



# Положения Устава автомобильного транспорта РФ в отношении договора перевозки груза и ответственности сторон договора

*К.В. Холопов*

*Доктор экономических наук, профессор  
(Всероссийская академия внешней торговли)*

## **1. Значение документа для регулирования отношений по международной перевозке груза**

Устав автомобильного и городского наземного автомобильного транспорта Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – Устав), представляющий собой специальную норму автотранспортного акта, может являться тем документом, который будет содержать нормы применимого права в отношении договора международной автомобильной перевозки груза.<sup>2</sup> Это возможно, если стороны договора международной перевозки груза выберут применимым российское законодательство, или оно будет таковым на основании коллизионных норм закона страны суда, рассматривающего спор, основанный или вытекающий из договора.

На основании части 1 статьи 1 Устав регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом, и определяет общие условия перевозок грузов, а также общие условия предоставления услуг сторонам договора перевозки на объектах транспортных инфраструктур (часть 2 статьи 1). При этом часть 3 статьи 1 Устава в явной форме указывает на то, что перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации. Таким образом, если российское право будет применимым, Устав может регулировать только те правоотношения по договору международной автомобильной перевозки груза, которые не урегули-

рованы Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки груза (CMR Конвенцией). Подзаконным по отношению к Уставу нормативным актом (статья 3) являются Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, которые должны утверждаться Правительством Российской Федерации.<sup>3</sup>

## **2. Общие положения**

Устав состоит из восьми глав, которые суммарно насчитывают 44 статьи. К регламентированию условий регулирования договорных отношений по перевозке груза имеют непосредственное отношение Глава 1 «Общие положения» (статьи 1 – 5), глава 2 «Перевозки грузов» (статьи 8 – 18), Глава 6 «Ответственность перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей» (статьи 34 – 37) и Глава 7 «Акты, претензии, иски».<sup>4</sup>

В первой главе Устава общие положения ее статей устанавливают предмет регулирования и основополагающие для закона категории.

В статье 2 определены основные понятия Устава. Груз определен в качестве материального объекта<sup>5</sup>, принятого для перевозки. Договор перевозки в понятийном аппарате Устава не определен, но косвенно установлены стороны такого договора. О грузоотправителе сказано, что он по договору перевозки он выступает от своего имени или от имени владельца груза. Что грузоотправитель является сторо-



ной договора перевозки в определении не сказано, но сказано, что он указывается в транспортной накладной. Как сторона договора в явном виде указан лишь перевозчик, который по договору принял на себя обязанность перевести вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать груз управомоченному на его получение лицу, то есть грузополучателю. Такое определение грузополучателя традиционно для большинства норм транспортного права. Установлено, что перевозочным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза, является транспортная накладная.<sup>6</sup>

К договору перевозки имеет также отношение определение контейнера как транспортного оборудования. Определений транспортных средств (автомобиля, прицепа, полуприцепа, тягача и др.) и требований к ним Устав не содержит.

Устав определяет перевозку грузов в международном сообщении, как перевозку за пределы территории Российской Федерации, на территорию Российской Федерации, или транзитом через территорию страны (часть 5 статьи 4). Кроме международного сообщения определены также перевозки в городском, пригородном и междугородном сообщении (часть 1 статьи 4).

### **3. Договор перевозки груза, его заключение и исполнение**

Вторая глава Устава содержит, в основном, нормы правила в отношении заключения договора перевозки груза и его содержания, а также условий изменения договора перевозки груза и его исполнения.

Заключение договора перевозки груза подтверждается накладной (часть 1 статьи 8). Как квалифицировать договор перевозки – из текста Устава определить невозможно. Очевидно, что договор перевозки может быть консенсуальным. Это следует из содержания части 5 статьи 8, где указывается и на возможность заключения договора по форме акцепта оферты (посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа), и в рамках бланкетного договора (при принятии заявки грузоотправителя). Возможность заключения реального договора перевозки груза Уставом также не отрицается. Поэтому при заключении договора пе-

ревозки следует опираться на возможные формы договора, предусмотренные российским законодательством (статья 434 ГК РФ).

Устав в явной форме не указывает на возмездный характер договора. Только часть 9 статьи 34 указывает на провозную плату, полученную перевозчиком за перевозку груза, в контексте возврата этой провозной платы грузоотправителю или грузополучателю вместе с возмещением ущерба за повреждение, порчу, полную или частичную утрату груза. Но перевозка груза обязательно за вознаграждение Уставом не определена.

