

А.Г. Калпин

профессор кафедры
гражданского права факультета
права Национального
исследовательского
университета «Высшая
школа экономики», доктор
юридических наук

Новые правила перевозок грузов автомобильным транспортом

В статье дана характеристика правового регулирования отношений, возникающих при перевозке груза автотранспортом. Отношения между автотранспортом и клиентурой возникают сразу же при подаче заявки или заказа клиентом. В договор перевозки эти субъекты вступают позднее — в момент сдачи-приемки груза. В статье показаны порядок сдачи груза, особенности его перевозки и передачи получателю, условия предъявления претензий и исков.

Ключевые слова: груз; автотранспорт; перевозка; заказ (заявка); предъявление груза; подача транспортных средств; транспортная накладная; сдача груза перевозчику; прием груза получателем; претензии; иски.

13 мая 2008 г. вступил в силу Федеральный закон № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — Устав)¹. На основании статьи 3 этого закона Правительство Российской Федерации постановлением от 15 апреля 2011 г. № 272 утвердило Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (далее — Правила)². Правила вступили в силу по истечении трех месяцев со дня опубликования постановления об их утверждении, т.е. с 25 июля 2011 г. Исключение составили только пункты 3 и 4 постановления, которые вступают в силу по истечении 12 месяцев со дня опубликования Правил. В них урегулированы отношения по перевозке опасных и скоропортящихся грузов.

Действие Правил распространяется только на перевозки грузов автотранспортом, т.е. они неприменимы в отношении перевозок: а) пассажиров; б) городским наземным электрическим транспортом.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2009 г. № 112 были утверждены Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом³. Их содержание в настоящей статье не рассматривается.

По видам сообщения перевозки автотранспортом, регулируемые Правилами, могут быть разделены следующим образом:

- а) городские;
- б) пригородные;

¹ СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

² СЗ РФ. 2011. № 17. Ст. 24007.

³ СЗ РФ. 2009. № 9. Ст. 1102.

- в) междугородные;
- г) международные.

О каком бы виде сообщения ни шла речь, перевозка груза во всех случаях требует оформления путевого листа. Его обязательные реквизиты и порядок заполнения утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

До введения в действие нового Устава договор перевозки груза автотранспортом традиционно считался заключенным лишь с момента передачи и приемки груза перевозчиком, поэтому признавался реальным⁴. Однако Устав, а вслед за ним и Правила отошли от этой позиции. Согласно пункту 5 статьи 8 Устава и пункту 6 Правил договор перевозки груза может заключаться по средствам применения перевозчиком заказа или заявки (оферты) грузоотправителя. Иными словами, в этом случае он заключается путем оферты заявки отправителя и акцепта ее перевозчиком. Такой договор должен быть признан консенсуальным. Ранее мы присоединились к мнению, что этот договор является самостоятельным и не совпадает с договором перевозки груза, в который стороны вступят позднее — в момент сдачи-приемки груза⁵. Нами было указано также три критерия, позволяющие провести разграничение между двумя договорами: 1) по предмету; 2) по форме; 3) по характеру ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора, — и поставлен вопрос о необходимости унифицированного правового регулирования соответствующих отношений на всех видах транспорта⁶. В полной мере эти положения применимы к автотранспорту, и можно лишь сожалеть, что они пока не получили закрепления в Правилах.

Раздел 2 Правил посвящен заключению договора предоставления груза и подачи транспортных средств, который Правила ошибочно именуют договором перевозки груза.

Заказ (заявка) подается грузоотправителем перевозчику, который обязан в течение трех дней рассмотреть ее и информировать грузоотправителя о принятии или отклонении заказа (заявки). В случае отклонения перевозчик обязан указать его причины. При одобрении заказа (заявки) перевозчик по требованию грузоотправителя представляет ему прейскурант, содержащий сведения о стоимости услуг перевозчика и порядке расчета провозной платы.

Правила также предусматривают возможность перевозки груза на основании договора фрахтования транспортного средства, заключаемого в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства. Заключение этого договора в соответствии со статьей 13 Правил возможно в двух случаях: 1) если перевозка груза осуществляется в сопровождении представителя грузовладельца; 2) если перевозится груз, в отношении которого не ведется учет движения товарно-материальных ценностей.

Порядок подачи заказа-наряда для заключения этого договора такой же, как и при подаче обычного заказа-заявки (пункт 14 Правил).

