участников, направленные на подготовку и предъявление груза к перевозке и подачу необходимого количества подвижного состава, складываются за рамками указанного договора и нуждаются в особом правовом регулировании с помощью иных правовых средств, то отношения, опосредующие выполнение аналогичных действий при совершении договора фрахтования, оказываются в его составе и, следовательно, в дополнительном договорном нормировании не нуждаются.

В свое время была предпринята попытка обосновать консенсуальный характер и договора автомобильной перевозки со ссылкой на то, что здесь сдаче груза к перевозке предшествует заключение соглашения о подаче автомобиля к местам погрузки, которые, как правило, находятся на территории клиента - отправителя груза[[14]](#footnote-14). Представляет интерес аргументация в пользу консенсуального характера договора автомобильной перевозки груза, приведенная Х.И. Шварцем. Помимо ссылки на сдачу груза к перевозке в "таком пункте, который находится не в ведении перевозчика, не на территории автотранспортного предприятия, а в ведении и на территории клиента, т.е. грузоотправителя", он указывает на то, что "при автомобильных перевозках заключению договора не предшествует обязанность перевозчика подать транспортные средства и обязанность отправителя загрузить их. На автотранспорте указанные обязанности проистекают для сторон из договора, а не непосредственно из плана"[[15]](#footnote-15). Таким образом, и здесь критерием разграничения отношений, складывающихся на подготовительной стадии перевозки и в рамках договора перевозки, служит правовое основание - план или договор. Не случайно автор в другом месте замечает, что в сравнении с автомобильными перевозками "при железнодорожных же перевозках пределы договорной свободы сторон ограничены", "ясно, что на автомобильном и железнодорожном транспорте совершенно различные по своим характерам договорные сферы"[[16]](#footnote-16). При этом автор, конечно же, имел в виду годовой договор, заключаемый в то время на автомобильном транспорте.

Как нам представляется, подобные попытки решения вопроса о реальном или консенсуальном характере договора перевозки, построенные на противопоставлении плановых и договорных начал, возможно уместные в период существования планово-административной системы хозяйства, впоследствии не могли не утратить своего значения.

На наш взгляд, консенсуальный договор фрахтования на морском транспорте как исключение не может поколебать общее правило о реальном характере договора перевозки груза. Ему в полной мере соответствует и договор автомобильной перевозки груза, определение которого содержится в ст. 45 УАТ РСФСР. Что касается отношений, складывающихся по поводу предъявления груза к перевозке и подачи автомобилей под погрузку, то они действительно являются договорными, ибо регулируются годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом. Однако последний договор не является консенсуальным договором перевозки, что отражено уже в самом его названии, это договор об организации перевозок, предусмотренный ст. 798 ГК РФ.

Необходимость столь подробного рассмотрения истории становления института договора перевозки вызвана тем, что в последнее время на страницах юридической литературы ставится под сомнение сложившийся взгляд на договор перевозки как реальный договор.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на автомобильном транспорте, является Устав автомобильного транспорта РСФСР.

Естественно, не все вопросы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, нашли должное отражение в Уставе автомобильного транспорта РСФСР.

Целый ряд постановлений Правительства Российской Федерации дополняет положения Устава, например постановление Правительства Российской Федерации от 10 июня 2002 г. № 402 "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации"[[17]](#footnote-17), постановление Правительства Российской Федерации от 8 апреля 1992 г. № 228 "О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автомототранспорта в Российской Федерации"[[18]](#footnote-18), постановление Правительства Российской Федерации от 20 ноября 1995 г. № 1130 "Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в сфере дорожного движения"[[19]](#footnote-19), постановление Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. № 372 "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом"[[20]](#footnote-20), постановление Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 г. № 922 "О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом"[[21]](#footnote-21), постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 г. № 290 "Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств"[[22]](#footnote-22), постановление Правительства Российской Федерации от 8 января 1996 г. № 3 "Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте"[[23]](#footnote-23), постановление Правительства Российской Федерации от 31 октября 1998 г. № 1272 "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок"[[24]](#footnote-24), постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1079 "О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах"[[25]](#footnote-25), Постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 "Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений"[[26]](#footnote-26) и другие.

Указанные постановления конкретизируют деятельность автомобильного транспорта при перевозке грузов, руководствуясь постановлениями Правительства Российской Федерации по этому вопросу. Дальнейшая конкретизация порядка перевозки грузов и пассажиров осуществляется в соответствии с Правилами перевозки грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации[[27]](#footnote-27). Всего в настоящее время на территории Российской Федерации действует целый ряд законодательных актов, регулирующих наряду с Уставом перевозку грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом[[28]](#footnote-28).

Все сказанное позволяет нам сделать вывод, что под системой транспортного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура транспортного законодательства является элементом системы транспортного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание. Чем более совершенны структура и система транспортного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

1.2 Виды договоров перевозки

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату (ст. 785 ГК РФ). Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса - грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, договор перевозки груза можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона - перевозчик обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона - отправитель груза обязуется уплатить за перевозку установленную плату. Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, т.к. за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров[[29]](#footnote-29).

Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица. И второе не менее важное условие: перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке[[30]](#footnote-30).

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Цена услуг, работ, оказываемых коммерческой организацией при перевозке грузов, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актов допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения договора при наличии такой возможности не допускается (ст. 426 ГК)[[31]](#footnote-31).

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

Различают перевозки, осуществляемые в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

Местными называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железной дороги, пароходства и т.д.).

Прямыми признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвует несколько предприятий одного вида транспорта.

Прямой смешанной перевозкой считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта. Примером такой перевозки может служить доставка груза от Москвы до Астрахани по железной дороге, а от Астрахани до одного из портов на Каспийском море (на территории России) морским транспортом.

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные.

К городским перевозкам относятся перевозки в пределах черты города (другого населенного пункта); к пригородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно; к междугородным - перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км и к международным - перевозки за пределы или из-за пределов Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Безусловно, важным условием при перевозке грузов, является разграничение понятий "перевозка грузов" и "транспортировка грузов".

В действующем законодательстве, ряде федеральных законов и постановлений Правительства Российской Федерации применены понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов". Так, в ст. 15 Федерального закона от 21 июня 1997 г. № 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов"[[32]](#footnote-32) говорится о грузах, которые "хранятся, транспортируются", а в Федеральном законе от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ "Об оружии"[[33]](#footnote-33) в ст. 1 "Основные понятия, применяемые в настоящем Федеральном законе" применяются понятия "перевозка" и "транспортирование" оружия. Статья 25 данного Закона называется "Учет, ношение, перевозка, транспортирование, уничтожение, коллекционирование и экспонирование оружия", т.е., перечисляя эти понятия, законодатель полагает, что они не тождественны и означают разные формы перемещения оружия. В Правилах оборота боевого, ручного, стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного оружия в государственных военизированных организациях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 1997 г. № 1314[[34]](#footnote-34), также используются оба эти понятия, а разд. VI Правил носит название "Перевозка и транспортирование оружия".

Применяемые в законодательстве понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов", безусловно, не идентичны, т.к. означают различные формы перемещения грузов (продукции, товаров). Хотя может создаться впечатление, что эти понятия тождественны, поскольку и транспортирование грузов, и перевозка грузов подразумевают перемещение их из одной точки в другую. Однако это не так. Так называемое технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом какого-либо юридического либо физического лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т.д.), не порождает обязательств по перевозке грузов. Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит прежде всего в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на эквивалентно-возмездных началах. При транспортировании грузов этого может не быть, поскольку само транспортирование может осуществляться транспортным средством, принадлежащим юридическому или физическому лицу, без заключения договора и уплаты определенной суммы за транспортировку.

Таким образом, понятия "транспортирование грузов" и "перевозка грузов" не тождественны. Перевозкой считается такое перемещение грузов, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т.е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка. При транспортировании грузов соблюдение этих положений не обязательно.

Глава 2. Проблемы заключение и исполнение договора перевозки грузов автомобильным транспортом

2.1 Основания для заключения договора перевозки

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов.

На автомобильном транспорте заявка представляется в обусловленные годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом сроки, но не позднее 14 часов накануне дня начала перевозок грузов в городском или пригородном сообщении и не позднее 48 часов до начала перевозок в междугородном сообщении[[35]](#footnote-35).

К такому отказу грузоотправитель обычно прибегает, если у него нет груза, который предназначен для перевозки, если он не может отправить груз по причинам, относящимся к грузополучателю (например, в связи с переводом грузополучателя в порядке применения договорных санкций на аккредитивную форму расчетов и невыставлением им аккредитива).

В юридической литературе существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы.

По мнению В.Т. Смирнова[[36]](#footnote-36), К.Ф. Егорова[[37]](#footnote-37), признать заявку сделкой - значит придать несвойственное ей правообразующее значение, т.к. заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов. Утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик - установить количество транспортных средств, необходимых для погрузки согласно поданной заявке, является, по их мнению, ошибочным.

Т.Е. Абова полагает, что принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки грузов перевозчиком и их использованию грузоотправителем[[38]](#footnote-38). В.В. Витрянский считает, что обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора[[39]](#footnote-39).

Представляется, что точка зрения, в соответствии с которой заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов, наиболее верна.

Подачей заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Ранее подобные договоры применялись при взаимоотношениях грузоотправителей с транспортными предприятиями под разными наименованиями и регулировались транспортными уставами (например, годовой договор на автомобильном транспорте). Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале 30-х гг., когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов.

Применение таких договоров в тот период и их роль на отдельных видах транспорта были несколько различны, но их заключение преследовало одну цель: урегулировать такие взаимоотношения сторон, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного разрешения, а также обеспечить выполнение плана перевозок. Поэтому там, где взаимоотношения сторон по перевозке грузов детально регулировались в нормативном порядке (например, на железнодорожном транспорте), такие договоры не применялись.

Напротив, на автомобильном транспорте, где перевозки грузов (при большом их объеме) не были достаточно детализированы, заключение таких договоров было необходимым средством урегулирования взаимоотношений сторон по организации и выполнению перевозок грузов.

Статья 798 ГК РФ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств[[40]](#footnote-40).

Основная цель подобных договоров - урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Взаимовыгодные договоренности создают основу партнерских отношений заинтересованных сторон и являются своего рода гарантией соблюдения сторонами добровольно взятых на себя обязательств, связанных с предстоящими перевозками грузов. Установление в долгосрочном договоре каких-либо положений по поводу специфических условий перевозки грузов освобождает стороны на весь период действия этого договора от необходимости вновь согласовывать эти условия при заключении конкретного договора перевозки. Таким образом, долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях перевозчика и клиентуры, устраняет ненужные разногласия между ними при заключении и исполнении конкретных договоров перевозки. В то же время следует иметь в виду, что заключение долгосрочных договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. Стороны - перевозчик и грузовладелец - лишь при обоюдном согласии могут заключить подобный договор. Поэтому при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе через суд требовать его заключения. В случае подачи искового заявления о принуждении заключить договор или заявления о рассмотрении разногласий по нему, когда стороны не заключили письменного соглашения о передаче спора на разрешение арбитражного суда, последний должен отказать истцу в принятии заявления в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 129 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

Транспортное законодательство не указывает, в какие сроки перевозчиком следует подавать заявки для исполнения обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и водно-автомобильном сообщении предусматривают, что "сдающая сторона обязана заблаговременно (время устанавливается узловым соглашением), до наступления отчетных суток, уведомить принимающую сторону о количестве груза, подготовленного к передаче в предстоящие сутки"[[41]](#footnote-41).

Таким образом, при исполнении обязательств по перевалке грузов в прямом смешанном сообщении применяется заявка-уведомление, предусматривающая передачу определенного количества груза в течение предстоящих суток.

Что же представляют собой заявки, применяемые при передаче грузов в прямом смешанном сообщении, каково их юридическое значение?

В юридической литературе очень подробно рассмотрен вопрос, касающийся заявки, которая подается грузоотправителем перевозчику, а относительно заявок, подаваемых перевозчиками и используемых при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, исследований практически не проводилось.

Следует отличать заявку-уведомление (она также способствует выполнению перевозочного процесса) от заявки, направляемой перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Во-первых, эта заявка, как и при перевозке грузов в прямом сообщении, оказывает содействие завязке грузоперевозочного процесса. В соответствии с поданной грузоотправителем заявкой перевозчик подает транспортные средства, после чего сторонами заключается договор перевозки грузов, т.е. подача заявки в конечном итоге способствует заключению договора перевозки грузов.

Ежесуточная заявка-уведомление, используемая при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача - ускорить этот процесс.

Во-вторых, если заявку может подавать только грузоотправитель, то при прямых смешанных перевозках заявку-уведомление могут подавать оба перевозчика в строго установленное время.

В-третьих, если действие заявки распространяется на определенный отрезок времени (это может быть декада, месяц и т.д.), то ежесуточная заявка-уведомление имеет силу в течение суток.

В-четвертых, если при неподаче заявки грузоотправителем перевозчик имеет возможность перераспределить транспортные средства между другими грузоотправителями, то при неподаче суточной заявки при перевалке груза с одного транспорта на другой возникает простой транспортных средств, который наносит немалый ущерб участникам транспортного процесса. Поэтому значение заявки-уведомления при перевалке груза с одного вида транспорта на другой большое.

Правовое значение суточной заявки заключается в том, что она способствует продолжению грузоперевозочного процесса, причем главная задача такой заявки - ускорение этого процесса с тем, чтобы не допускать простоя транспортных средств.

Вместе с тем следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает никакой ответственности за уклонение от составления подобных графиков и планов при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой и, как показывает практика, перевозчики, которые должны их составлять, часто уклоняются от их составления.

2.2 Исполнение договора перевозки грузов

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между перевозчиками и отправителями.

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время, и потому высказывания ученых-юристов по отдельным спорным проблемам транспортного законодательства, сделанные ими в период существования СССР, продолжают оставаться актуальными и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых спорных проблем, существующих в транспортных отношениях[[42]](#footnote-42). В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Это определение соответствует определению договора о перевозке грузов, которое было дано в ст. 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. Следует отметить, что до сих пор нет единого мнения относительно правовой характеристики договора перевозки грузов.

Этот вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось значительное внимание в юридической литературе.

Представляется, (и этого мнения придерживаются большинство авторов) что при определении правовой характеристики договора перевозки грузов достаточно выяснить правовое положение в нем грузополучателя, его отношения с грузоотправителем и перевозчиком[[43]](#footnote-43).