Указание на то, что перевозчик оказывает услуги за плату, устав не в явном виде не содержит. Срочный характер договора вытекает, однако, из содержания некоторых норм и правил Устава, о которых будет изложено ниже.

Форма накладной и порядок ее заполнения устанавливается правилами перевозок грузов (часть 2 статьи 8). Накладная составляется грузоотправителем. Как и в рамках CMR-Конвенции, грузоотправитель обязан приложить к накладной документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами, установленными в Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами (часть 4 статьи 8).

Предоставление перевозчиком транспортного средства – необходимое условие для исполнения договора перевозки груза на любом виде транспорта. Это очевидное условие, определенное частью 1 статьи 9 Устава, отсутствует в нормах международного транспортного права. А вот обязательство предоставить в сроки, установленные договором, контейнеры пригодные для перевозки груза, необычно для договорных отношений по перевозке груза. Контейнер – не транспортное средство, а один из видов транспортного оборудования. Присутствие в Уставе регламентирующих норм в отношении перевозок грузов в контейнерах необычно для транспортного права, потому что предоставление контейнера для перевозки больше относится к специфике договорных отношений по аренде транспортного оборудования.

Процедура предъявления и приема груза к перевозке начинается с подачи перевозчиком транспортного средства и предъявления водителем, как служащим перевозчика, грузоотп-



равителю путевого листа (часть 1 статьи 10).<sup>7</sup> С другой стороны грузоотправитель обязан предъявить к перевозке груз, подготовив его таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства (часть 2 статьи 10). При перевозке груза в таре или упаковке грузоотправитель обязан маркировать каждое грузовое место (часть 3 статьи 10).

Устав определяет ряд признаков, когда перевозчик может считать груз де-юре как непредъявленный к перевозке и взыскать с грузоотправителя штраф (части 4, 5 статьи 10). Груз считается непредъявленным к перевозке, если:

- он предъявлен к перевозке с опозданием;<sup>8</sup>
- предъявленный к перевозке груз грузоотправитель требует направить в иной пункт назначения;
- предъявлен к перевозке груз иной, чем указано в договоре;
- налицо несоответствие состояния предъявленного груза требованиям, установленным правилам перевозок грузов.

Размер штрафа за непредъявленный грузоотправителем к перевозке груз определяется по правилам части 1 статьи 35.

Если же перевозчик подает транспортное средство с опозданием или подает непригодное для перевозки соответствующего груза транспортное средство, грузоотправитель вправе отказаться от исполнения договора перевозки и взыскать с перевозчика штраф за невывоз груза (часть 2 статьи 9). Размер штрафа за указанные нарушения договора, именуемые невывозом перевозчиком груза, определяется по правилам части 1 статьи 34.

И в случае подачи перевозчиком непригодных для перевозки конкретных грузов транспортных средств, а также опоздания их предоставления, и в случае непредъявления грузоотправителем грузов, другая сторона договора перевозки кроме взыскания штрафа имеет право потребовать возмещения понесенных убытков в порядке, установленном законодательством. То есть в обоих случаях речь идет о штрафной неустойке, когда потерпевшая сторона имеет права и на получение неустойки, и на возмещение убытков.

Условием договора перевозки может стать объявление грузоотправителем ценности груза. Такое право предоставлено ему правилами пункта 6 статьи 10. Как, и в каком размере, грузоотправитель может объявить ценность груза Устав не определяет.<sup>9</sup> Прием к перевозке груза с объявленной ценностью устанавливается правилами перевозок грузов (часть 6 статьи 10).

Частью договора перевозки являются сроки погрузки и выгрузки грузов в транспортное средство (статья 11). Если сроки погрузки и выгрузки не установлены сторонами договора, то следует руководствоваться сроками, указанными в Правилах перевозок грузов (часть 1 статьи 11). Срок погрузки начинается с момента подачи транспортного средства. Для этого водитель должен предъявить грузоотправителю путевой лист и документ, удостоверяющий личность. Время подачи транспортного средства под выгрузку определяется временем предъявления водителем грузополучателю накладной (часть 2 статьи 11).<sup>10</sup>

На грузоотправителе и грузополучателе лежит обязанность отмечать в путевом листе и в накладной время подачи транспортных средств в пункты погрузки и выгрузки (часть 5 статьи 11). Здесь обращает на себя внимание императивная обязанность грузополучателя отмечать время прибытия транспортного средства в пункт назначения. Это притом, что грузополучатель, наделенный лишь правами на получение груза от перевозчика (пункт 5 статьи 2), не является стороной договора перевозки груза. Данное положение не вытекает из правил пункта 1 статьи 785 ГК РФ, и противоречит пункту 1 статьи 13 CMR Конвенции. Российский законодатель настаивает на том, что грузополучатель обязан зафиксировать прибытие в его адрес транспортного средства с адресованным ему грузом.