⁴ См.: *Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П.* Комментарии к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М., 1973. С. 87–88.

⁵ См.: Новый закон об автомобильном и городском наземном электрическом транспорте // Государство и право. 2009. № 6. С. 88–91.

⁶ См.: *Калпин А.Г.* О необходимости унифицированного правового регулирования отношений на разных видах транспорта // Право. 2011. № 1. С. 57–64.

Наиболее характерной особенностью договора фрахтования транспортного средства Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ) признает предоставление одной стороной (фрахтовщиком) другой стороне (фрахтователю) всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств для перевозки грузов, пассажиров и багажа (статья 787). Эта же особенность закреплена практикой использования договора фрахтования в тех областях транспорта, где этот договор нашел свое применение, — морское и внутреннее водное судоходство, воздушные перевозки. Условия заключения договора фрахтования на автомобильном транспорте (пункт 13 Правил) не имеют ничего общего с критерием, указанным в ГК РФ (статья 787), и свидетельствует об известном противоречии между ГК РФ с одной стороны и Уставом и Правилам — с другой. Это ставит вопрос о целесообразности существования договора фрахтования транспортных средств применительно к перевозке автотранспортом вообще.

По условиям договора предъявления груза и подачи транспортных средств, который в Правилах не выделен, как самостоятельный, а ошибочно слит с договором перевозки груза, перевозчик подает грузоотправителю под погрузку исправное транспортное средство в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, а грузоотправитель предъявляет перевозчику груз. Пригодными для перевозки груза признаются транспортные средства и контейнеры соответствующего назначения, типа и грузоподъемности, а также оснащенные необходимым оборудованием. Подача транспортного средства и контейнера, не пригодных для перевозки груза, приравнивается к неподаче транспортного средства.

Подача транспортных средств и предъявление груза должны быть произведены в установленные сроки. Опозданием признается подача транспортного средства в пункт погрузки с задержкой более чем на два часа по сравнению со сроком, указанным в заказе-заявке.

Грузоотправитель вправе отказаться от поданного транспортного средства, в частности, в случае предоставления транспортного средства или контейнера, не пригодного для перевозки соответствующего груза, или их подачи в порт погрузки с опозданием (пункт 28 Правил). Обращает на себя внимание употребление в этом пункте Правил выражения «вправе». Эта формулировка в полной мере соответствует редакции абзаца 2 пункта 1 статьи 791 ГК РФ и означает, что отказ отправителя от поданных транспортных средств или контейнера, не пригодных для перевозки, представляет только право грузоотправителя, но не его обязанность. Поэтому правилен пересмотр прежней арбитражной практики по спорам, связанным с железнодорожной перевозкой грузов, в соответствии с которой в случае принятия непригодных транспортных средств ответственность за несохранность груза всегда нес грузоотправитель. Представляется, что пересмотр такой позиции должен быть распространен не только на железнодорожный, но и на все другие виды транспорта, в том числе и автомобильный.

Путем сдачи-приема груза заключается договор, следующий за договором предоставления груза и подачи транспортных средств, — договор перевозки груза автомобильным транспортом. Его заключение подтверждается транспортной накладной (далее — накладная), составленной грузоотправителем, подписываемой обеими сторонами, и удостоверяется печатью перевозчика и грузоотправителя, если последний является юридическим лицом или индивидуальным предприни-

мателем (приложение 4 Правил). В накладно содержатся подробные сведения о договоре перевозки груза, в частности, имеется специальная графа для отражения оговорок и замечаний перевозчика — фактическое состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования (пункт 12 накладной). Отметки грузоотправителей и грузополучателей также отражаются в накладной (пункт 16).

Накладная может быть выписана на одну или несколько партий груза, перевозимого не на одной автомашине. В случае погрузки груза на несколько автомашин число накладных должно соответствовать числу используемых автомобилей. Накладная составляется в трех экземплярах — для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика. Каждый экземпляр признается оригиналом. Погрузка груза в транспортное средство в контейнер осуществляется грузоотправителем, выгрузка — грузополучателем, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Масса (вес) груза определяется либо взвешиванием, либо путем расчета на основании объема груза. При перевозке груза в упаковке, а также штучных грузов их вес определяется грузоотправителем с указанием в накладной количества мест и веса, размеров каждого места. По окончании погрузки кузова крытых транспортных средств и контейнеров, предназначенных одному грузополучателю, они должны быть опломбированы, если иное не предусмотрено договором. При перевозке груза навалом, насыпью, наливом или в контейнерах его вес (масса) определяется грузоотправителем и при приеме груза перевозчиком указывается грузоотправителем в накладной.