В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица[[44]](#footnote-44). К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу[[45]](#footnote-45), М.К. Александров-Дольник считает грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов[[46]](#footnote-46). Согласно другой точке зрения (М.А.Тарасова)[[47]](#footnote-47), перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями[[48]](#footnote-48).

Прежде чем принять ту или иную концепцию, остановимся несколько подробнее на доводах, выдвигаемых в их обоснование.

Мнение, по которому договор перевозки грузов рассматривается как договор в пользу третьего лица, довольно распространено в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют это мнение, не аргументируя ничем свою точку зрения[[49]](#footnote-49), и лишь некоторые из них обосновывают свои доводы.

Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами[[50]](#footnote-50). Следовательно, договор перевозки - это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заключая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии - получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки[[51]](#footnote-51). В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора.

Следовательно, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдачи груза, получатель осуществляет свое право, возникшее из соответствующего договора, во исполнение которого был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель - это особый субъект обязательства по перевозке - третье лицо, в пользу которого договор перевозки заключается. Участие грузополучателя в грузоперевозочном правоотношении в качестве третьего лица основано как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на волеизъявлении самого грузополучателя, выраженном им при заключении с грузоотправителем договора поставки или иного гражданско-правового договора[[52]](#footnote-52).

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд стройную схему, из которой вытекает, что договор перевозки грузов есть соглашение в пользу третьего лица, причем значительную роль при этом играет ранее заключенный договор поставки или иной договор. Но эта концепция имеет немало уязвимых мест.

Во-первых, необходимо заметить, что ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражданско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях. Если одногородний получатель вывозит продукцию со склада поставщика принадлежащим ему автотранспортом, договора перевозки нет. Не нужен договор перевозки и тогда, когда количество поставляемой продукции настолько мало, что перевозка вообще не требуется.

Поэтому нельзя делать вывод о том, что, заключая договор поставки, заказчик в силу прямо выраженного им согласия становится одной из сторон обязательства перевозки. Заказчик является одним из субъектов договора поставки, но этот факт сам по себе еще не делает его субъектом обязательства перевозки. Также неубедительны выводы о равноценности понятий "заказчик", "потребитель" и "грузополучатель". Изготовитель продукции не всегда является поставщиком, а поставщик - грузоотправителем. Продукция может быть отгружена адресату по договору поставщика с предприятием-изготовителем.

Во-вторых, п. 4 ст. 430 ГК РФ гласит, что, "когда третье лицо отказалось от права, предоставленного ему по договору, кредитор может воспользоваться этим правом, если это не противоречит закону, иным правовым актам и договору".

Таким образом, в статье Гражданского кодекса говорится исключительно о правах третьего лица, которыми оно может воспользоваться либо отказаться от них. В отношении третьего лица могут быть установлены только права, а не обязанности, т.к. обязанности по договору может нести только тот, кто заключил его лично или через представителя[[53]](#footnote-53).

Вместе с тем, анализируя положение грузополучателя, регулируемое транспортным законодательством, можно сделать вывод, что грузополучатель имеет помимо прав массу обязанностей (по выполнению разгрузочных работ, выплате провозных платежей за грузоотправителя и т.д.), основная из которых - обязанность принять груз, поступивший на его имя (ст. 72 УАТ). Грузополучатель вправе отказаться от принятия груза лишь в том случае, когда качество груза вследствие повреждения или порчи при перевозке изменилось настолько, насколько исключается возможность полного или частичного его использования.

Отвергая этот аргумент (относительно обязанности принять и вывезти груз, предусмотренный договором), авторы концепции договора в пользу третьего лица указывают, что обязанность грузополучателя принять прибывший в его адрес незаказанный груз возлагается на него не договором перевозки, а в силу закона и факта прибытия груза в адрес грузополучателя. Между тем это утверждение нельзя считать достаточно обоснованным[[54]](#footnote-54).

Даже незаказанная продукция, отправляемая в адрес грузополучателя, оформляется договором перевозки, и все возникшие события вытекают из этого договора. Из содержания договора перевозки (ст. 785 ГК) усматривается, что перевозчик обязуется выдать груз управомоченному на получение груза лицу, и перевозчик в данном случае руководствуется не договором поставки, а договором перевозки и данными, указанными в транспортных документах. Из содержания договора перевозки вытекает, естественно, и обязанность принять и вывезти груз, поступивший в адрес получателя (слова "и выдать его управомоченному на получение груза лицу" следует, по нашему мнению, понимать не только как право грузополучателя на получение груза, но и как обязанность вывезти его).

Таким образом, у грузополучателя на конечном этапе исполнения договора перевозки появляется немалый круг обязанностей, что свидетельствует не в пользу авторов концепции "договора в пользу третьего лица". Этой позиции придерживается В.А. Егиазаров[[55]](#footnote-55).

Все сказанное позволяет сделать вывод, что содержание договора перевозки не дает оснований считать его договором в пользу третьего лица.

Согласно утверждению К.К. Яичкова, договор перевозки грузов, заключенный с указанием в накладной в качестве получателя груза не его отправителя, а другого лица, следует признать не договором в пользу третьего лица, а договором об исполнении третьему лицу.

По его мнению, весь транспортный процесс следует разделить на две части. Первая часть - это отношения, возникшие по договору перевозки; вторая - обязательственное отношение, возникающее между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом. Юридическими фактами, вызывающими обязательственное отношение между перевозчиком и получателем груза - третьим лицом, служат отправка груза в адрес получателя, его прибытие в пункт назначения или истечение срока доставки[[56]](#footnote-56).

Таким образом, по договору об исполнении третьему лицу получатель груза - третье лицо находится вне правоотношений с участниками договора перевозки, а права и обязанности получателя основаны целиком на Уставе, но не на договоре.

Однако подобная точка зрения противоречит действующему транспортному законодательству. Содержание ст. 785 ГК РФ свидетельствует о том, что грузополучатель - третье лицо имеет определенные права и обязанности. При подобных обстоятельствах конструкция К.К. Яичкова, согласно которой грузополучатель находится вне правоотношений с грузоотправителем и перевозчиком, не может быть признана обоснованной.

В юридической литературе было высказано мнение о том, что в договоре перевозки грузоотправитель и грузополучатель представляют одну сторону, а перевозчик - другую. Авторы этой концепции обосновывают свои доводы правом грузополучателя передавать грузоотправителю свои права по требованию к перевозчику, а также тем, что при полной утрате груза и переборе провозных платежей право требования в одинаковой мере принадлежит как отправителю груза, так и получателю, в зависимости от того, кто из них располагает необходимыми для его предъявления документами. Участие грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки на одной стороне, по их мнению, подтверждается также тем, что при прибытии груза на станцию назначения всю ответственность перед перевозчиком по данной перевозке несет грузополучатель.

По их мнению, грузополучатель становится субъектом договора перевозки с момента заключения договора перевозки грузов между грузоотправителем и перевозчиком на станции отправления[[57]](#footnote-57).

Подобная точка зрения была бы приемлема в том случае, если бы грузополучатель и грузоотправитель обладали одинаковыми правами и обязанностями. Между тем анализ норм транспортных уставов свидетельствует о том, что стороны - грузоотправитель и грузополучатель - обладают различными правами и обязанностями (например, грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке - предъявить в затаренном состоянии, уплатить провозные платежи; грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, вывезти его, произвести его приемку, а в отдельных случаях уплатить провозную плату), которые возникают из договора и имеют самостоятельный характер.

Более того, грузоотправитель и грузополучатель несут различную ответственность перед перевозчиком (например, грузоотправитель - за неиспользование транспортных средств и т.д.; грузополучатель - за несвоевременную выгрузку грузов, простой транспортных средств), что имеет существенное значение для подтверждения того, что грузоотправитель и грузополучатель не являются одной стороной в договоре перевозки.

По мнению М.А. Тарасова, договор перевозки есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, наделенным определенными правами и обязанностями, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной[[58]](#footnote-58).

Временем вступления получателя в число участников договора перевозки, по мнению М.А. Тарасова, следует признать момент изъявления им согласия на договор - принятие им транспортной квитанции. Со времени перехода квитанции в распоряжение получателя у него возникает право требования к транспортному предприятию, и между перевозчиком и получателем груза устанавливаются обязательственные отношения[[59]](#footnote-59).

Это утверждение является недостаточно обоснованным, т.к. при надлежащем исполнении договора перевозки, т.е. при нормальном развитии отношений, вытекающих из договора перевозки, не возникает вопроса о требованиях к перевозчику, обусловленных предъявлением грузовой квитанции.

Груз выдается получателю, указанному в накладной, без представления грузовой квитанции.

И.Н. Петров и М.Г. Масевич также считают, что грузополучатель является самостоятельным участником договора, который в соответствии с действующим транспортным законодательством обладает определенными правами и обязанностями, и полагают, что договор перевозки грузов следует рассматривать как трехсторонний. Авторы по-разному обосновывают свою точку зрения[[60]](#footnote-60).

По мнению И.Н. Петрова, это вытекает из содержания cт. 99 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик. Согласно этой статье транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Вместе с тем И.Н. Петров оставил без внимания очень важный, по нашему мнению, вопрос о моменте, когда грузополучатель становится равноправным участником обязательства перевозки[[61]](#footnote-61).

М.Г. Масевич считает, что "грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении". М.Г. Масевич делает такой вывод исходя из того, что то обстоятельство, что "договор перевозки грузов, как правило, основан и на волеизъявлении грузополучателя, подчеркивается всеми исследователями данного вопроса".

Считая, что договор перевозки грузов - это многосторонний договор, М.Г. Масевич далее пишет: "И в многосторонней сделке каждая сторона может преследовать свои собственные, отличные от других сторон цели, для достижения которых она вступила в этот договор"\*(128). Это замечание М.Г. Масевич связано с утверждениями отдельных авторов, которые считают, что многосторонние сделки - это такие сделки, для совершения которых требуются совпадающие, т.е. направленные на достижение единой цели, волеизъявления, и притом не двух, а трех и более лиц.

Соглашаясь с аргументами М.Г. Масевич, следует подчеркнуть, что при заключении и исполнении договора перевозки грузов все стороны этого договора имеют одну цель, выражают совпадающее, направленное на достижение этой цели волеизъявление - доставить принятый к перевозке груз в установленное место и выдать (получить его) управомоченному лицу. И вместе с тем представляется, что этих аргументов недостаточно для признания договора перевозки грузов трехсторонним договором.

Заключение договора перевозки грузов, по нашему мнению, можно разделить на две части. Первая часть - это заключение договора перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, в соответствии с которым грузоотправитель сдает в надлежащем порядке груз, а перевозчик, принимая его, обязуется доставить его по назначению. Вторая часть - это вступление в договор перевозки грузополучателя. Как справедливо отметил М.А. Тарасов, этим моментом следует считать получение грузополучателем грузовой квитанции (коносамента), которая, как правило, поступает в адрес получателя груза задолго до поступления самого груза. С этого момента у грузополучателя возникают не только права, но и обязанности (принять груз в установленном порядке, уплатить провозные платежи и т.д.).

К.К. Яичков, подвергая критике эту конструкцию, утверждал, что надобность в применении грузовой квитанции возникает у грузополучателя очень редко (в случаях утраты груза - это основной документ), в основном он обходится без нее. Однако здесь следует исходить не из того, как часто применяется грузовая квитанция грузополучателем и может ли он в отдельных случаях обойтись без нее.

Важным условием в рассматриваемых обстоятельствах является то, что момент получения грузовой квитанции (коносамента) следует считать временем вступления грузополучателя в договор перевозки.

В.В. Витрянский полагает, что говорить о получателе груза как о стороне договора перевозки груза можно лишь применительно к договору морской перевозки, оформленному коносаментом, который имеет силу товарораспорядительной ценной бумаги[[62]](#footnote-62).

Анализ транспортного законодательства позволяет сделать вывод, что грузополучатель вступает в договор независимо от того, поступила в его адрес грузовая квитанция, накладная (коносамент) или нет.

Все сказанное выше дает нам основание считать грузополучателя стороной в договоре перевозки и без наличия грузовой квитанции.

Таким образом, договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности.

Учитывая, что договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки грузов, его следует считать многосторонним договором, в котором все участники договора имеют права и обязанности, причем волеизъявления участников договора перевозки совпадают по своему характеру и направлены на достижение единой цели - исполнение договора перевозки.

При перевозках грузов в прямом смешанном сообщении обязанности перевозчиков выполняют различные виды транспорта, например железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный. При этом возникают правоотношения по перевозке грузов, в которых участвуют несколько соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен первоначальным перевозчиком.

По поводу характера взаимоотношений соперевозчиков и момента вступления их в договор по перевозке грузов существуют различные точки зрения. По мнению М.К. Александрова-Дольника, "участвующие в прямой смешанной перевозке виды транспорта выступают перед клиентом как единый перевозчик"[[63]](#footnote-63).

Сторонники другой точки зрения считают, что "каждый последующий перевозчик, вступая в договор, должен осуществить права и обязанности предшествующего перевозчика, которые вытекают из накладной"[[64]](#footnote-64).

Однако сторонники этой точки зрения, не отрицая, что соперевозчики при перевозке груза в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой, не раскрывают последовательности заключения соперевозчиками договора перевозки прямого смешанного сообщения с начальным перевозчиком.

Противоположной точки зрения придерживается Л.И. Рапопорт, который считает, что если бы начальный перевозчик выступал от имени каждого транспортного предприятия, то у каждого из этих соперевозчиков должны были бы возникнуть определенные права и обязанности. Но у промежуточных перевозчиков по общему правилу не существует правовой связи с клиентами, т.е. Л.И. Рапопорт утверждает, что между грузополучателем (грузоотправителем) и транспортными организациями (соперевозчиками) не существует договорных отношений[[65]](#footnote-65).

В.В. Витрянский считает, что правовые положения транспортных организаций в прямом смешанном сообщении характеризуются тем, что они являются третьими лицами, на которые должником (перевозчиком) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки[[66]](#footnote-66).

Таким образом, в юридической литературе имеются три основные точки зрения относительно взаимоотношений соперевозчиков между собой при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Согласно первой из них транспортные организации выступают как единый перевозчик, и соперевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (однако авторы не раскрывают последовательности их вступления в эти отношения); согласно второй - между соперевозчиками и клиентурой договорные отношения отсутствуют, и согласно третьей точке зрения - транспортные организации являются третьими лицами, на которые должником (кредитором) возложено исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Для определения правового положения соперевозчиков в отношениях друг с другом, с грузоотправителем (грузополучателем) и с начальной транспортной организацией необходимо установить, являются ли соперевозчики субъектами обязательства перевозки, возникающего на основе заключенного первоначальным перевозчиком договора перевозки, и если являются, то в каком порядке это происходит.