В отношении погрузки и выгрузки установлено диспозитивное правило, в соответствии с которым, при отсутствии в договоре перевозки иных положений, погрузка груза в транспортное средство должна производиться грузоотправителем, а выгрузка – грузополучателем (часть 8 статьи 11). Причем перечень и порядок осуществления работ по погрузке и выгрузке устанавливается Правилами перевозок грузов (часть 10 статьи 11).



Для всех грузов в накладной должна быть указана их масса (часть 1 статьи 12), а для тарных и штучных грузов – масса груза и количество мест (часть 2 статьи 12). Масса груза определяется при взаимном участии грузоотправителя и перевозчика. Перевозчиком в присутствии грузоотправителя, если пунктом отправления является терминал перевозчика, и грузоотправителем в присутствии перевозчика – в остальных случаях (часть 4 статьи 12). Исключение составляют случаи, когда груз перевозится в опломбированном грузоотправителем транспортном средстве. В этих случаях масса груза определяется грузоотправителем (часть 5 статьи 12). Запись в накладной о массе груза и его количестве должна производиться грузоотправителем, если в договоре перевозки не указано иное (часть 3 статьи 12).

Обязательному опломбированию должны подлежать крытые транспортные средства, предназначенные одному грузополучателю (часть 1 статьи 13). Пломбирование является функцией грузоотправителя, если в договоре перевозки не указано иное (часть 2 статьи 13).

Устав обязывает перевозчика доставлять грузы в сроки, установленные договором перевозки (часть 1 статьи 14). Если такие сроки установлены не были, то перевозчику следует руководствоваться сроками доставки, указанными в правилах перевозок грузов (часть 2 статьи 14). Устав определяет предельные сроки доставки, при наступлении которых грузоотправитель и грузополучатель<sup>11</sup> вправе считать груз утраченным (юридическая утрата груза), и потребовать от перевозчика возмещения ущерба как за полностью утраченный груз. Для перевозок в городском и пригородном сообщении – 10 дней со дня приема груза к перевозке, для междугородного сообщения – 30 дней со дня истечения срока доставки.

Таким образом, Устав устанавливает сроки исполнения перевозчиком обязательств по договору перевозки груза. Следовательно, договор перевозки следует считать срочным.

У перевозчика есть обязательства не только доставить груз в срок, но и по указанному в накладной адресу. После этого перевозчик обязан выдать груз грузополучателю. Наименование и адрес грузополучателя определяются соответствующими записями, сделанными грузоотправителем в накладной. Часть 1 статьи 15 в явном виде указывает на обязанность гру-

зополучателя принять доставленный ему груз, несмотря на то что он не является стороной договора перевозки груза. У грузополучателя есть только одна, установленная Уставом, возможность не принимать груз от перевозчика – вследствие повреждения или порчи груза его невозможно использовать по прямому назначению (часть 2 статьи 15). В этом случае грузополучатель имеет право, однако, на возмещение ущерба по правилам, предусмотренным Уставом (часть 7 статьи 34).

Указанная правовая конструкция полностью противоречит принципам построения CMR Конвенции в отношении определения правового положения грузополучателя. Договор перевозки, заключенный по Уставу, обязывает третье лицо, не вступавшее в договорные отношения с перевозчиком, не только принять груз от перевозчика, но и нести ответственность по этому договору. По CMR Конвенции грузополучатель обладает правом вступать или не вступать в договор перевозки.

Устав, однако, рассматривает возможность непринятия груза грузополучателем (часть 3 статьи 15). В этом случае перевозчик вправе доставить груз по новому адресу, указанному грузоотправителем или при невозможности такой доставки вернуть груз последнему, требуя от грузоотправителя возместить все понесенные в результате этого расходы (часть 5 статьи 15).

Выдача перевозчиком груза грузополучателю в пункте назначения производится по массе груза или по массе груза и количеству мест. Порядок проверки массы груза и количества мест в пункте назначения должен соответствовать порядку проверки массы груза и количества мест в пункте отправления (часть 7 статьи 15).