Сроки погрузки и выгрузки устанавливаются в договорах, а если они в договоре не установлены, то определяются согласно Приложению № 6 к Правилам, в котором приведены виды грузовых и автотранспортных средств — транспортное средство с кузовом и фургоном, самосвалы, цистерны, бетоносмесители и т.п. Против каждой из них проставлен в минутах срок погрузки и выгрузки одной тонны груза.

Перевозчик доставляет и выдает груз грузополучателю по адресу, указанному в накладной, в сроки, указанные в договоре перевозки. Если в договоре сроки доставки груза не указаны, то груз доставляется в городском и пригородном сообщении в суточный срок, в междугородном или международном сообщении — в срок, исчисленный из расчета одни сутки на каждые 300 км расстояния перевозки.

Если груз не был доставлен и выдан получателю, то грузоотправитель и грузополучатель вправе считать его утраченным, если он не выдан получателю по его требованию в течение 10 дней со дня приема груза при перевозке в городском и пригородном сообщении либо в течение 30 дней со дня, когда он должен был быть выдан в международном сообщении.

Грузополучатель вправе отказаться от груза только в случае его повреждения (порчи) по вине перевозчика, если использовать груз по прямому назначению невозможно. В случае отказа грузополучателем от принятия груза перевозчик вправе доставить груз по новому адресу или вернуть груз отправителю с предварительным уведомлением его. Расходы при возврате груза или его переадресовке возмещаются за счет грузоотправителя.

При выгрузке груза получатель отмечает в накладной в присутствии перевозчика (водителя) дату и время подачи транспортного средства под выгрузку, состояние груза, тары, упаковки, маркировки и опломбирования, вес груза, количество грузовых мест.

Если при проверке веса, состояния груза, количества грузовых мест будут обнаружены недостача, повреждение (порча) груза, то получатель и перевозчик обязаны определить размеры несохранности груза. При необходимости проведения экспертизы для определения размера ущерба грузополучатель или перевозчик приглашают экспертов в соответствующей области. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются лицом, заказавшим экспертизу, с последующим отнесением их на лицо, виновное в несохранности груза.

После выгрузки транспортные средства и контейнеры должны быть очищены от остатков перевезенных грузов, а после перевозки определенных грузов (Приложение № 9) — промыты и при необходимости продезинфицированы. Обязанности по очистке, промывке и дезинфекции лежат на грузополучателе.

В Правилах предусмотрен перечень актов, которые составляются с целью удостоверения фактов, дающих основания для взыскания штрафов и возмещения убытков. Эти меры применяются при неисполнении и ненадлежащем исполнении обязанностей сторон и других субъектов, участвующих в исполнении обязательств. Такие акты составляются в следующих случаях:

- а) при невывозе по вине перевозчика обусловленного договором груза;
- б) при непредоставлении транспортного средства и контейнеров на погрузку;
- в) при утрате, недостаче груза по договору перевозки груза;
- г) при непредъявлении груза, подача которого предусмотрена принятой заявкой;
- д) при отказе от принятия транспортного средства, предусмотренного принятой заявкой;
- е) при просрочке при доставке груза;
- ж) при задержке (простое) транспортных средств, поданных под погрузку или выгрузку;
- з) при задержке (простое) контейнеров, принадлежащих перевозчику и поданных под погрузку.

Акт составляется заинтересованной стороной в день обнаружения обстоятельств, подлежащих удостоверению актом. При невозможности составления акта в этот день он составляется в течение следующих суток. В случае уклонения перевозчиков и других лиц, принимающих участие в предъявлении груза и подаче транспортных средств, от составления акта заинтересованная сторона вправе составить акт без участия уклоняющейся стороны, уведомив ее в письменной форме о составлении акта.

О составлении акта делаются отметки в накладной или в заказе-наряде, путевом листе и сопроводительной ведомости. Помимо иных реквизитов, акт обязательно должен содержать описание обстоятельств, послуживших основанием для составления акта. В случае отказа лица, участвующего в составлении акта, от его подписания в акте указывается причина такого отказа. Акт составляется в количестве экземпляров, соответствующем числу участвующих в его составлении лиц.