При рассмотрении вопроса о правовом положении соперевозчиков и их взаимоотношениях с начальным перевозчиком и грузоотправителем следует исходить из того, что вопрос о том, выступают ли транспортные организации перед грузоотправителем как единое целое, неразрывно связан с вопросом о том, являются ли отношения между транспортными организациями договорными.

Из содержания ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации вытекает, что транспортная организация обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза получателю. Указанная обязанность возникает у перевозчика и при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, хотя здесь имеется определенная специфика, перевозка осуществляется не одним видом транспорта, а несколькими, и первоначальный перевозчик обязуется его доставить получателю. Закон не определяет юридическую конструкцию рассматриваемых отношений, устанавливая лишь, что ответственность за недостатки перевозки несет конечная транспортная организация.

При анализе договора на перевозку груза в прямом смешанном сообщении следует рассматривать, по нашему мнению, два этапа перевозки.

На первом этапе начальный перевозчик, заключая договор перевозки в прямом смешанном сообщении, помимо обязанностей доставить груз в пункт назначения приобретает право выступать во взаимоотношениях с соперевозчиками как представитель грузоотправителя.

Это право находит свою реализацию на втором этапе перевозки, когда начальный перевозчик в силу полномочий, предоставленных ему законом (транспортными уставами, кодексами и т.д.) в отношении передачи груза, заключает от имени грузоотправителя (как его представитель) договор с соперевозчиком, передавая ему одновременно права и обязанности, которыми его наделил грузоотправитель, заключая договор перевозки, т.е. каждый последующий соперевозчик, вступая в обязательственные отношения с предшествующим перевозчиком, становится представителем грузоотправителя.

Закон, указывая на эту обязанность соперевозчиков, не конкретизирует форму, в какой может быть заключен договор перевозки соперевозчиком с начальным перевозчиком и грузоотправителем. И было бы неверно считать, что соперевозчики не находятся в договорных отношениях с отправителем. Моментом заключения договора между ними следует считать наложение календарного штемпеля и учинение подписи представителя другого перевозчика на передаточной ведомости и накладной.

Анализ транспортного законодательства, регулирующего перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, свидетельствует как раз о наличии договорных отношений между грузоотправителем и соперевозчиками.

Все сказанное выше подтверждает обоснованность точки зрения о том, что перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении выступают перед клиентурой как единая транспортная организация и что все перевозчики находятся в договорных отношениях с грузоотправителем (грузополучателем).

Таким образом, договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении представляет собой совокупность отдельных договоров, заключенных между соперевозчиками, которые выступают перед грузоотправителем как единая транспортная организация, находясь с ним в договорных отношениях.

2.3 Элементы обязательства по перевозке. Права и обязанности сторон

Субъектами обязательства по перевозке являются перевозчик, грузоотправитель, а также грузополучатель.

Перевозчиками грузов могут быть лишь коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, которые в соответствии с действующим законодательством вправе осуществлять деятельность, связанную с перевозкой грузов. Функции грузоотправителей и грузополучателей могут выполнять как физические, так и юридические лица. Термины "перевозчик", "грузоотправитель", "грузополучатель" используются практически на всех видах транспорта, а также в нормативных актах, регулирующих отношения на транспорте.

Объектом обязательства по перевозке грузов являются перевозимые перевозчиками грузы. Если материальным объектом обязательства по перевозке является перевозимый груз, то в качестве юридического объекта здесь выступает сама перевозочная деятельность, которая включает в себя не только транспортировку грузов, но и иные действия, связанные, например, с погрузкой, выгрузкой грузов, их хранением и выдачей грузополучателю.

Статья 791 Гражданского кодекса устанавливает, что перевозчик обязан подать грузоотправителю 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.

В целях выполнения указанной обязанности перевозчик должен содержать транспортные средства в технически надлежащем состоянии и перед подачей под погрузку проверить их пригодность для перевозки данного груза. Зная из заявки грузоотправителя, какой груз предполагается погрузить в транспортное средство, перевозчик имеет возможность и должен определить, обеспечит ли подаваемое транспортное средство его сохранность при перевозках. Наряду с возложением на перевозчика обязанности подавать транспортные средства, пригодные для перевозки данного груза[[67]](#footnote-67), транспортное законодательство устанавливает, что пригодность транспортных средств (вагонов, контейнеров) для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, либо грузоотправителем и перевозчиком, либо самим перевозчиком.

Грузоотправитель, отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке. Он не вправе грузить продукцию в любое транспортное средство (если погрузка осуществляется им), не заботясь о сохранности груза в пути. Грузоотправитель должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается не поданным в счет суточной нормы. Нарушение перевозчиком и грузоотправителем указанных выше обязанностей обычно приводит к повреждению или порче груза, в связи с чем приходится решать, кто должен нести ответственность перед грузополучателем.

Представляется, что ответственность за пригодность транспортных средств в техническом отношении должен нести перевозчик, который их подает: транспортные средства принадлежат ему, и он должен отвечать за их состояние. Определять же пригодность транспортного средства в коммерческом отношении должен грузоотправитель, который загружает в него груз. Погрузив груз в транспортное средство, непригодное в коммерческом отношении, данный грузоотправитель берет на себя всю ответственность, связанную с его сохранностью.

Поданное под погрузку транспортное средство в соответствии с нормами транспортного законодательства должно быть загружено до полной вместимости. Загрузка транспортного средства до полной вместимости и правильное определение веса имеет большое значение как для перевозчиков, так и для грузоотправителей, поскольку оценка деятельности транспортных предприятий дается по количеству перевезенного груза, а размер провозной платы, которую вносит грузоотправитель, зависит не только от расстояния, но и от веса груза. Вес груза на различных видах транспорта определяется по-разному.

На автомобильном транспорте определение веса груза осуществляется в основном грузоотправителем. Запись в товарно-транспортной накладной о весе груза с указанием способа его определения производится грузоотправителем (ст. 62, 63 УАТ). Таким образом, транспортное законодательство устанавливает четкий порядок определения веса груза, который принимается к перевозке.

Без внесения провозной платы не принимаются к перевозке грузы также на автомобильном транспорте. В случаях несвоевременного внесения провозной платы с грузоотправителя (с грузополучателя) взыскивается дополнительно к провозной плате 0,5% суммы платежей за каждый день просрочки внесения провозной платы (ст. 103 УАТ).

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение заявок (заказов) на перевозку грузов. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависит эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения обязательства по перевозке, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

На автомобильном транспорте (ст. 69 УАТ) действующие правила устанавливают сроки доставки грузов только для междугородных перевозок, а в остальных случаях они могут быть оговорены в договоре.

Грузоотправители могут предъявлять подготовленные к перевозкам грузы с объявлением их ценности. За объявленную ценность грузов взимаются сборы (дополнительная плата), указанные в тарифном руководстве либо договором.

Транспортное законодательство предусматривает возможность объявления ценности груза исходя из ст. 796 ГК, в которой предусмотрено, что в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявленной ценностью перевозчик несет ответственность в размере объявленной стоимости груза или багажа. Это положение нашло свое отражение в ст. 135 УАТ.

По общему правилу грузы, нуждающиеся в затаривании, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, обеспечивающей безопасность движения, сохранность грузов, транспортных средств (ст. 52 УАТ). Требования к таре и упаковке грузов, качеству продукции должны предусматриваться стандартами, техническими условиями. Перевозчики освобождаются от ответственности за утрату груза вследствие дефектов тары, только доказав, что они не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке.

ЗАО "Торговый дом "Автохим" (далее - ЗАО "ТД "Автохим") обратилось в суд с иском к ООО "АТЛ СПб" о взыскании долга за услуги по перевозке грузов, оказанные в период с 05.08.2002 по 12.09.2002 на основании договоров-заявок ответчика на перевозку груза автомобильным транспортом, а также дополнительной провозной платы за просрочку основного платежа в соответствии со ст. 103 Устава автомобильного транспорта РСФСР.

Как следует из материалов дела, ЗАО "ТД "Автохим" обратилось в суд с иском к ООО "АТЛ СПб" о взыскании суммы основной и дополнительной платы на основании договоров-заявок, которые оценены истцом как договоры перевозки грузов автомобильным транспортом.

Согласно ст. 785 ГК РФ заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной.

В материалах дела отсутствуют транспортные накладные, из которых бы следовало, что ЗАО "ТД "Автохим" являлось перевозчиком грузов.

Согласно п. 1 ст. 801 ГК РФ одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг. Следовательно, договор транспортной экспедиции должен содержать перечень услуг, подлежащих выполнению экспедитором.

Имеющиеся в деле договоры-заявки не содержат перечня услуг. Других документов, из которых можно было бы установить перечень услуг, подлежащих выполнению экспедитором, в дело не представлено[[68]](#footnote-68).

На автомобильном транспорте при перевозке грузов товарного характера составляется товарно-транспортная накладная (ст. 47 УАТ). Таким образом, в настоящее время прием грузов к перевозке оформляется накладной.

Глава 3. Прекращение договора перевозки и ответственность сторон

3.1 Основания прекращения договора перевозки

Доставкой и выдачей груза, поступившего в адрес грузополучателя, завершается исполнение перевозочного обязательства. В зависимости от того, исполнено обязательство в точном соответствии с его условиями или нет, либо оно прекращается (исполнением), либо изменяется его содержание, возникает обязанность перевозчика возместить ущерб. Не случайно порядок выдачи и принятия груза, поступившего в адрес грузополучателя, приобретает важное юридическое значение и подробно регламентируется в транспортных уставах, кодексах и Правилах перевозки грузов на различных видах транспорта.

Соблюдение установленного порядка и соответствующее оформление выдачи-приемки груза имеют решающее значение для выявления обстоятельств, при которых возникли недостача, порча или повреждение груза. Нарушение перевозчиком или грузополучателем установленных правил выдачи-приемки груза порой приводит к невозможности установить, по чьей вине груз поврежден или утрачен. Выдача груза является конечным моментом, до которого простирается ответственность перевозчика.

Индивидуальный предприниматель К. обратился в суд с иском к ГУП "Сахасельэнерго" о взыскании задолженности и пени по договору перевозки от 15.04.2001.

Как следует из материалов дела, истец выполнил для ответчика работы по перевозке груза автомобильным транспортом 6 марта 2001 года. По условиям договора оплата за выполненные работы должна быть осуществлена ответчиком в течение месяца после подписания акта о приемке выполненных работ.

Акт приемки выполненных работ стороны подписали 20.04.2001, оплату за выполненную работу ответчик должен был произвести до 20.05.2001. Течение срока исковой давности по спорным правоотношениям началось с 21 мая 2001 года и закончилось 20 мая 2002 года. С иском в суд истец обратился 14 января 2003 года, с пропуском срока, установленного ст. 797 ГК РФ. До принятия решения по делу ответчик заявил о пропуске истцом срока исковой давности.

Согласно п. 2 ст. 199 ГК РФ исковая давность применяется судом только по заявлению стороны в споре, сделанному до вынесения судом решения.

Истечение срока исковой давности, о применении которой заявлено стороной в споре, является основанием к вынесению судом решения об отказе в иске.

При таких обстоятельствах суд правомерно применил нормы об исковой давности и отказал в удовлетворении исковых требований.

Не принимается довод истца о применении к спорным правоотношениям ст. 205 ГК РФ, которая предусматривает возможность восстановления срока исковой давности по отношению к гражданину.

Пленум Верховного Суда РФ и Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении № 2/1 от 28.02.1995 "О некоторых вопросах, связанных с введением в действие части первой Гражданского кодекса Российской Федерации" разъяснил, что восстановление срока исковой давности независимо от причин его пропуска не допускается по искам не только юридических лиц, но и граждан-предпринимателей по требованиям, связанным с осуществлением ими предпринимательской деятельности.

Поскольку истец является гражданином-предпринимателем, суд правомерно не применил ст. 205 ГК РФ.

Суд кассационной инстанции оставил решение суда первой инстанции и постановление апелляционной инстанции без изменения[[69]](#footnote-69).

В связи с этим немаловажное значение имеет момент, в который выдача груза считается совершенной. Момент выдачи груза определяется в зависимости от места, где эта операция выполняется, и от того, кем осуществляется выгрузка.

При перевозках грузов в контейнерах на отдельных видах транспорта при транспортно-экспедиционном обслуживании, которое производится на основании договоров предприятий (организаций) грузополучателей с органами автотранспорта, выдача перевозчиком контейнера (на железнодорожном, морском и речном транспорте) завершается в момент передачи груза шоферу автотранспортного предприятия.

На автомобильном транспорте выдача груза в контейнере завершается в момент передачи его на складе грузополучателя. Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст. 72 УАТ). Учитывая большую важность для перевозчиков своевременного принятия грузополучателями прибывающих в их адрес грузов, уставы и кодексы признают эту обязанность безусловной, за исключением случая, когда качество груза вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст. 72 УАТ).

Невозможность использования груза должна быть установлена экспертом в порядке, предусмотренном законом. Если экспертом будет установлено, что возможен ремонт груза, получатель обязан принять его, а перевозчик - возместить затраты, связанные с ремонтом. Правомерность отказа грузополучателя от принятия груза в спорных случаях должна решаться арбитражным судом на основании тщательного изучения обстоятельств дела, заключения экспертизы.

Некоторые авторы считают, что грузополучатель вправе отказаться от принятия груза, который был утрачен, а затем найден[[70]](#footnote-70). С этим утверждением следует согласиться.

Следует отметить, что нельзя отождествлять нормы, согласно которым грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, с нормами, обязывающими получателя принять груз, который считался утраченным и был впоследствии найден.

Так, грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз, который мог быть отправлен в его адрес ошибочно, по вине грузоотправителя[[71]](#footnote-71). В этом случае грузополучатель имеет возможность возместить за счет грузоотправителя все убытки, которые образовались из-за поступления ошибочно засланного груза. Все остальные грузы, адресованные ему, грузополучатель обязан получать и вывозить своевременно.

В отношении груза, который считался утраченным, но впоследствии был найден, складывается совершенно другая ситуация.