Если груз перевозился в исправном транспортном средстве или контейнере за исправными пломбами грузоотправителя, то выдача груза производится без проверки массы и количества мест (часть 8 статьи 15).<sup>12</sup> Не проверяется масса тарных и штучных грузов, если груз был доставлен без повреждения тары и упаковки грузовых мест (часть 10 статьи 15).

Устав определяет случаи выдачи груза перевозчиком с обязательной проверкой массы, состояния груза и количества мест. Они поименованы в части 9 статьи 15.



Не считается недостатчей груза разница между массой навалочных, насыпных или наливных грузов в пунктах отправления и назначения, не превышающая значений естественной убыли конкретных грузов, установленных нормативными правовыми актами (часть 11 статьи 15). Порядок определения размеров естественной убыли грузов определяется правилами перевозок грузов (часть 12 статьи 15).

Проверка массы и состояния груза, а также количества грузовых мест в пункте назначения производятся при участии перевозчика и грузополучателя. В случае обнаружения недостачи, порчи или повреждения груза они обязаны определить размер фактических повреждений и утрат (часть 14 статьи 15). Для этого грузоотправитель или перевозчик вправе воспользоваться экспертизой путем приглашения экспертов в соответствующей области. Любая такая экспертиза должна проводиться в присутствии заинтересованных сторон – перевозчика и грузополучателя. Результаты экспертизы, проведенной одной стороной без уведомления другой стороны, является недействительной. В случае уклонения одной стороны от вызова экспертов или уклонения от участия в экспертизе другая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее об экспертизе в письменной форме. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются лицом, заказавшим экспертизу. Эти расходы в последующем должны быть отнесены на лицо, виновное в недостаче, порче или в повреждении груза (часть 15 статьи 15).

#### **4. Ответственность сторон по договору перевозки груза**

Шестая глава Устава полностью посвящена вопросам ответственности сторон договора перевозки и договора фрахтования. Ответственность, предусмотренная Уставом, не может быть устранена или уменьшена любым соглашением сторон договора перевозки (статья 37). Таким образом, установленные в Уставе пределы ответственности являются, если не императивными, то минимальными, если стороны не договорились о более высоких пределах ответственности. Но любые соглашения сторон, ограничивающие или устраняющие размеры ответственности, считаются недействительными.

Ответственность автомобильного перевозчика императивна и строится по презумпции его вины (часть 5 статьи 34). Доказательство обратного лежит на перевозчике. Перевозчик несет ответственность за сохранность вверенного ему груза, пока не докажет, что утрата, недостача, повреждение или порча груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам. Перевозчик будет освобожден от ответственности за сохранность груза, если докажет причинно-следственную связь между происшедшим событием и форс-мажором или виной иного лица. Статья 36 Устава подробно расписывает обстоятельства в виде причин, не зависящих от перевозчика, вследствие которых он не смог надлежащим образом исполнить принятые на себя по договору обязательства. В отношении вины иного лица Устав не содержит содержащийся в других нормативных актах транспортного права «каталог исключений» из ответственности перевозчика, в котором, обычно, перечисляются конкретные обстоятельства, доказательство которых освобождает перевозчика от ответственности.

Период ответственности автомобильного перевозчика по грузу определен частью 5 статьи 34 – с момента принятия им груза к перевозке до момента выдачи груза грузополучателю или уполномоченному лицу.<sup>13</sup>

Размер возмещаемого ущерба определяется правилами части 7 статьи 34. Перевозчик должен возместить стоимость утраченного или недостающего груза или его части или сумму, на которую понизилась стоимость груза в результате повреждения или порчи груза, происшедшей по вине перевозчика. Если груз перевозился с объявленной ранее в договоре перевозки стоимостью, то по вышеуказанным основаниям стоимость груза в целях возмещения ущерба заменяется объявленной стоимостью.

Порядок определения стоимости груза, указанный в части 8 статьи 34, соответствует порядку определения стоимости, приведенному в пункте 2 статьи 796 ГК РФ. Стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в счете продавца, то есть по контрактной цене товара.<sup>14</sup> Наряду с возмещением ущерба по приведенному выше правилу перевозчик должен возместить грузоотправителю или грузо-



получателю провозную плату, которая относится к утраченному грузу или его части или к поврежденному грузу (часть 9 статьи 34).<sup>15</sup> При условии, конечно, что провозная плата не входит в стоимость груза. Иной ущерб, в случае повреждений, порч или утрат груза перевозчиком, не возмещается.