Основной упрек, который может быть сделан перечню этих актов и их содержанию, обусловлен тем, что в Уставе и Правилах не проводится разграничения между договором предъявления груза и договором его перевозки, хотя, как уже указывалось, это два разных договора, один из них предшествует другому. Правила же исходят из того, что это единый договор и поэтому обстоятельства, имеющие значение лишь для одного из них, приводятся в перечне и для другого. Так, в пункте «а»

статьи 79 перечня актов фигурирует такое основание составления акта, как «невывоз по вине перевозчика груза», что означает, что невывоз без вины перевозчика не влечет составления акта. В действительности невывоз груза и без вины перевозчика должен быть зафиксирован в акте. Ответственность за неподачу перевозчиком транспортных средств предусмотрена в виде штрафа в размере 20% платы, установленной за перевозку грузов.

Это противоречит правилам, установленным другими транспортными уставами и кодексами. В них ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств не основана на принципе вины. Она построена по принципу исключенного риска, т.е. освобождение от ответственности может иметь место по одному из обстоятельств, прямо перечисленных в законе. При этом в соответствующем законе такой перечень имеет закрытый характер и, следовательно, не может быть расширен.

В пункте 3 статьи 36 Устава и в пункте «а» статьи 79 Правил говорится о вине перевозчика. Следовательно, отсутствие вины дает основание для освобождения от штрафа. Таким образом, в обоснование отсутствия вины могут быть приведены любые обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело. Кроме того, такой подход к решению вопроса противоречит многолетней практике разрешения споров для разных видов транспорта, связанных с неподачей транспортных средств для перевозки груза.

В дальнейшем при выработке в порядке унификации единых правил, касающихся предъявления груза и подачи транспортных средств, представляется целесообразным придерживаться единого подхода к основаниям освобождения перевозчика от ответственности за неподачу транспортных средств. Помимо штрафа, грузоотправитель вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных ему убытков. По общим правилам возмещения убытков грузоотправитель в этом случае должен доказать как факт причинения убытков, так и их размер.

С правовой точки зрения подлежащий взысканию за неподачу транспортного средства штраф представляет собой установленную законом неустойку. В связи с этим возникает вопрос, в каком соотношении находится этот штраф (неустойка) с причиненными убытками. Во всех случаях, когда характер неустойки не определен, имеется в виду применение зачетной неустойки. В рассмотренном случае о характере неустойки (штрафа) ничего не сказано. Следовательно, речь может идти только о применении зачетной неустойки. Из этого следует, что неустойка подлежит зачету в сумму причиненных убытков, т.е. убытки могут быть присуждены и взысканы лишь в сумме, не покрытой неустойкой.

Помимо взыскания штрафа за неподачу транспортных средств, перевозчик несет ответственность перед грузоотправителем за каждый час просрочки предоставления транспортного средства (контейнера) в размере, установленным договором, а при неустановлении размера — в размере 5% провозной платы в городском и пригородном сообщении либо 1% — в международном сообщении. За просрочку в доставке груза он отвечает перед грузополучателем в размере 9% провозной платы за каждые сутки простоя, но не более провозной платы.

Наиболее важны положения Устава, определяющие ответственность перевозчика за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или уполномоченному им лицу. Нормативно определен период («от» и «до»), в течение которого могут произойти обстоятельства, влекущие

ответственность перевозчика. В Уставе указаны виды несохранности перевозимого груза, за которые возможна ответственность перевозчика: утрата груза, его недостача, повреждение и порча.

В статье 36 Устава зафиксированы и основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза. В числе таких оснований названы явления непреодолимой силы, временные ограничения или запрет движения по автомобильным дорогам, иные не зависящие от перевозчика обстоятельства. По существу было бы вполне достаточно указания в законе лишь это последнее основание — «не зависящие от перевозчика обстоятельства». Наличие таких обстоятельств равнозначно отсутствию вины перевозчика. Для обозначения состояния, при котором вина субъекта отсутствует, в праве используется особое понятие — «случай» («казус»).