Грузополучатель ждал определенный груз, который ему был необходим в данное время. По истечении какого-либо времени, когда надобность в данном грузе отпала и перевозчик оплатил его стоимость, груз находится, и перевозчик требует, чтобы он был принят получателем. В данном случае получатель, приняв груз, который ему уже не нужен, не может взыскивать понесенные им убытки (за исключением штрафа за просрочку в доставке груза, что обычно составляет небольшую сумму).

Грузополучатель вынужден нести убытки из-за отсутствия должного порядка у перевозчика. В связи с этим следует заключить, что редакция ст. 140 Устава автомобильного транспорта наиболее правильно определяют положение получателя.

В зависимости от места выдачи груза и от того, прибыл ли груз в транспортном средстве без внешних признаков повреждения, а также в зависимости от некоторых других признаков установлен различный порядок выдачи грузов.

Грузы, прибывшие в исправном транспортном средстве с неповрежденными запорно-пломбировочными устройствами грузоотправителя, выдаются грузополучателю без проверки количества мест, состояния и веса груза.

Если транспортное средство прибыло в пункт назначения с техническими неисправностями, в результате которых возникла возможность доступа к грузу или его повреждения, или с какими-либо неисправностями запорно-пломбировочных устройств, перевозчик по требованию получателя и с его участием или по своей инициативе обязан вскрыть транспортное средство, произвести проверку количества мест, веса и состояния груза и при необходимости составить коммерческий акт либо акт установленной формы.

Все транспортные уставы и кодексы устанавливают, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности транспортной организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами или актами общей формы (ст. 167 УАТ).

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, такие обстоятельства, которые в дальнейшем могут явиться основанием возложения на перевозчика ответственности за несохранность груза и в то же время требуют подробной и точной фиксации фактов.

К ним относятся: а) несоответствие между наименованием, весом или количеством груза в натуре и данными, указанными в перевозочном документе; б) повреждение и порча груза; в) обнаружение груза без документов или документов без груза; г) возвращение перевозчику похищенного груза из транспортного средства.

Коммерческий акт составляется:

при выгрузке грузов в местах общего пользования - в день выгрузки, в соответствующих случаях - в день выдачи грузов грузополучателю;

при выгрузке грузов в местах необщего пользования - в день выгрузки грузов, при этом проверка грузов должна проводиться в процессе их выгрузки и непосредственно после выгрузки грузов;

в пути следования грузов - в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом.

При невозможности составить коммерческий акт в указанные выше сроки он должен быть составлен в течение следующих суток.

На железнодорожном транспорте недостача или излишки грузов, перевозимых навалом, насыпью или наливом с перевалкой либо перегрузкой в пути, отгруженных одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя и прибывших в исправных вагонах без признаков утраты в пути следования, определяются по результатам проверки всей партии одновременно выданных грузов и оформляются одним коммерческим актом.

Коммерческий акт, как правило, составляется в трех экземплярах и заполняется без помарок, подчисток и каких-либо исправлений.

В коммерческом акте должны содержаться:

точное и подробное описание состояния грузов и тех обстоятельств, при которых обнаружена несохранность грузов. Не допускается вносить в коммерческий акт какие-либо предположения и выводы о причинах этой несохранности либо виновности грузоотправителя или перевозчика. На вопросы, содержащиеся в бланке коммерческого акта, даются точные ответы. Не допускается проставление прочерков, знаков повтора вместо повторения необходимых данных;

данные о том, правильно ли погружены, размещены и закреплены грузы, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе либо на палубе судов. При неправильных погрузке, размещении или креплении грузов в коммерческом акте указывается, какое из этих нарушений допущено.

Лица, составившие или подписавшие коммерческий акт, содержащий недостоверную информацию, несут ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

Коммерческий акт подписывают грузополучатель, если он участвует в проверке грузов, и работники транспортной организации, перечень которых устанавливается правилами составления актов на соответствующем виде транспорта. По требованию получателя коммерческий акт должен быть выдан в течение трех дней.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением грузополучатель имеет право до вывоза груза со станции (порта, пристани) подать об этом письменное заявление перевозчику на железнодорожном транспорте, руководителю речного и морского портов об отказе или об иных нарушениях. Перевозчик (порт, пристань) на заявление об отказе в составлении коммерческого акта или об оформлении его с нарушением установленных требований обязан дать грузополучателю мотивированный ответ по существу заявления в отношении скоропортящихся грузов в течение одного дня, в отношении других грузов - в течение трех дней со дня получения заявления.

Представители сторон, участвующие в составлении коммерческого акта, не вправе отказаться от его подписания. В случае несогласия с содержанием коммерческого акта представители сторон вправе изложить свое мнение.

Обжалование действий перевозчиков при отказе в составлении коммерческого акта имеет немаловажное значение при предъявлении претензии к перевозчику при отсутствии коммерческого акта. Наличие акта приемки продукции и доказательств об обжаловании отказа перевозчика составить коммерческий акт дает основание для предъявления претензии и иска к перевозчику и грузоотправителю[[72]](#footnote-72).

И хотя данные указания Пленума касаются железнодорожных перевозок грузов, по Транспортному уставу железных дорог 1998 г. представляется, что они могут быть распространены и на другие виды перевозок грузов, в настоящее время учитывая однотипность возникающих отношений. Кроме того, ст. 124 Воздушного кодекса указывает, что отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя, грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

Более того, ст. 796 Гражданского кодекса подчеркивает, что составленный перевозчиком в одностороннем порядке коммерческий акт должен оцениваться арбитражным судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза[[73]](#footnote-73).

При оценке данных, изложенных в коммерческом акте грузоотправителем, грузополучателем, следует внимательно ознакомиться с его содержанием, т.к. коммерческие акты нередко составляются с нарушением установленных правил, что не всегда отмечается грузоотправителями, грузополучателями. При этом следует иметь в виду, что:

а) в соответствии с действующим транспортным законодательством (в качестве примера используется законодательство, действующее на железнодорожном транспорте) коммерческий акт составляется в день выгрузки грузов (в местах необщего пользования) либо в день выдачи грузов грузополучателю (в местах общего пользования). При невозможности составить коммерческий акт в указанные сроки он должен быть составлен в течение следующих суток (п. 2.2 Правил составления актов). На практике, при внимательном ознакомлении с содержанием коммерческого акта, нередко выясняется, что коммерческий акт составлен с нарушением указанных выше сроков (т.е. спустя три-четыре дня), что дает основание признать его документом, не имеющим юридической силы;

б) коммерческий акт составляет и подписывает в сроки, предусмотренные в п. 2.10 Правил составления актов, грузополучатель, если он участвует в проверке грузов. На железнодорожном транспорте большая часть грузов выдается на подъездных путях грузополучателя. Наиболее распространенным явлением при этом является следующее нарушение: при выгрузке груза в местах необщего пользования грузополучателем акт не подписывается, хотя в акте указывается, что представитель грузополучателя принимал участие в проверке груза. Подобное нарушение ставит под сомнение достоверность сведений, изложенных в коммерческом акте.

В тех случаях, когда груз поступил в пункт назначения испорченным или поврежденным, должен быть составлен акт экспертизы.

Экспертиза должна проводиться по инициативе транспортной организации либо по требованию грузополучателя с обязательным участием представителя транспортной организации, т.к. экспертиза, проведенная без участия представителя транспортной организации, в случае поступления груза в пункт назначения в поврежденном состоянии считается недействительной. О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

Устав железнодорожного транспорта (ст. 42) расширил это положение, указав, что в случае уклонения перевозчика от вызова эксперта или специалиста в соответствующей области или уклонения перевозчика, грузополучателя от участия в проведении экспертизы соответствующая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее о проведении экспертизы в письменной форме, если такая форма не предусмотрена соглашением сторон. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются стороной, заказавшей экспертизу, с последующим отнесением расходов на сторону, виновную в недостаче, порче или повреждении груза.

Иной порядок предусмотрен на автомобильном транспорте. Согласно \_ 5 Правил составления актов на автомобильном транспорте\*(144) при отказе перевозчика от составления акта или внесения записи в товарно-транспортные накладные в случаях недостачи, порчи или повреждения груза акт составляется с участием представителя незаинтересованной организации.

Для удостоверения иных обстоятельств оформляются акты общей формы и другие акты в порядке, установленном правилами перевозок грузов на соответствующем виде транспорта. При этом следует иметь в виду, что акт общей формы также служит основанием для ответственности участников договора перевозки грузов. Им удостоверяются такие обстоятельства, которые не требуют составления коммерческого акта. В отличие от коммерческого акта, оформляемого только в определенных случаях (их перечень является исчерпывающим), акт общей формы составляется как в случаях, предусмотренных правилами составления актов, так и во всех иных случаях, когда того требуют обстоятельства дела. Отказ в составлении акта общей формы грузоотправитель или грузополучатель вправе обжаловать в установленном порядке.

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются как при выдаче грузов, так и при иных обстоятельствах, в случаях обнаружения порчи или подмочки груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства.

Акт о техническом состоянии должен составляться в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

Надлежаще и своевременно составленный акт о техническом состоянии транспортного средства имеет немаловажное значение при определении характера дефектов и установлении субъекта ответственности.

Если при передаче грузов с водного транспорта на железнодорожный или автомобильный или наоборот будут обнаружены недостача, порча, либо повреждение груза, либо несоответствие контрольных знаков на запорно-пломбировочном устройстве знакам, указанным грузоотправителем в накладной, сдающая сторона обязана проверить находившийся в вагоне или контейнере груз по вложенной фактуре и составить коммерческий акт о результатах проверки и опломбировать вагон или контейнер своим запорно-пломбировочным устройством, о чем сделать соответствующую запись в коммерческом акте с указанием контрольных знаков пломб, наложенных после проверки, и указанием в передаточных ведомостях даты и номера акта.

Указанный акт выполняет при этом две функции.

Он устанавливает обстоятельства, на основе которых впоследствии решается вопрос об ответственности отправителя или транспортной организации за несохранность перевозимого в вагоне (контейнере) груза. Кроме того, в случае отсутствия вины отправителя на основании данных коммерческого акта распределяется ответственность между соперевозчиками.

Поскольку Правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении указывают на коммерческий акт как на единственную форму фиксации соответствующих обстоятельств, последние не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания. Если из материалов дела усматривается, что несохранность не была зафиксирована коммерческим актом пункта перевалки, при отсутствии данных об ответственности грузоотправителя ответственность возлагается на конечного перевозчика.

Существуют разные точки зрения относительно роли коммерческого акта, составляемого в соответствии ст. 52, 91 Правил перевозок грузов в прямом смешанном сообщении.

Одни авторы считают, что, "если недостача или повреждение груза будут обнаружены после передачи груза, но будет бесспорно установлено, что они возникли по вине транспортной организации, сдавшей груз в пункте перевалки, ответственность за недостачу или повреждение груза должна возлагаться на эту транспортную организацию несмотря на отсутствие коммерческого акта"[[74]](#footnote-74).

При этом сторонники этой точки зрения руководствуются разъяснением из постановления Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 г. № 2 "О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа"[[75]](#footnote-75). В пункте 9 этого разъяснения указывается, что "при отсутствии коммерческого акта конечный перевозчик может быть освобожден от ответственности за сохранность груза, если будет представлено доказательство об ответственности грузоотправителя или предыдущего перевозчика".

Вместе с тем в указанных документах отсутствует ссылка на то, что же можно представить вместо коммерческого акта в качестве доказательства вины перевозчика.

Сторонники другой точки зрения считают, что если дорога назначения не представляет коммерческого акта о недостаче, составленного при приеме груза от порта (пристани) перевалки, то это дает основание для презумпции[[76]](#footnote-76). При этом они ссылаются на транспортное законодательство, которое рассматривает коммерческий акт как единственную обязательную форму фиксации соответствующих обстоятельств, которые не могут подтверждаться никакими другими средствами доказывания.

3.2 Ответственность сторон по договору перевозки грузов

Обязательства по перевозке грузов подчиняются общим правилам гражданского законодательства об ответственности лишь в той мере, в какой соответствующий вопрос не нашел должного отражения в нормах транспортных уставов, кодексах и других актах, регулирующих перевозку грузов. Анализ этих норм позволяет выделить две группы обстоятельств, в которых получают отражение особенности ответственности перевозчиков за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором и грузоотправителя за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам. Они касаются: 1) условий ответственности; 2) характера, размера и форм ответственности. Рассмотрим каждую из этих групп.

Ответственность за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств носит взаимный характер: грузоотправитель отвечает перед перевозчиком, которому он должен сдать груз для перевозки, а перевозчик отвечает перед грузоотправителем, грузы которого он обязан перевезти. Нарушение обязанностей перевозчиком выражается в описанных далее формах.

Неподача транспортных средств под погрузку. Для того чтобы обязанность перевозчика по подаче транспортных средств была признана выполненной, требуется строгое соответствие этой подачи количественным показателям заявки или иного договора. Заявка (заказ) считается перевозчиком невыполненной, если, несмотря на ее своевременную подачу грузоотправителем, транспортные средства в соответствующие сроки не подавались или подавались в меньшем, чем предусмотрено заявкой (заказом), количестве.

Восполнение недогруза транспортных средств может быть предусмотрено только в договорах об организации перевозок грузов. Перевозочные средства, не поданные в течение месяца либо квартала (например, на железнодорожном транспорте), могут быть выделены в течение первых дней следующего месяца либо в первом месяце следующего квартала.

Второе необходимое условие, при наличии которого перевозчик исполняет обязанности по восполнению недогруза и которое может быть включено в долгосрочный договор, - это согласование между перевозчиком и отправителем порядка выделения транспортных средств для восполнения недогруза: в каком порядке должны подаваться транспортные средства, сгущение подачи и т.п. Если соглашением сторон порядок выделения транспортных средств не установлен, ответственность перевозчика за их неподачу исключается.

Эти условия при установлении ответственности перевозчиков за невосполнение недогруза следует признать обоснованными, т.к. грузоотправитель может утратить заинтересованность в получении транспортных средств за прошлый период. При отсутствии такой заинтересованности грузоотправитель, естественно, не потребует подачи транспортных средств, а у перевозчика не возникнет соответствующей обязанности. В случае же, когда грузоотправитель испытывает потребность в транспортных средствах, не поданных ему в прошлый период, он должен оговорить условия подачи недогруза с перевозчиком, т.к. у последнего может не оказаться свободных транспортных средств.

Подача под погрузку неисправных транспортных средств или транспортных средств, непригодных для перевозки конкретных грузов. С точки зрения юридической квалификации в рассматриваемом случае имеет место ненадлежащее исполнение обязанностей. Но по своим последствиям оно тождественно неисполнению: и в первом, и во втором случаях грузоотправитель лишен возможности осуществить предусмотренную заявкой (заказом) погрузку, что приводит к срыву перевозки груза.