В отношении нарушения перевозчиком срока доставки груза его ответственность определяется диспозитивной нормой (часть 11 статьи 34). Если в договоре перевозки не установлено иное, за каждые сутки просрочки перевозчик обязан уплатить штраф в размере 9% от размера провозной платы<sup>16</sup>, но всей провозной платы. Просрочка в доставке груза начинается исчисляться с 24 часов тех суток, когда должен быть доставлен груз, если в договоре перевозки не установлено иное. Штраф за просрочку в доставке груза следует рассматривать как исключительную неустойку, размер которой не может превышать вознаграждение перевозчику по договору. Иной ущерб, в случае нарушения перевозчиком срока доставки, не возмещается.

В отношении ответственности перевозчика Устав содержит ряд норм, которые отсутствуют в CMR Конвенции. Они касаются размеров ответственности перевозчика за невывоз груза (часть 1 статьи 34) и за несвоевременное предоставление транспортного средства (часть 3 статьи 34).

Указанные виды ответственности перевозчика имеют больше отношение не к договору перевозки, а к договору об организации перевозок согласно тому, как договор об организации перевозок определен в статье 798 ГК РФ. По такому договору перевозчик обязуется в срок предоставлять транспортные средства для перевозки и в полном объеме вывозить заявленные грузоотправителем грузы. О возможности заключения такого договора указывает также содержание части 5 статьи 8 Устава. На такой вид договоров распространяется общая часть обязательного права, изложенная в разделе III ГК РФ. В частности, согласно положениям главы 25 ГК РФ нарушение обязательства обязывает возмещать причиненные этим убытки по правилам статьи 15 ГК РФ.

В отношении невывоза груза по вине перевозчика Устав диспозитивную норму, позволя-

ющую сторонам договора определить размер штрафа за нарушение этого обязательства. Однако если стороны не договорятся об этом условии, размер штрафа будет составлять 20% от установленной договором провозной платы. Грузоотправитель также может потребовать возмещения причиненных ему убытков (часть 1 статьи 34).<sup>17</sup>

Определена ответственность перевозчика за несвоевременное предоставление грузоотправителю транспортного средства, то есть за подачу транспортного средства в срок, более поздний, чем это было определено в договоре (часть 3 статьи 34). Здесь также прописано диспозитивное правило в отношении взыскания с перевозчика штрафа. Если договором не установлено иное, то каждый час просрочки подачи транспортного средства обойдется перевозчику штрафом в размере 1% от провозной платы (для городского и пригородного сообщения), и 5% от среднесуточной провозной платы – для междугородного сообщения. Здесь также за грузоотправителем сохраняется право потребовать возмещения понесенных им в результате таких нарушений убытков (часть 4 статьи 34). Чисто гипотетически размер штрафа за несвоевременное предоставление транспортного средства может превышать провозные платежи по договору перевозки. Уставом, однако, не определено, что несвоевременное предоставление транспортного средства следует считать невывозом перевозчиком груза.

Аналогичная правовая конструкция определена для ответственности грузоотправителя по условию, как было указано выше, которое указано как условие договора перевозки, но скорее всего, должно быть квалифицировано как условие договора об организации перевозок, инкорпорированного в договор перевозки груза. Это ответственность за непредъявление груза к перевозке (часть 1 статьи 35).

Размер штрафа за непредъявленный к перевозке груз – 20% от установленной договором перевозки провозной платы. Причем, данная норма является диспозитивной, так как стороны договора могут установить иной размер штрафа. Кроме выплаты штрафа перевозчик может потребовать возмещения понесенных убытков.

Таким образом, правовая конструкция, определяющая ответственность по основаниям,



изложенным в части 1, частях 3 и 4 статьи 34 и части 1 статьи 35, построена по принципу штрафной неустойки, который предполагает и взыскание штрафа, и возмещение убытков.

Причинение перевозчику вреда, вызванного неуказанием грузоотправителем в накладной необходимых при перевозке мер предосторожностей или искажением сведений о свойствах груза, Устав расценивает как убытки перевозчика, непосредственно связанные с исполнением им договора перевозки. Здесь размер штрафа определен императивно – 20% от провозных платежей. Кроме того, перевозчик может потребовать возмещения ущерба, причиненного такими нарушениями грузоотправителем (часть 3 статьи 35).<sup>18</sup>

Точно в таких же размерах, как за просрочку в предоставлении перевозчиком транспортных средств (часть 3 статьи 34), грузоотправитель должен уплатить штраф за задержку поданных перевозчиком транспортных средств сверх сроков, определенных в договоре, соответственно, на погрузку и выгрузку. Штраф за сверхнормативный простой под указанными операциями равен 1% от провозной платы для городского и пригородного сообщения и 5% от среднесуточной провозной платы – для междугородного сообщения. При сверхнормативном простое специализированных транспортных средств, перечень которых устанавливается правилами перевозок грузов, размеры штрафов удваиваются, если договором перевозки не предусматривается иное (часть 5 статьи 35). За такие нарушения условий договора перевозки, однако, взыскание перевозчиком понесенных им убытков, Уставом не предусмотрено.