Случай — это «синоним отсутствия вины»⁷. Правовой случай представляет собой границу виновной ответственности субъекта. За этой границей не может быть виновной ответственности, потому что случай равнозначен отсутствию вины. Если освобождение от ответственности связывается с действием непреодолимой силы, то это означает, что ответственность выходит за пределы вины и простирается до границ непреодолимой силы. Следовательно, использование категории непреодолимой силы имеет смысл только тогда, когда применяется объективная, т.е. не зависящая от вины ответственность. Таким образом, при отсутствии вины перевозчика его ответственность исключается, если даже событие или явление, причинившее ущерб, не обладает свойствами непреодолимой силы.

Тем не менее, существование этих границ ответственности — правового случая и непреодолимой силы — может иногда побудить суд или арбитраж выявлять в том или ином событии признаки непреодолимой силы, хотя в этом нет никакой необходимости. Достаточно только убедиться в отсутствии вины (наличии казуса) перевозчика. Поэтому упоминание о непреодолимой силе в числе обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, способно лишь затруднить разрешение требований о возмещении ущерба, причиненного сохранностью груза.

Нет необходимости в упоминании в статье 36 Устава и второго основания освобождения перевозчика от ответственности — «временного ограничения или запрета движения транспортных средств». Дело в том что зафиксированное в статье 36 такое основание освобождения от ответственности, как «не зависящее от перевозчика обстоятельство», является достаточно широким и охватывает все случаи отсутствия вины перевозчика, в том числе и «временное ограничение или запрет движения транспортных средств».

Представляется удачным в действующем Уставе решение вопроса о распределении бремени доказывания по спорам о несохранности груза между перевозчиком и грузовладельцем (отправителем или получателем). В пункте 5 статьи 34 Устава без каких-либо исключений говорится о наступлении ответственности перевозчика, если он не докажет, что несохранность груза произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить, т.е. не докажет отсутствие своей вины. Такое однозначное решение вопроса полностью соответствует статье 796 ГК РФ и означает, что в новом Уставе удалось избежать ошибки, которая была допущена в статье 133 Устава автомобильного транспорта РСФСР 1969 г. В ней пред-

⁷ Варкалло В. Об ответственности по гражданскому праву. М., 1978. С. 245.

усматривалось четыре случая, когда бремя доказывания вины перевозчика груза возлагалось на получателя или отправителя грузов, что противоречило статье 796 ГК РФ.

При перевозке груза перевозчик не возмещает неполученных доходов (упущенной выгоды), которую грузовладелец мог бы получить при обычных условиях гражданского оборота.

Правила об ответственности перевозчика за несохранность груза являются односторонне императивными, т.е. любые соглашения, имеющие целью ограничить или устранить ответственность перевозчика, являются недействительными. Наоборот, соглашения сторон, направленные на усиление или расширение оснований ответственности перевозчика, имеют силу.

В Уставе установлен обязательный порядок предъявления претензий к перевозчикам из договоров перевозки грузов, при этом порядок оформления претензий устанавливается Правилами. Право на предъявление таких претензий имеют лица, заключившие договоры перевозки, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение.

Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию в течение 30 дней со дня ее получения и о результатах рассмотрения в письменной форме уведомить заявителя. При отклонении или частичном удовлетворении претензии должны быть указаны основания принятия такого решения. При этом представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю такого решения. Обращение в суд или арбитраж при такой обязательности претензионного порядка означает, что подобное обращение может последовать только после полного или частичного отклонения претензий или неполучения от перевозчика ответа на претензию в течение 30 дней.

Претензия предъявляется к перевозчику по месту его нахождения в письменной форме. Она должна содержать дату и место составления, полное наименование заявителя, его адрес, место нахождения и жительства лица, которому предъявляется претензия, описание обстоятельств, послуживших основанием для предъявления претензий, обоснование, расчет и сумму претензий, перечень прилагаемых документов, фамилию, имя и отчество и должность лица, от которого исходит претензия, его подпись, заверенную печатью. Претензия оставляется в двух экземплярах, один из которых направляется перевозчику, а второй остается у заявителя претензии.

Срок исковой давности по требованиям договора перевозки грузов автотранспортом составляет один год. Этот срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска, в том числе по требованиям возмещения ущерба, причиненного утратой груза, — со дня признания груза утраченным; по требованиям возмещения ущерба, причиненного недостачей, повреждением, порчей груза, — со дня выдачи части груза или поврежденного либо испорченного груза.