Обязанность перевозчиков по подаче грузоотправителям транспортных средств, пригодных для перевозки конкретного груза, прямо предусмотрена уставами и кодексами. При нарушении перевозчиком этой обязанности грузоотправитель вправе не принять транспортные средства под погрузку, и тогда они не включаются в счет выполнения обязательства по перевозке груза.

Нарушение грузоотправителями своих обязанностей может выразиться следующим образом:

а) поданные транспортные средства не используются;

б) поданные перевозчиком транспортные средства признаются неиспользованными в случае их простоя при отказе от уже поданных транспортных средств или при их недогруженности (например, из-за отсутствия груза);

в) последовал отказ от предусмотренных заявкой (заказом) транспортных средств. Такой отказ может быть сделан только до их подачи перевозчиком.

Ст. 127 УАТ по размеру санкций, применяемых при невыполнении заявки (заказа) на перевозку грузов, ставят обе стороны - грузоотправителя и перевозчика - в равное положение. Как к грузоотправителю, так и к перевозчику за совершенное правонарушение применяются равные санкции. В отличие от санкций, устанавливаемых в договорном порядке, размер и обязанность уплаты денежных сумм при невыполнении заявок (заказов) на перевозку грузов предусматриваются в нормативных актах - уставах и кодексах, что дает основание отнести это к числу законных санкций.

Статья 793 Гражданского кодекса устанавливает, что соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами.

Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами и кодексами, являются единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю. В соответствии с этим они могут быть причислены к категории исключительных неустоек. Главная их цель - не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя.

По мнению А.А. Артюхова, хотя санкции, предусмотренные указанными выше статьями уставов и кодексов, направлены преимущественно на осуществление штрафной функции гражданско-правовой ответственности, это отнюдь не означает, что они лишены компенсационного значения[[77]](#footnote-77).

Имущественно воздействуя на организацию-нарушителя, санкции вместе с тем направлены на то, чтобы возместить исправной стороне за счет неисправной убытки, понесенные ею в результате нарушения заявки (заказа) на перевозку. Однако для перевозчиков компенсационное значение штрафа чрезвычайно мало: большая часть сумм идет на покрытие санкций, уплачиваемых клиентуре.

Невелико компенсационное значение штрафа и для клиентуры. Такой штраф фактически не возмещает того ущерба, который ей наносится в результате невыполнения заявки (заказа) перевозчиками.

Обстоятельства, освобождающие перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, предусмотренные в транспортных уставах и кодексах, различны. По характеру своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя они могут быть разделены на три группы:

1) действие непреодолимой силы и военные действия;

2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;

3) иные случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Перечень этих обстоятельств установлен ст. 794 Гражданского кодекса и является обязательным для всех перевозчиков и их клиентуры.

Наличие обстоятельств, названных в первой группе, свидетельствует о том, что нарушение выполнения заявки (заказа) на перевозку имело место при таких условиях, которые исключают ответственность перевозчика либо грузоотправителя.

Обстоятельства второй группы возникают в связи с распоряжением компетентных органов, обязывающих или управомочивающих перевозчика не подавать под перевозку в соответствии с заявкой (заказом) перевозочные средства, а грузоотправителя не производить погрузку груза в связи с запрещением или ограничением погрузки грузов в определенных направлениях. При подобных обстоятельствах имеет место не нарушение обязательства перевозчиком или грузоотправителем, а освобождение их от обязанности его исполнения.

Обстоятельства третьей группы возникают в случаях, предусмотренных конкретно в УАТ РСФСР.

Рассмотрим названные группы.

К обстоятельствам первой группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов на всех видах транспорта, относятся прежде всего непреодолимая сила и военные действия.

Непреодолимая сила является чрезвычайным и непредотвратимым в конкретных условиях событием. На практике характер непреодолимой силы чаще всего носят стихийные явления природы (землетрясения, наводнения, пожары и т.д.). Стихийные явления освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности и могут быть отнесены к категории непреодолимой силы, когда они являются чрезвычайными и непредотвратимыми именно в данной ситуации.

Однако самого факта наличия непреодолимой силы еще недостаточно для того, чтобы перевозчик и грузоотправитель могли быть освобождены от ответственности. Они должны доказать не только наличие непосредственной причинной связи между событием и утратой или повреждением груза, но и то, что ими и их работниками были приняты все разумные меры к обеспечению сохранной перевозки.

Под военными действиями понимаются действия, осуществляемые государством, находящимся в состоянии войны. Военные действия освобождают перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятых к исполнению заявок (заказов) лишь при наличии причинной связи между ними и невозможностью выполнить заявку (заказ).

К обстоятельствам второй группы, освобождающим перевозчика и грузоотправителя от ответственности, относится прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях. Прекращение или ограничение перевозки грузов может производиться только в исключительных случаях и ограниченным кругом лиц. Так, например, на железнодорожном транспорте перевозка грузов может быть временно прекращена или ограничена перевозчиком или владельцем инфраструктуры с немедленным уведомлением в письменной форме министра путей сообщения о таком прекращении или ограничении. Как правило, прекращение или ограничение перевозок грузов бывает связано с непреодолимой силой, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными обстоятельствами, которые препятствуют осуществлению перевозок грузов. Министр путей сообщения устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки грузов и объявляет об этом перевозчикам и владельцам инфраструктур. Прекращение или ограничение погрузки грузов допускается только в исключительных случаях по указанию в письменной форме министра путей сообщения Российской Федерации с немедленным извещением Правительства Российской Федерации.

Запрещение, а также прекращение или ограничение погрузки снимают с перевозчика в соответствующих случаях обязанность по подаче транспортных средств под погрузку, а с грузоотправителей обязанность по предъявлению грузов. При невыполнении по этим причинам заявки (заказа) на перевозку грузов перевозчик и грузоотправитель не несут ответственности. М.А. Тарасов, характеризуя указанные выше основания освобождения перевозчика от ответственности, отмечал, что "в ряде случаев чрезвычайные препятствия хотя и не могут быть квалифицированы как стихийные явления, но по исключительному значению вызванных ими последствий должны быть приравнены именно к таким событиям"[[78]](#footnote-78). И далее: "К числу непреодолимых препятствий могут быть отнесены не только явления стихийного характера, но и распоряжения компетентных органов власти, например запрещение отправки грузов в определенных направлениях"[[79]](#footnote-79).

УАТ рассматривает эти акты как особое основание освобождения сторон от ответственности за невыполнение заявок (заказов). Поэтому нет никакой необходимости объединять его с другим особым основанием - явлениями стихийного характера.

К обстоятельствам третьей группы относится неподача транспортных средств грузоотправителю в случае невнесения грузоотправителем провозной платы и иных причитающихся платежей за осуществление перевозки грузов.

К этой же группе относится условие, в силу которого перевозчик освобождается от ответственности при невыполнении заявки на перевозку грузов, - задержка грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой. При задержке грузоотправителем транспортных средств под выгрузкой перевозчик освобождается от уплаты штрафа за неподачу грузоотправителю транспортного средства, которое последним было задержано под выгрузкой или не могло быть подано ему под погрузку по этой причине. С перевозчиков снимается в этом случае ответственность за невыполнение заявки (заказа) на перевозку грузов в силу того, что со стороны грузоотправителя имеет место нарушение обязанностей по своевременной выгрузке транспортного средства.

В качестве одного из оснований, освобождающих грузоотправителей от ответственности за неиспользование транспортных средств, поданных в соответствии с их заявкой, является авария у грузоотправителя, в результате которой прекращено осуществление основной производственной деятельности независимо от срока ее прекращения[[80]](#footnote-80).Следует иметь в виду, что не всякая авария у грузоотправителя является основанием для освобождения от ответственности за неиспользование поданных транспортных средств.

Если авария не привела к прекращению основной производственной деятельности, отсутствуют основания для освобождения грузоотправителя от ответственности. Вместе с тем следует отметить, что законодательство не дает четкого ответа, что следует понимать под основной производственной деятельностью. Полагаем, что под такой деятельностью следует понимать деятельность, связанную с производством продукции, которая подлежала отгрузке и которая в результате аварии на предприятии на момент отгрузки отсутствовала.

Восполнение недогрузов либо перевозочных средств в течение первой или второй половины месяца снимает ответственность с перевозчика, допустившего этот недогруз либо неподачу транспортных средств в течение месяца.

Сопоставляя основания освобождения перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и за невыполнение заявок (заказов) на перевозку грузов, следует отметить, что эти основания различны. Анализ условий, освобождающих от ответственности за невыполнение заявок на перевозку грузов, дает основание считать, что перечень условий, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение заявок на перевозку, значительно шире, чем перечень оснований, освобождающих перевозчиков от ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов.

Основной задачей производства является более полное удовлетворение потребностей населения в высококачественной продукции. Однако для того чтобы эта задача была выполнена, недостаточно произвести такую продукцию, недостаточно изготовить ее доброкачественной.

Не менее важным условием выполнения этой задачи является доставка этой продукции по назначению в сохранности.

Обеспечение сохранности грузов является одной из важнейших задач перевозчика.

Ответственность перевозчиков за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных обязательств при перевозке регулируется в основном специальными нормами транспортного законодательства, обладающими значительным своеобразием по сравнению с действующими в российском гражданском праве общими нормами об имущественной ответственности.

Важнейшим среди положений, отличающих транспортное законодательство, является принцип ограниченной имущественной ответственности транспортных организаций, в то время как гражданское законодательство предусматривает полное возмещение убытков[[81]](#footnote-81).

Ответственность перевозчиков за сохранность грузов, принятых к перевозке, определяется уставами, кодексами (правилами), действующими на соответствующем виде транспорта.

Ответственность перевозчиков за необеспечение сохранности грузов наступает при наличии тех же условий, которые являются обязательными при гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

Отсутствие хотя бы одного из этих условий исключает возложение ответственности на перевозчиков за несохранность перевозимого груза.

К условиям ответственности перевозчиков за несохранность перевозимых грузов относятся: а) неправомерное поведение (неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства); б) наличие причинной связи между фактом неисполнения обязательства по перевозке и ущербом, когда ответственность выражается в возмещении убытков; в) наличие самих убытков; г) вина перевозчика.

Предприниматель С. обратился в суд с иском к ООО "Южно-Уральское транспортно-экспедиционное предприятие" о взыскании убытков, возникших от недостачи рыбной продукции, полученной по товарно-транспортной накладной от 11.12.2002.

В договоре стороны определили, что ответчик осуществляет перевозки грузов заказчика в соответствии с законодательством РФ, Уставом автомобильного транспорта, Общими правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, правами, обязанностями и ответственностью, предусмотренными договором.

Условиями договора установлены обязанности экспедитора.

По товарно-транспортной накладной от 11.12.2002 на основании доверенности от 09.12.2002 водитель-экспедитор принял к перевозке в г. Н. Новгороде от предпринимателя К. груз весом 20010 кг.

Груз прибыл 15.12.2002 в г. Челябинск на Челябинский хладокомбинат в автомобиле, опломбированном пломбой, указанной в товарно-транспортной накладной. Груз прибыл за исправной пломбой грузоотправителя. Данное обстоятельство подтверждается товарно-транспортной накладной, актом приемки, подписанными водителем-экспедитором, представителем грузоотправителя Т. (доверенность N 15 от 26.07.2002), предпринимателем С.

При приемке груза комиссией установлена недостача груза в количестве 1184 кг (акт от 15.12.02).

Сведений о неисправности транспортного средства в акте не содержится. Таким образом, груз прибыл в исправном автомобиле за исправными пломбами грузоотправителя.

16.12.2002 истцом была составлена и направлена ответчику претензия с предложением возместить стоимость недостающего товара.

В связи с отказом ООО "Южно-Уральское транспортно-экспедиционное предприятие" возместить убытки истец обратился в суд с настоящим иском.

Условиями договора предусмотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договору стороны несут ответственность в пределах, установленных Уставом автомобильного транспорта РСФСР и ГК РФ.

Согласно ст. 133 Устава автомобильного транспорта РСФСР автотранспортные предприятия и организации освобождаются от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза в случаях, когда груз прибыл в исправном автомобиле за исправными пломбами грузоотправителя.

Поскольку договором стороны не предусмотрели ответственность водителя-экспедитора за утрату, недостачу груза, поступившего в исправном автомобиле за исправными пломбами грузоотправителя, и в договоре установили, что все иные отношения регулируются Уставом автомобильного транспорта РСФСР, суды первой и апелляционной инстанций правомерно пришли к выводу об отсутствии оснований для удовлетворения исковых требований.

Также обоснованно суд апелляционной инстанции указал на то, что истцом в обоснование своих требований не представлены доказательства, подтверждающие факт нарушения обязательства со стороны ответчика и наличие причинной связи между правонарушением и возникшими у истца убытками, являющиеся необходимыми условиями для привлечения к ответственности.

Суд кассационной инстанции оставил решение суда первой инстанции и постановление апелляционной инстанции без изменения[[82]](#footnote-82).

Установление ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза не означает, что в любом случае утраты или повреждения груза перевозчик должен нести такую ответственность.

Действие становится противоправным только тогда, когда оно нарушает нормы права, а вместе с тем и соответствующие субъективные права, охраняемые объективным правом.

Транспортными уставами, кодексами и Правилами перевозок грузов определены обязанности перевозчиков, исполнение которых должно обеспечить целость и сохранность перевозимых различными видами транспорта грузов.

Несовершение ими действий, направленных на сохранность грузов, как и совершение действий, которые причинили ущерб грузу, является деянием неправомерным и при наличии других условий влечет за собой ответственность.

Ответственность наступает лишь тогда, когда противоправное действие окончательно завершилось и причинило определенный реальный ущерб.

По мнению отдельных авторов, сам факт обнаружения груза с повреждением еще не говорит о противоправности поведения перевозчика. Они считают, что нельзя возлагать на перевозчика ответственность за повреждение груза, если им выполнены все требования, направленные на сохранность груза, доставленного с повреждениями[[83]](#footnote-83).

С этим утверждением можно согласиться лишь в том случае, если при этом будут установлены неправомерное поведение грузоотправителя или наличие определенных причин (например, действие непреодолимой силы и т.д.), освобождающих перевозчика от ответственности согласно действующим на транспорте правилам.