Интересное правило предусмотрено в части 6 статьи 35. Если грузоотправитель отметил в путевом листе водителя время подачи автотранспортного средства, но потом не предъявил груз к перевозке, то он будет нести ответственность и за непредъявление груза, и за сверхнормативный простой под погрузкой.

Как уже было указано выше, к необъяснимым особенностям Устава следует отнести размеры обозначенных в нем штрафов. Хотя по размерам штрафов за соизмеримые по сути нарушения сторон, ответственность сторон договора выражается примерно паритетно, идея абсолютных значений штрафов понятна только законодателю.

## **5. Претензии и иски**

В седьмой главе Устава содержатся положения об актово-претензионной и исковой работе в отношении предъявления требований, вытекающих из договора перевозки.

Основаниями для предъявления требований, основанных или вытекающих из договора перевозки груза, является возникновение ответственности сторон и субъектов договора. Такие обстоятельства должны быть удостоверены актами или отметками в накладных (транспортных накладных), путевых листах и иных документах, применение которых предусмотрено Уставом (часть 1 статьи 38). Обычно в акте, составленном по требованию одной из сторон, фиксируются нарушения исполнения другой стороной условий договора перевозки, включая факты повреждения, порчи, полной или частичной утраты груза, а также нарушения срока доставки. Порядок составления актов и проставление отметок предусмотрены правилами перевозок грузов (часть 2 статьи 38).

Российское транспортное право претензионно. Общие положения и правила в отношении предъявления претензий по договору перевозки изложены в статье 797 ГК РФ. Пункт 1 указанной статьи предусматривает обязательные претензионные процедуры досудебного решения споров в отношении требований грузоотправителей и грузополучателей к перевозчикам. Императивность претензионных процедур подтверждена также в части 2 статьи 39 Устава – до предъявления иска перевозчику предъявление претензии перевозчику обязательно. В противном случае будет потеряно право на иск. Правом на предъявление претензий к перевозчику обладают грузоотправители, грузополучатели, а также страховщики в порядке регресса, реализующие свое право на суброгацию после выплаты страхового возмещения в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками своих обязанностей по договору перевозки груза (часть 3 статьи 39). Из содержания статьи непонятно, обладают ли указанные выше заявители равными правами на предъявление претензий, и как будут решаться коллизии по претензиям, поданным разными лицами по одному и тому же основанию. Устав не содержит положений относительно предъявления претензий перевозчиков к грузоотправителям и грузополучателям.



Порядок оформления претензий устанавливается правилами перевозок грузов (часть 5 статьи 39). Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности (часть 6 статьи 39). Поэтому есть все основания утверждать, что претензионный срок входит в срок исковой давности.

Срок рассмотрения перевозчиками претензий, включающий в себя уведомление заявителей о результатах рассмотрения – 30 дней со дня получения соответствующей претензии (часть 1 статьи 40). Если претензия удовлетворяется перевозчиком частично, что он должен указать на основании принятого решения в соответствии с действующим законодательством, и вернуть заявителю представленные вместе с претензией документы (часть 2 статьи 40).

Иски к перевозчикам могут быть предъявлены только после предъявления претензий установленными Уставом лицами, и только в тех случаях, когда перевозчики полностью или частично в их удовлетворении. К неудовлетворению (непризнанию) претензии приравнивается неполучение заявителем ответа на претензию в течение 30 дней со дня получения перевозчиком соответствующей претензии (статья 41). Устав не содержит положений о том, приостанавливает ли срок рассмотрения перевозчиком претензии срок течения исковой давности.

Для всех требований всех сторон, вытекающих из договора перевозки, Уставом установлен единый срок исковой давности – 1 год (статья 42). Срок исковой давности исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска. В отношении возмещения ущерба, связанного с полной утратой груза срок исковой давности исчисляется с даты признания груза утраченным в соответствии с правилами части 3 статьи 14 Устава. В случае частичной утраты, повреждения или порчи груза, а также просрочки в доставке – со дня выдачи груза.

### **6. Правила перевозок грузов**

Анализ положений Устава определил роль, которую играют правила перевозок грузов в регламентировании договорных отношений по перевозке грузов. Как следует из содержания

текста документа, Устав насчитывает 18 отсылок к правилам перевозок грузов. Они устанавливаются:

1. форму и порядок заполнения накладной (транспортной накладной);
2. обязательные реквизита заказа и заявки на заключение договора перевозки, а также порядок их оформления;
3. правила маркировки грузов, перевозимых в таре или упаковке;
4. требования к предъявляемому для перевозки грузу;
5. прием для перевозки груза с объявленной ценностью;
6. сроки погрузки и выгрузки грузов;
7. форма и порядок заполнения сопроводительной ведомости (для перевозки контейнеров);
8. перечень и порядок осуществления работ по погрузке и выгрузке грузов и контейнеров;
9. порядок определения массы грузов;
10. порядок пломбирования транспортных средств;
11. сроки доставки грузов;
12. порядок переадресовки грузов;
13. температурный режим при перевозке скоропортящихся грузов;
14. порядок определения естественной убыли грузов;
15. перечень грузов, после перевозки которых транспортные средства должны быть промыты и продезинфицированы;
16. перечень специализированных транспортных средств;
17. порядок составления актов и проставления отметок в документы;
18. порядок оформления претензий.

Перечисленные нормы и правила являются императивными, за исключением тех, которые указаны в пунктах 6 и 11. Перечисленные в этих пунктах сроки на выполнение погрузочно-разгрузочных работ и сроки доставки грузов действуют в тех случаях, когда в договорах перевозки стороны не определили иные сроки.





### **7. Договор фрахтования**

Устав представляет еще один вид договора, который до этого ни разу не встречался в отечественных нормативных актах автотранспортного права, а также не упоминается в CMR Конвенции. Речь идет о договоре фрахтовании. В статье 2 Устава посредством определения понятий «фрахтователь» и «фрахтовщик» в оборот российского автотранспортного права вводится договор фрахтования. Согласно этому договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких автотранспортных средств на один или нескольких рейсов для перевозки грузов, фрахтователь обязуется оплатить стоимость пользования предоставленного фрахтователем транспортного средства (транспортных средств).

Договор фрахтования не следует квалифицировать в качестве одного из видов договора перевозки. Часть 1 статьи 18 Устава указывает, что перевозка определенных грузов может осуществляться транспортными средствами на основе договора фрахтования. Такой договор может заключаться при перевозке груза «... с сопровождением представителя грузовладельца или при перевозке грузов, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей». Данный договор обладает признаками договора аренды транспортного средства с экипажем, в соответствии с которым арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации (статья 632 ГК РФ). То, что автотранспортное средство предоставляется с экипажем, следует из содержания части 6 статьи 18 Устава, где указано, что время подачи транспортного средства по договору фрахтования исчисляется с момента предъявления водителем фрахтователю путевого листа и документа, удостоверяющего личность. Различие между договором аренды транспортного средства с экипажем по статье 632 ГК РФ и договором фрахтования по Уставу состоит в том, что поименованный в ГК РФ договор является договором аренды на время, а по Уставу – на один или несколько рейсов.

Идея договора фрахтования автотранспортного средства явно заимствована из морско-

го права, в частности из КТМ РФ 1999 года. Однако договор фрахтования морского судна на один или несколько рейсов – чартер (рейсовый чартер) – является разновидностью договора морской перевозки груза (статья 115 КТМ РФ), но не договором аренды судна. Договоры же фрахтования судна – с экипажем (тайм-чартер) и без экипажа (бербоут-чартер) – квалифицированы в главах X и XI КТМ РФ как договоры аренды, но не как договоры перевозки.

В Уставе мы видим специфический вид договора аренды транспортного средства для целей перевозки грузов в одном или нескольких транспортных средствах. Указанная в части 2 статьи 18 Устава плата по договору фрахтования взимается как плата за пользование транспортным средством, а не как провозная плата по договору перевозки. То, что договор фрахтования не является договором перевозки груза, следует из содержания норм, определяющих ответственность фрахтователя. Фрахтовщик не несет ответственности за сохранность перевозимого в транспортном средстве груза и соблюдения сроков доставки груза, а несет лишь ответственность за непредоставление транспортного средства (часть 2 статьи 34).