Однако если не будут установлены неправомерные действия со стороны грузоотправителя либо будут отсутствовать причины, освобождающие перевозчика от ответственности, а грузу причинен ущерб, ответственность за этот ущерб должен нести перевозчик, у которого находился этот груз[[84]](#footnote-84), т.к. презюмируется, что груз был передан перевозчику в исправном состоянии и в соответствии с транспортным законодательством перевозчик обязан доставить вверенный ему груз в пункт назначения в неповрежденном состоянии.

Наличие причинной связи между поведением лица и последовавшим за этим поведением вредоносным результатом является одним из необходимых условий, для того чтобы возложить на это лицо ответственность за данный вредоносный результат[[85]](#footnote-85). Это условие с полным основанием можно отнести к перевозкам грузов.

Ответственность может быть возложена на перевозчика лишь в том случае, если существует связь между обнаруженной несохранностью груза и неправомерными действиями (бездействием) последнего.

Установление причинной связи между действиями перевозчика и наступившим результатом на практике обычно не встречает затруднений. На основании имеющихся доказательств арбитражные суды выясняют, при каких обстоятельствах возникли утрата, порча либо повреждение груза - пробоина в крыше вагона, трюма, неправильная загрузка вагона, контейнера грузоотправителем и др.

В случае утраты, порчи либо повреждения груза надлежащее реальное исполнение обязательства оказывается невозможным. Возникает обязанность перевозчиков по возмещению убытков. Термин "убытки" в транспортном законодательстве не употребляется. Статьи 135 УАТ говорит о возмещении перевозчиком ущерба, причиненного при перевозке груза, т.е. используют термин "ущерб", который, по нашему мнению, следует считать равнозначным термину "убытки".

Законодатель точно фиксирует, как следует устанавливать размер возмещения ущерба при полной и частичной утрате груза, равно как и в случаях его порчи или повреждения.

Перевозчики при перевозках грузов возмещают ущерб в следующих размерах: а) за утрату или недостачу груза - в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза; б) за утрату груза, сданного с объявленной ценностью, - в размере объявленной стоимости груза; в) за порчу и повреждение груза - в сумме, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза - в размере его стоимости. Перевозчики наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, возвращают грузоотправителю (грузополучателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, если эта плата не входит в стоимость груза.

Некоторые авторы высказывают сомнение в необходимости разграничения понятий "порча" и "повреждение" груза[[86]](#footnote-86). Между тем это не однозначные понятия. Под порчей груза, по нашему мнению, следует понимать такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению, хотя он и может быть использован в какой-то мере его получателем. Под повреждением груза следует понимать результат внешнего, физического воздействия на груз, который может быть исправлен, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению.

При утрате или недостаче груза при его перевозке перевозчик лишается возможности полностью или частично передать материальные ценности в пункте назначения. В этих случаях определение ущерба, подлежащего возмещению, не вызывает на практике каких-либо затруднений.

Дело обстоит сложнее, если ненадлежащее исполнение договора выразилось в повреждении груза. Тогда ущерб выражается в уменьшении ценности груза или его обеспечении. В зависимости от характера груза и возникших повреждений его использование оказывается возможным лишь после ремонта, замены поврежденных частей и деталей и т.д. Причиняемый в таких случаях убыток определяется, как сказано в ст. 135 Устава автомобильного транспорта, суммой, на которую понизилась ценность груза.

Транспортное законодательство прямо не предусматривает взыскание расходов на восстановительный ремонт поврежденной при перевозке продукции в качестве способа установления суммы, на которую понизилась ее ценность.

Однако практика придерживается принципа: если поврежденную продукцию можно исправить, то с перевозчика взыскиваются связанные с этим затраты, а также расходы по экспертизе, если она проводилась получателем груза.

Правила об ответственности перевозчика за несохранность перевозимого груза предусматривают, однако, исключение. Оно состоит в том, что при автомобильных перевозках в случае использования перевозчиком каких-либо грузов, принятых к перевозке, для своих нужд он возмещает их стоимость в двойном размере. Установление повышенной ответственности перевозчика продиктовано необходимостью борьбы со всякого рода нарушениями при перевозке грузов. Поэтому введение правила о повышенной ответственности перевозчика в этих случаях вполне оправданно. Что же касается вопроса о том, кто должен нести бремя доказывания факта использования груза транспортной организацией для своих нужд, то из высказанных на этот счет в юридической литературе двух противоположных точек зрения более правильной представляется точка зрения И.Н. Петрова, согласно которой это бремя лежит на перевозчике, а не на истце[[87]](#footnote-87).

Статья 796 Гражданского кодекса предусматривает, что перевозчик отвечает за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке груза и багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, т.е. не по его вине.

Транспортное законодательство, устанавливая виновную ответственность перевозчика, не исполнившего обязательство либо исполнившего его ненадлежащим образом, исходит не из факта наличия вины, а лишь из ее презумпции. Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство. Возлагая бремя доказывания на перевозчика, транспортное законодательство исходит из того, что нарушение обязательства, поскольку не доказано иное, является виновным. В транспортных уставах воспроизводится это общее правило о бремени доказывания перевозчика. Оно выражено в формуле "... если не докажет" (ст. 132 УАТ).

Принцип ответственности за вину распространяется не только на перевозчика, но и на его клиентуру - грузоотправителей и грузополучателей. Это правило вытекает из содержания ст. 404 ГК РФ, которая устанавливает: "Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, суд соответственно уменьшает размер ответственности должника", т.е. здесь, по-видимому, имеется в виду смешанная ответственность должника и кредитора. Следует отметить, что смешанная ответственность транспортными уставами не предусмотрена, хотя практика свидетельствует о необходимости установления такой ответственности.

В.Т. Смирнов, анализируя конструкцию солидарной ответственности и считая ее неприемлемой, предлагает рассматривать ответственность транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении как долевую. В обоснование своей точки зрения В.Т. Смирнов выдвигает довод о том, что каждый вид транспорта несет самостоятельную ответственность за ненадлежащее исполнение договора перевозки на своем участке следования груза. Эта раздельность в исполнении единого обязательства по перевозке грузов, по его мнению, дает основание считать ответственность при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении долевой[[88]](#footnote-88).

Как нам представляется, перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении не могут нести солидарной ответственности за сохранность грузов, т.к. в их взаимоотношениях отсутствует главный признак, присущий солидарной обязанности должников, - право кредитора требовать исполнения обязательства в полном объеме от любого должника.

Транспортное законодательство исключает возможность предъявления претензий и исков к промежуточным организациям-перевозчикам[[89]](#footnote-89).

Наиболее обоснованной представляется точка зрения В.Т. Смирнова. При определении степени ответственности перевозчиков перед грузовладельцем следует исходить из того, что грузоотправитель находится в договорных отношениях с участвующими в перевозке транспортными предприятиями.

Все перевозчики, участвующие в прямом смешанном сообщении, являются самостоятельными участниками единого отношения по перевозке грузов. В связи с этим каждый перевозчик должен отвечать за свою вину в ненадлежащем исполнении обязательства.

Регулируя основные положения об ответственности транспортных организаций за сохранность грузов при перевозках, транспортные уставы и кодексы приводят перечень обстоятельств, при наличии которых перевозчики освобождаются от имущественной ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза ст. 132 УАТ.

Существует точка зрения, согласно которой перечень обстоятельств, освобождающих транспортные организации от ответственности за несохранность перевозимых грузов, является исчерпывающим и расширительному толкованию не подлежит[[90]](#footnote-90).

Сторонники этой точки зрения считают, что если транспортная организация докажет отсутствие своей вины, но обстоятельства, которые послужили причиной утраты, недостачи, порчи или повреждения груза, не содержатся в перечне случаев, приведенных в Уставе железнодорожного транспорта (ст. 118), то не будет оснований для освобождения железной дороги от ответственности.

Между тем анализ статей транспортных уставов и кодексов ставит под сомнение данное утверждение. Во всех статьях перечню обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность грузов, предшествует слово "в частности", что свидетельствует о том, что данный перечень не может быть исчерпывающим, а является примерным.

Обстоятельства, которые исключают ответственность перевозчика за несохранность грузов на различных видах транспорта, можно разделить на две наиболее характерные группы по признаку распределения бремени доказывания между перевозчиком и грузоотправителем (грузополучателем).

Первая группа предусматривает презумпцию вины перевозчиков, и согласно содержанию этих статей перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины, в противном случае он должен нести ответственность за несохранность груза.

Следует отметить, что эти обстоятельства на всех видах транспорта в основном одинаковые, и это дает возможность выделить наиболее характерные.

К ним относятся: а) вина грузоотправителя и грузополучателя; б) особые естественные свойства перевозимого груза, вызвавшие его поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и другие последствия; в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применение тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути; г) сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или предосторожности для сохранности груза при перевозке или хранении; д) сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму.

Рассмотрим каждое из этих обстоятельств.

Обстоятельства, изложенные в п. а), основаны на общем правиле, согласно которому должник освобождается от ответственности, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств обусловлено виновными действиями кредитора.

Именно перевозчик должен доказать, что приводимые им обстоятельства имели место в действительности и они являются причиной утраты либо повреждения груза, что соответствует ст. 401 Гражданского кодекса, по которой отсутствие вины доказывается лицом, допустившим нарушение обязательства. Согласно п. б) перевозчик не отвечает за повреждение или порчу перевозимого груза, если докажет, что повреждение, порча груза произошли вследствие особых естественных свойств перевозимого груза, вызвавших его поломку, ржавчину и т.п.

Сюда могут быть отнесены лишь такие повреждения груза, которые произошли вследствие его особых естественных свойств при условии отсутствия причинной связи между последствиями и виновными противоправными действиями перевозчика, грузополучателя либо грузоотправителя и не вызваны воздействием на груз каких-либо внешних факторов.

Дать исчерпывающий перечень грузов, которые по своим свойствам подвержены при перевозке поломке, ржавчине и т.д., не представляется возможным, т.к. такие грузы весьма разнообразны, и поэтому арбитражным судам в каждом конкретном случае приходится тщательно исследовать обстоятельства дела, прежде чем вынести решение.

Если перевозчик докажет, что несохранность перевозимого груза произошла вследствие недостатков тары или упаковки, то он освобождается от ответственности за несохранность данного груза.

И это не случайно, т.к. грузоотправитель до предъявления груза к перевозке обязан подготовить его таким образом (упаковать, затарить), чтобы обеспечивалась безопасность перевозки, сохранность груза и самих транспортных средств.

Вместе с тем важным условием при освобождении перевозчика от ответственности по данным основаниям является то обстоятельство, что недостатки тары или упаковки не могли быть обнаружены перевозчиком при приемке груза к перевозке.

Если недостатки тары или упаковки носили явный характер, а перевозчик все-таки принял груз к перевозке, то вся ответственность за последствия будет возложена на перевозчика.

Сохранность грузов при перевозке их на различных видах транспорта обеспечивается соблюдением соответствующих правил перевозки, обращения с грузом в пути и т.п..

В зависимости от свойств груза для обеспечения его сохранности устанавливаются кроме общих правил еще и особые меры и правила предосторожности при перевозке.

В них учитываются особые свойства груза, способные вызвать неблагоприятные последствия, если не будут приняты необходимые меры защитного и предупредительного характера.

Необходимость соблюдения особых условий и мер предосторожности для сохранения груза обусловливает обязательность включения всех сведений о перевозимом грузе в перевозочные документы.

Перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение либо порчу груза, которые наступили вследствие сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для его сохранения при перевозке. По грузам, перевозимым на основании особых правил или требующим соблюдения особых мер предосторожности при перевозке, грузоотправитель обязан проставлять в накладной предусмотренный правилами перевозок данного груза штемпель или надпись об особых свойствах груза.

Невыполнение этой обязанности лишает перевозчика возможности обеспечить сохранность перевозимого груза, и он признается невиновным в его утрате или порче, если докажет, что грузоотправитель сдал груз без указания в накладной (коносаменте) его особых свойств, вследствие чего не были приняты надлежащие меры по его сохранению.

Для отдельных видов груза установлена определенная норма влажности, при превышении которой они не должны предъявляться к перевозке. Перевозчик освобождается от ответственности за несохранность груза, если докажет, что влажность последнего превышала установленную норму.

Например, при перевозке зерна в сухую жаркую погоду влажность его значительно уменьшается. Изменение влажности влечет за собой изменение веса, причем убыли в весе всегда бывает больше процента снижения влажности.

Вторая группа обстоятельств предусматривает презумпцию невиновности перевозчика. В статье 133 Устава автомобильного транспорта перечисляются обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности за несохранность груза при перевозке, когда бремя доказывания вины перевозчика возложено на грузоотправителя или грузополучателя при получении груза в пункте назначения.

К таким обстоятельствам относится, например, прибытие груза в пункт назначения в исправном состоянии, за исправными запорно-пломбировочными устройствами (пломбами), установленными грузоотправителем. Предполагается, что доступа к грузу во время его следования в адрес грузополучателя не было.

Перевозчик несет ответственность за недостачу груза лишь в том случае, если будет доказано обратное.

Перевозка груза на открытом подвижном составе, на палубе судов сама по себе может явиться причиной недостачи груза (например, выветривание угля при перевозке его по железной дороге). И если этот груз находится в перечне грузов, которые допускаются к перевозке на открытом подвижном составе либо на палубе судна, то перевозчики не отвечают за сохранность перевозимого груза.

Отдельные грузы перевозятся в сопровождении проводников, и транспортное законодательство освобождает перевозчиков в этих случаях от ответственности за недостачу либо повреждение груза, если предъявитель претензии не докажет, что повреждение, порча груза произошли по вине перевозчика.

Так, согласно п. "в" ст. 132 Устава автомобильного транспорта перевозчики освобождаются от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в случаях, если груз перевозился в сопровождении проводника (экспедитора) грузоотправителя или грузополучателя.

Указание о том, что перевозчики освобождаются от ответственности при сопровождении груза проводниками, дало основание некоторым авторам сделать вывод о том, что ответственность перевозчиков в этом случае вообще исключается, поскольку отправитель принимает на себя охрану груза в лице своего доверенного представителя - проводника, сопровождающего груз.

Однако такой вывод следует признать ошибочным.

Во-первых, было бы неправильным считать проводника полномочным представителем грузоотправителя.

В соответствии со ст. 182 Гражданского кодекса представитель наделен правом совершения сделок, направленных на создание, изменение и прекращение гражданских прав и обязанностей представляемого. Однако этого нет при сопровождении скоропортящейся и приравненной к ней продукции.

Задача проводника, сопровождающего груз, более скромная - он выполняет только технические функции, обеспечивающие сохранность груза.