Остается непонятной поименованная в статье 18 сфера применения договора фрахтования. Перевозка груза в сопровождении представителя грузовладельца определена как одно из возможных условий договора перевозки груза практически во всех нормативных актах международного и национального транспортного права. Но по Уставу перевозка грузов в сопровождении (с проводником) является одним из двух точно указанных в законе квалификационных признаков договора фрахтования. Вызывает вопросы и вторая сфера применения договора фрахтования транспортного средства – для целей перевозки грузов, в отношении которых не ведется учет движения товарно-материальных ценностей. Видимо неведение учета движения этих ценностей имеет отношение к фрахтовщику, для которого не имеет значения, какие товарно-материальные ценности перемещаются в арендуемых фрахтователем транспортных средствах. Тогда непонятно, зачем договор фрахтования обязательно должен включать в себя наименование груза (часть 2 статьи 18).



Статья 18 указывает на содержание обязательных и иных позиций и условий договора фрахтования. Такой договор может быть заключен также в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства (часть 4 статьи 18).

### **Примечания:**

<sup>1</sup> Федеральный закон «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта» от 8 ноября 2007 года №259-ФЗ. Собрание законодательства РФ 12 ноября 2007 года №46, ст. 5555. Вступил в законную силу 13 мая 2008 года. К отношениям по договорам перевозки, возникшим до вступления Устава в законную силу, закон применяется в части прав и обязанностей по договору, которые возникнут после дня вступления Устава в силу (часть 2 статьи 44).

<sup>2</sup> Устав регулирует также отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа.

<sup>3</sup> К моменту окончания данной работы указанные правила ещё не были изданы.

<sup>4</sup> Другие главы Устава, кроме главы 8, определяют отношения по перевозке пассажиров и багажа. Глава 8 содержит заключительные положения федерального закона.

<sup>5</sup> Ни одна конвенция международного транспортного права не связывает груз с материальностью объекта.

<sup>6</sup> Непонятно, почему такая накладная тавтологично поименована в Уставе транспортной, а не названа автотранспортной накладной или просто «накладной».

<sup>7</sup> Путевой лист не имеет непосредственного отношения к договору перевозки, но служит для учета и контроля работы транспортного средства и водителя. Перевозки без оформления путевых листов запрещаются (часть 2 статьи 6). Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утверждаются федеральным органом исполнительной власти в сфере транспорта (часть 1 статьи 6), то есть, сегодня, Минтранс России.

<sup>8</sup> Что такое опоздание, как оно исчисляется, какое опоздание является существенным, а какое – нет, Устав не определяет.

<sup>9</sup> Здесь принципиальным является вопрос, имеет ли право грузоотправитель объявить ценность груза выше его фактической стоимости, и может ли перевозчик вмешиваться в контроль над этим процессом?

<sup>10</sup> Подача перевозчиком контейнеров в пункты погрузки и выгрузки определяется правилами части 3 и 4 статьи 11.

<sup>11</sup> Устав определяет, что и грузоотправитель, и грузополучатель вправе считать груз утраченным и могут требовать возмещения от перевозчика. Таким образом, и тот и другой могут предъявлять требования к перевозчику по этому основанию.

<sup>12</sup> В таких случаях обычно говорят об «ответственности перевозчика за сохранность пломбы».

<sup>13</sup> Именно так «грузополучателю или управомоченному лицу» указано в Уставе. Хотя именно грузополучатель согласно пункту 5 статьи 2 является управомоченным лицом.

<sup>14</sup> Здесь мы видим несоответствие между правилами Устава и соответствующими правилами СМР Конвенции (статья 23), в которой размер возмещения по грузу определяется рыночной ценой товара на дату и место приема груза к перевозке.

<sup>15</sup> Данная норма соответствует положениям пункта 4 статьи 23 СМР Конвенции.

<sup>16</sup> Непонятно, чем руководствовался законодатель в определении ставки ежесуточного размера штрафа.

<sup>17</sup> Размер штрафа за невывоз груза по вине перевозчика оставляет открытым два вопроса. Почему размеры штрафа (неустойки) исчисляются от размера провозных платежей, которые, как правило, определяются на основании расстояния перевозки? И, откуда законодатель взял ставку штрафа (неустойки) именно в 20%, и что она определяет в экономическом смысле?

<sup>18</sup> По СМР Конвенции (пункт 1 статьи 7) отправитель также несет ответственность за все расходы и убытки, возникшие у перевозчика вследствие неправильности или неточности сведений, внесенных отправителем в накладную. Однако штраф при этом уплачивается отправителем не должен.