Во-вторых, неверно, что присутствие проводника грузоотправителя всегда исключает ответственность перевозчиков.

Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение транспортных обязательств не только транспортными предприятиями, но и грузоотправителями и грузополучателями. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависят эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения договора перевозки, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Транспортное законодательство предусматривает ответственность транспортных предприятий перед грузополучателем за просрочку доставки груза. Ответственность соперевозчиков друг перед другом за просрочку доставки груза в пункты перевалки транспортные уставы не предусматривают. В то же время вопросы просрочки доставки непосредственно связаны с взаимоотношениями между соперевозчиками в прямом смешанном сообщении, т.к., хотя транспортные уставы регламентируют лишь взаимоотношения перевозчиков и грузополучателей (в том числе при просрочке в доставке), перевозчик имеет возможность, в случае взыскания с него штрафа за просрочку доставки, обратиться с претензией к другому перевозчику (при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении), виновному в этой просрочке.

Как правило, общая просрочка доставки грузов неразрывно связана с просрочкой доставки, допущенной различными видами транспорта при перевозке их в прямом смешанном сообщении.

Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

На автомобильном транспорте (ст. 137 УАТ) автотранспортные предприятия за просрочку доставки груза в пункт назначения при междугородных перевозках уплачивают грузополучателю штраф в размере 12% провозной платы за каждые сутки просрочки, если не докажут, что просрочка произошла не по их вине.

Общей предпосылкой ответственности за просрочку доставки груза является вина перевозчика, которая презюмируется.

Задержке грузов в пунктах перевалки способствуют также переучеты, перепроверки, разбор пакетов груза, которые нередко проводят перевозчики в пунктах перевалки. В результате теряется драгоценное время, нарушается ритмичность работы транспорта, излишне затрачиваются огромные средства. Это одна из причин того, что грузы доставляются с просрочкой.

Выходом из этого положения явилось бы установление на всех видах транспорта конкретных сроков нахождения грузов в пункте перевалки и предусмотрение в транспортных уставах и кодексах санкций за нарушение этих сроков, которые предъявлялись бы виновному перевозчику.

Просрочка доставки груза при его перевозке может явиться причиной его порчи либо повреждения. В этом случае кроме возмещения ущерба, причиненного порчей, повреждением, транспортная организация обязана уплатить штраф за просрочку его доставки.

Таким образом, на грузоотправителя возложена обязанность указать срок транспортабельности отправляемого скоропортящегося груза. Ни Устав, ни Правила не указывают, в каком порядке эти сроки устанавливаются и чем руководствуется грузоотправитель, устанавливая срок транспортабельности. Однако, как показывает практика, сроки транспортабельности, которые указывает грузоотправитель в качественном удостоверении, часто превышают сроки доставки.

Например, садвинсовхоз "Булунгур-2" в качественном удостоверении определил срок транспортабельности винограда в 20 суток, а перевозчик доставил его за 11 суток, хотя и этот срок превышал срок доставки и груз был доставлен с просрочкой. Значительная разница между сроком, указанным в удостоверении о качестве, и фактическим сроком доставки свидетельствует о том, что сроки транспортабельности, которые устанавливает грузоотправитель, ни на чем не основаны и указываются без учета действующих в настоящее время сроков доставки[[91]](#footnote-91).

Согласно Правилам перевозок скоропортящихся грузов такие грузы не принимаются к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в удостоверении о качестве, менее срока доставки, установленного Правилами исчисления сроков доставки грузов. В то же время в Правилах ничего не говорится о тех случаях, когда сроки транспортабельности намного превышают сроки доставки грузов.

Срок доставки - это ответственный для перевозчика срок, в течение которого принятый к перевозке груз должен быть доставлен в пункт назначения (либо в пункт перевалки груза). Он определяется с учетом расстояний и суточного пробега вагона с грузом и является обязательным для перевозчика. Нарушение именно этого срока означает просрочку доставки и влечет за собой взыскание штрафа с перевозчика.

При сравнении срока транспортабельности со сроком доставки можно сделать вывод, что при перевозках грузов основным сроком для перевозчиков при перевозке скоропортящихся грузов должен являться срок доставки.

Устанавливая срок транспортабельности (который, как правило, всегда больше срока доставки), грузоотправитель как бы дает гарантию грузополучателю в доставке в сохранности данного груза, причем в этот срок входят не только перевозка, но также и доставка на склад получателя. И если в пределах срока транспортабельности произошла порча продукции (в тех случаях, когда груз был доставлен в адрес грузополучателя в пределах срока доставки) и перевозчик докажет, что эта порча произошла по причинам, от него не зависящим, ответственность должна быть возложена на грузоотправителя.

Заключение

В заключение хотелось бы подвести итоги, сделать некоторые выводы.

В современных условиях, когда отсутствует централизованное планирование перевозок грузов, а договоры об организации перевозок приобрели значение нормальных гражданско-правовых договоров, призванных обеспечить регулирование отношений, связанных с организацией систематических перевозок грузов на долгосрочной основе, несмотря на повышение уровня их регулирования, наблюдается недооценка правового значения договоров об организации перевозок. Данный тезис несложно проиллюстрировать положениями современного транспортного законодательства, а также нынешней гражданско-правовой доктрины.

Процесс перевозки грузов автомобильным транспортом включает в себя не только сам процесс перевозки, но и работы по погрузке, разгрузке, сопровождению грузов. Законодательное регулирование этих отношений является не только немаловажным, но и в значительной мере необходимым условием стабильности отношений между участвующими в перевозке грузов автомобильным транспортом сторонами. Ведь независимо от условий договора права и обязанности по погрузке и разгрузке однозначны, и объем этих прав и обязанностей неизменен.

Неизменны и правила осуществления работ по погрузке-разгрузке груза. Изменению по соглашению сторон они не подлежат. И это правильно. Нормативная регламентация правил погрузки-разгрузки способствует снижению травматизма рабочих, а также способствует наиболее рациональному размещению грузов в кузове машины (сортировка, подсортировка), что снижает издержки не только сторон, участвующих в отношениях по перевозке грузов, но и государства, которое в таких условиях не будет (точнее, не должно при выполнении вышеуказанных правил) нести расходов на лечение (а может быть, и на пенсионное обеспечение) травмированных вследствие невыполнения указанных правил рабочих.

Хотелось бы отметить особое регулирование перевозок тяжеловесных и опасных грузов. Особенность этих грузов - потенциальная экологическая опасность и опасность для людей, которым непосредственно может быть нанесен ущерб. Следовательно, особым должно быть и законодательное регулирование этих перевозок. В действительности так оно и есть. Особые правила подготовки к погрузке, а также самой погрузки позволяют предупредить возможные аварийные ситуации, которые могли бы быть вызваны неправильным размещением на машине груза. Особые правила перевозки (движения) (регламентированы скорость, маршрут, сопровождение) позволяют предупредить те же ситуации, но только при возможном обычном движении в соответствии с обычными правилами движения по дорогам общего назначения.

Многие нормы транспортного законодательства приняты достаточно давно и отражают интересы прежней административно-командной экономики. Поскольку такой расклад является временным, идет активная работа по подготовке проектов новых нормативных актов, отвечающих условиям настоящего времени и текущей экономики. Это вселяет надежду на повышение уровня стабильности в сфере транспортных перевозок, а значит, и уровня стабильности значительного круга экономических отношений.

1. Необходимо разработать новый Устав автомобильного транспорта Российской Федерации, за основу можно взять УАТ РСФСР, не смотря давность принятия многие его нормы не требуют доработки и вмешательства законодателя.

2. Следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает никакой ответственности за уклонение от составления подобных графиков и планов при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой и, как показывает практика, перевозчики, которые должны их составлять, часто уклоняются от их составления.

3. Из содержания договора перевозки вытекает, естественно, и обязанность принять и вывезти груз, поступивший в адрес получателя (слова "и выдать его управомоченному на получение груза лицу" следует, по нашему мнению, понимать не только как право грузополучателя на получение груза, но и как обязанность вывезти его).

4. Законодательство не дает четкого ответа, что следует понимать под основной производственной деятельностью. Полагаем, что под такой деятельностью следует понимать деятельность, связанную с производством продукции, которая подлежала отгрузке и которая в результате аварии на предприятии на момент отгрузки отсутствовала. В случае если авария не привела к прекращению основной производственной деятельности, отсутствуют основания для освобождения грузоотправителя от ответственности.

5. Ни Устав, ни Правила не указывают, в каком порядке эти сроки устанавливаются и чем руководствуется грузоотправитель, устанавливая срок транспортабельности товара. Однако, как показывает практика, сроки транспортабельности, которые указывает грузоотправитель в качественном удостоверении, часто превышают сроки доставки, необходимо эти сроки уровнять.

Библиографический список

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской федерации от 12 декабря 1993 г. – М. Норма. 2005. – 112 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации Ч. 1-3. – М. Проспект. 2006. – 468 с.
3. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации – М. Норма. 2006. – 256 с.
4. Федеральный закон РФ № 127-ФЗ от 24 июля 1998 г. "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 31. – Ст. 3805.
5. Федеральный закон РФ № 116-ФЗ от 21 июня 1997 г. "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 30. - Ст. 3588.
6. Федеральный закон РФ № 150-ФЗ от 13 декабря 1996 г. "Об оружии" // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 51. - Ст. 5681.
7. Федеральный закон РФ № 18-ФЗ от 10 января 2003 г. "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (в ред. от 07.07.2003 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.
8. Устав автомобильного транспорта РСФСР утв. Постановлением Совмина РСФСР от 8 января 1969 № 12. – М. Юридическая литература. 1970. – 86 с.
9. Постановление Правительства РФ № 228 от 8 апреля 1992 г. "О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автомототранспорта в Российской Федерации" // Российской газете. – 21 мая 2002 г.
10. Постановление Правительства РФ № 372 от 23 апреля 1994 г. "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом" // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 1. – Ст. 24.
11. Постановление Правительства РФ № 922 от 3 августа 1996 г. "О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом" // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 33. – Ст. 3996.
12. Постановление Правительства РФ № 290 от 11 апреля 2001 г. "Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств" // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 17. – Ст. 1712.
13. Постановление Правительства РФ № 1272 от 31 октября 1998 г. "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок" // Собрание законодательства РФ. – 1998. - № 45. – Ст. 5521.
14. Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730 "Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок" //Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 43. - Ст. 4109.
15. Постановление Правительства РФ № 1079 от 22 сентября 1999 г. "О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах" // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 39. – Ст. 4646.
16. Постановление Правительства РФ № 1396 от 15 декабря 1999 г. "Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений" // Собрание законодательства РФ. – 1999. - № 52. – Ст. 6396.
17. Постановление Правительства РФ № 1314 от 15 октября 1997 г. "Об утверждении правил оборота боевого ручного стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного оружия в государственных военизированных организациях" // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 42. - Ст. 4790.
18. Постановление Правительства РФ № 402 от 10 июня 2002 г. "Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации" // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 13. – Ст. 1541.
19. Постановление Правительства РФ № 1130 от 20 ноября 1995 г. "Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в сфере дорожного движения" // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 48. – Ст. 4681.
20. Постановление Правительства РФ № 3 от 8 января 1996 г. "Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте" // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 184.
21. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 сентября 1999 г. № 73 "О порядке выдачи лицензий на перевозки автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении"//Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 1999. - № 44.
22. Приказ Министерства транспорта РФ от 13 мая 1997 г. № 46 "Об утверждении порядка организации работы по обеспечению российских юридических и физических лиц (перевозчиков), осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении, иностранными разрешениями на эти перевозки"//Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. - 1997.- № 13.
23. Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и водно-автомобильном сообщении предусматривают // Сборник законодательства по автомобильному транспорту. – М. Юридическая литература. 1964. – С. 157-167.
24. Временные правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации. утв. Минтрансом РФ 29 сентября 1997 г. // Сборник нормативных актов министерств и ведомств. – 1999. – № 11. – С. 25.

Специальная и учебная литература

1. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. – М. Юридическая литература. 1940. – 546 с.
2. Адиссонов А. Грузоотправитель или перевозчик? // ЭЖ-Юрист. – 2005. – № 40. – С. 25.
3. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. – М. Юридическая литература. 1971. – 356 с.
4. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. - 1954. - № 4. - С. 107.
5. Апполонов Е.В. О качестве услуг перевозчика // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 36.
6. Артюхов А.А. Штраф – не средство обогащения // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 14.
7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М. Статут. 2003. – 676 с.
8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договорное перевозке, буксировки, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) – М. Статут. 2003. – 652 с.
9. Витрянский В.В. Договор перевозки. – М. Статут. 2001. – 462 с.
10. Гражданское право: в 2 Т. Том II. Полутом 2: учебник (издание второе, переработанное и дополненное) / Под ред. Суханова Е.А. – М. Волтерс Клувер. 2005. – 652 с.
11. Гражданское право: Учебник / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Ч. 2. – М. Проспект. 2003. – 656 с.
12. Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М. Норма. 1997. – 620 с.
13. Гражданское право: Учебник. - Т. 2 / Под ред. Суханова Е.А. – М. БЕК.1997. – 624 с.
14. Гражданское право. Часть вторая: учебник / Оотв. ред. Мозолин В.П. – М. Юристъ. 2004. – 642 с.
15. Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 34.
16. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. – М. Дело. 2002. – 342 с.
17. Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок. Автореф. канд. дисс. – Л. 1955. – 86 с.
18. Кириллова М.Я., Крашенинников П.В. Сроки в гражданском праве. Исковая давность– М. Статут. 2006. – 454 с.
19. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) (издание пятое, исправленное и дополненное с использованием судебно-арбитражной практики) / Под ред. Садикова О.Н. – М. Инфра-М. 2006. – 648 с.
20. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) (издание четвертое, исправленное и дополненное) / Под ред. Садикова О.Н. – М. Контракт. 2004. – 626 с.
21. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М. Юрайт. 2004. – 672 с.
22. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Абовой Т.Е., Ляндреса В.Б. – М. Юрайт. 1998. – 98 с.
23. Коммерческое право: Учебник / Под ред. Попондопуло В.Ф., Яковлевой В.Ф. – СПб. Питер. 1997. – 634 с.
24. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. - Алма-Ата. Знание. 1964. – 346 с.
25. Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешенном сообщении // Юрист. – 2005. – № 8. – С. 28.
26. Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 36.
27. Научно-практический комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / Под ред. Мозолина В.П., Малеиной М.Н. – М. Норма. 2004. – 574 с.
28. Новицкий И.Б. История советского гражданского права. – М. Юрлитиздат. 1948. – 672 с.
29. Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. – М. Юрлитиздат. 1950. – 678 с.
30. Новицкий И.Б. Обязательство заключить договор. – М. Юридическая литература. 1947. – 564 с.
31. Петров И.Н. Ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1961. - № 5. - С. 13-14.
32. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1966. - № 11. - С. 13.
33. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. – М. Статут. 2003. – 648 с.
34. Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. – Донецк. 1960. – 368 с.
35. Рубин А.М. Правовое регулирование централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом. – М. Юрилитиздат. 1960. – 202 с.
36. Садиков О.Н. Общие вопросы гражданского права в практике Госарбитража // Научно-практический комментарий арбитражной практики. Вып. 3. – М. Юридическая литература. 1970. – 548 с.
37. Селянин А.В. Защита прав потребителей: учебное пособие для вузов – М. ЗАО Юстицинформ. 2006. – 426 с.
38. Семенова Е. Работа с претензией // ЭЖ-Юрист. – 2004. – № 29. – С. 31.
39. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР. Автореф. дисс. докт. юрид. наук. – Л. 1970. – 96 с.
40. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л. Изд-во ЛГУ. 1978. – 362 с.
41. Советское гражданское право. Т. 2. / Под ред. Красавчикова О.А. – М. Высшая школа. 1985. – 678 с.
42. Тарасов М.А. Договор перевозки. – М. Юридическая литература. 1964. – 368 с.
43. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М. Юридическая литература. 1954. – 342 с.
44. Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 27.
45. Фалькович М.С. Споры по договору перевозки. // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 25. – С. 9.
46. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. – М. Юрлитиздат. 1960. – 562 с.
47. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. – М. Норма. 2001. – 462 с.
48. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. – М. Юридическая литература. 1966. – 246 с.
49. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2. – М.Статут. 2003. – 678 с.
50. Язев В.А. Правовая природа централизованной доставки товаров автотранспортом // Актуальные вопросы советского гражданского права. – М. Наука. 1964. – 242 с.
51. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности // Советское государство и право. – 1955. – № 5. – С. 68.

Материалы юридической практики

1. Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 2 от 11 апреля 1969 г. "О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа" // Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (РФ) по гражданским делам. – М. Спарк. 1994. – С. 56.
2. Постановление Пленума ВАС № 1 от 25 января 2001 г. "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. – 2001. – № 4. – С. 23.
3. Постановление Пленума ВАС РФ № 18 от 12 ноября 1998 г. "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. – 1999. – № 1. – С. 34.
4. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 23.03.2004 дело № А56-868/03//Вестник ВАС РФ.-2005.-№ 4.- С.12.
5. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10.02.2004 дело N А58-100/03-Ф02-122/04-С2// Вестник ВАС РФ.- 2005.- № 4.-С.44.
6. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 31.03.2004 дело № Ф09-788/04-ГК //Вестник ВАС РФ.- 2005.- № 6.- С.30.

Вестник ВАС РФ. – 2005. - № 6. – С. 22.

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |

1. Новицкий И.Б. История советского гражданского права. – М. Юрлитиздат. 1948. – С. 168. [↑](#footnote-ref-1)
2. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. – М. Норма. 2001. – С. 277. [↑](#footnote-ref-2)
3. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. – М. Статут. 2003. – С. 395. [↑](#footnote-ref-3)
4. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2. – М.Статут. 2003. – С. 209. [↑](#footnote-ref-4)
5. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. – М. Юридическая литература. 1940. – С. 128, 130. [↑](#footnote-ref-5)
6. Новицкий И.Б. Обязательство заключить договор. – М. Юридическая литература. 1947. - С. 49. [↑](#footnote-ref-6)
7. Гражданское право: Учебник / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Ч. 2. – М. Проспект. 2003. – С. 437 - 438; Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. – М. Дело. 2002. – С. 55. [↑](#footnote-ref-7)
8. Гражданское право / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М. Проспект. 2003. – С. 437. [↑](#footnote-ref-8)
9. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. – М. Статут. 2003. – С. 260. [↑](#footnote-ref-9)
10. Брагинский М.И., Витрянский В.В.Указ. соч. – С. 261. [↑](#footnote-ref-10)
11. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Абовой Т.Е., Ляндреса В.Б. – М. Юрайт. 1998. – С. 28, 29. [↑](#footnote-ref-11)
12. Коммерческое право: Учебник / Под ред. Попондопуло В.Ф., Яковлевой В.Ф. – СПб. Питер. 1997. - С. 306. [↑](#footnote-ref-12)
13. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. - С. 260, 261, 266-267; Витрянский В.В. Договор перевозки. – М. Статут. 2001. – С. 253, 256. [↑](#footnote-ref-13)
14. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. – М. Юридическая литература. 1966. – С. 27 - 29, 36-37; Рубин А.М. Правовое регулирование централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом. – М. Юрилитиздат. 1960. - С. 31; Язев В.А. Правовая природа централизованной доставки товаров автотранспортом // Актуальные вопросы советского гражданского права. – М. Наука. 1964. - С. 151-164. [↑](#footnote-ref-14)
15. Шварц Х.И. Указ. соч. - С. 55. [↑](#footnote-ref-15)
16. Шварц Х.И. Указ. соч. - С. 46. [↑](#footnote-ref-16)
17. Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 13. – Ст. 1541. [↑](#footnote-ref-17)
18. Российская газета. – 21 мая 2002 г. [↑](#footnote-ref-18)
19. Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 48. – Ст. 4681. [↑](#footnote-ref-19)
20. Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 1. – Ст. 24. [↑](#footnote-ref-20)
21. Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 33. – Ст. 3996. [↑](#footnote-ref-21)
22. Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 17. – Ст. 1712. [↑](#footnote-ref-22)
23. Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 184. [↑](#footnote-ref-23)
24. Собрание законодательства РФ. – 1998. - № 45. – Ст. 5521. [↑](#footnote-ref-24)
25. Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 39. – Ст. 4646. [↑](#footnote-ref-25)
26. Собрание законодательства РФ. – 1999. - № 52. – Ст. 6396. [↑](#footnote-ref-26)
27. Утв. Минтрансом РФ 29 сентября 1997 г. // Сборник нормативных актов министерств и ведомств. – 1999. – № 11. – С. 25. [↑](#footnote-ref-27)
28. Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 27. [↑](#footnote-ref-28)
29. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М. Юрайт. 2004. – С. 356. [↑](#footnote-ref-29)
30. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) (издание пятое, исправленное и дополненное с использованием судебно-арбитражной практики) / Под ред. Садикова О.Н. – М. Инфра-М. 2006. – С. 342. [↑](#footnote-ref-30)
31. Селянин А.В. Защита прав потребителей: учебное пособие для вузов – М. ЗАО Юстицинформ. 2006. – С. 253. [↑](#footnote-ref-31)
32. Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 30. - Ст. 3588. [↑](#footnote-ref-32)
33. Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 51. - Ст. 5681. [↑](#footnote-ref-33)
34. Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 42. - Ст. 4790. [↑](#footnote-ref-34)
35. Кириллова М.Я., Крашенинников П.В. Сроки в гражданском праве. Исковая давность– М. Статут. 2006. – С. 215. [↑](#footnote-ref-35)
36. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР. Автореф. дисс. докт. юрид. наук. – Л.1970. – С.7. [↑](#footnote-ref-36)
37. Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок. Автореф. канд. дисс. – Л. 1955. – С. 7. [↑](#footnote-ref-37)
38. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. – М. Норма 1998. - С. 28-29. [↑](#footnote-ref-38)
39. Витрянский В.В. Договор перевозки. – М. Статут. 2001. – С. 287. [↑](#footnote-ref-39)
40. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) (издание четвертое, исправленное и дополненное) / Под ред. Садикова О.Н. – М. Контракт. 2004. – С. 324. [↑](#footnote-ref-40)
41. Сборник законодательства по автомобильному транспорту. – М. Юридическая литература. 1964. – С. 157-167. [↑](#footnote-ref-41)
42. Фалькович М.С. Споры по договору перевозки. // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 25. – С. 9. [↑](#footnote-ref-42)
43. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М. Юридическая литература. 1954. – С.18; Тарасов М.А. Договор перевозки. – М. Юридическая литература. 1964. – С. 67 [↑](#footnote-ref-43)
44. Гражданское право: Учебник. - Т. 2 / Под ред. Суханова Е.А. – М. БЕК.1997. – С. 384. [↑](#footnote-ref-44)
45. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности // Советское государство и право. – 1955. – № 5. – С. 68. [↑](#footnote-ref-45)
46. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. - 1954. - № 4. - С. 107. [↑](#footnote-ref-46)
47. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М. Юридическая литература. 1954. – С. 34. [↑](#footnote-ref-47)
48. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1966. - № 11. - С. 13; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. - Алма-Ата. Знание. 1964. – С. 172-174. [↑](#footnote-ref-48)
49. Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М. Норма. 1997. - С. 378. [↑](#footnote-ref-49)
50. Смирнов В.Т. Указ. соч. - С. 384. [↑](#footnote-ref-50)
51. Советское гражданское право. Т. 2. / Под ред. Красавчикова О.А. – М. Высшая школа. 1985. - С. 222; Гражданское право. Ч. II // Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М. Норма. 1997. – С. 384. [↑](#footnote-ref-51)
52. Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 36. [↑](#footnote-ref-52)
53. Научно-практический комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) / Под ред. Мозолина В.П., Малеиной М.Н. – М. Норма. 2004. – С. 475. [↑](#footnote-ref-53)
54. Адиссонов А. Грузоотправитель или перевозчик? // ЭЖ-Юрист. – 2005. – № 40. – С. 25. [↑](#footnote-ref-54)
55. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник для вузов. (3-е изд., стер.). – М. Юстицинформ. 2005. – С. 265. [↑](#footnote-ref-55)
56. Яичков К.К. Указ. соч. – С. 68. [↑](#footnote-ref-56)
57. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договорное перевозке, буксировки, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) – М. Статут. 2003. – С. 234. [↑](#footnote-ref-57)
58. Тарасов М.А. Указ. соч. - С.67. [↑](#footnote-ref-58)
59. Тарасов М.А. Указ. соч.- С.68. [↑](#footnote-ref-59)
60. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1966. - № 11. - С. 13; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. - Алма-Ата. Знание. 1964. - С. 172-174. [↑](#footnote-ref-60)
61. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1966. - № 11. - С. 13. [↑](#footnote-ref-61)
62. Гражданское право: в 2 Т. Том II. Полутом 2: учебник (издание второе, переработанное и дополненное) / Под ред. Суханова Е.А. – М. Волтерс Клувер. 2005. – С. 265. [↑](#footnote-ref-62)
63. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. – М. Юридическая литература. 1971. – С. 243. [↑](#footnote-ref-63)
64. Тарасов М.А. Указ. соч. - С. 257. [↑](#footnote-ref-64)
65. Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. – Донецк. 1960. - С. 260-261. [↑](#footnote-ref-65)
66. Витрянский В.В.Указ. соч. – С.55. [↑](#footnote-ref-66)
67. Витрянский В.В. Указ. соч. - С. 293. [↑](#footnote-ref-67)
68. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 23.03.2004 дело № А56-868/03//Вестник ВАС РФ.-2005.-№ 4.- С.12. [↑](#footnote-ref-68)
69. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10.02.2004 дело N А58-100/03-Ф02-122/04-С2// Вестник ВАС РФ.- 2005.- № 4.-С.44. [↑](#footnote-ref-69)
70. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР. Автореф. дисс. докт. юрид. наук. – Л. 1970. – С. 37. [↑](#footnote-ref-70)
71. Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 34. [↑](#footnote-ref-71)
72. Постановление Пленума ВАС № 1 от 25 января 2001 г. "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. – 2001. – № 4. – С. 23. [↑](#footnote-ref-72)
73. Витрянский В.В. Указ. соч. - С. 239. [↑](#footnote-ref-73)
74. Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешенном сообщении // Юрист. – 2005. – № 8. – С. 28. [↑](#footnote-ref-74)
75. Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (РФ) по гражданским делам. – М. Спарк. 1994. – С. 56. [↑](#footnote-ref-75)
76. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. – М. Юрлитиздат. 1960. – С. 48. [↑](#footnote-ref-76)
77. Артюхов А.А. Штраф – не средство обогащения // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 14. [↑](#footnote-ref-77)
78. Тарасов М.А. Указ. соч. - С. 117. [↑](#footnote-ref-78)
79. Там же. - С. 121. [↑](#footnote-ref-79)
80. П. 19. Постановление Пленума ВАС РФ № 18 от 12 ноября 1998 г. "О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. – 1999. – № 1. – С. 34. [↑](#footnote-ref-80)
81. Постановление Пленума ВАС № 1 от 25 января 2001 г. "О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации" // Вестник ВАС РФ. – 2001. – № 4. – С. 23. [↑](#footnote-ref-81)
82. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 31.03.2004 дело № Ф09-788/04-ГК //Вестник ВАС РФ.- 2005.- № 6.- С.30. [↑](#footnote-ref-82)
83. Апполонов Е.В. О качестве услуг перевозчика // ЭЖ-Юрист. – 2006. – № 14. – С. 36. [↑](#footnote-ref-83)
84. Садиков О.Н. Общие вопросы гражданского права в практике Госарбитража // Научно-практический комментарий арбитражной практики. Вып. 3. – М. Юридическая литература. 1970. - С. 29. [↑](#footnote-ref-84)
85. Новицкий И.Б., Лунц Л.А. Общее учение об обязательстве. – М. Юрлитиздат. 1950. - С. 300. [↑](#footnote-ref-85)
86. Гражданское право. Часть вторая: учебник / Оотв. ред. Мозолин В.П. – М. Юристъ. 2004. – С. 346. [↑](#footnote-ref-86)
87. Петров И.Н. Ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. - 1961. - № 5. - С. 13-14. [↑](#footnote-ref-87)
88. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л. Изд-во ЛГУ. 1978. - С. 153. [↑](#footnote-ref-88)
89. Семенова Е. Работа с претензией // ЭЖ-Юрист. – 2004. – № 29. – С. 31. [↑](#footnote-ref-89)
90. Гражданское право: в 2 Т. Том II. Полутом 2: учебник (издание второе, переработанное и дополненное) / Под ред. Суханова Е.А. – М. Волтерс Клувер. 2005. – С. 331. [↑](#footnote-ref-90)
91. Вестник ВАС РФ. – 2005. - № 6. – С. 22. [↑](#footnote-ref-91)