**ОГЛАВЛЕНИЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| Определения, обозначения и сокращенияВВЕДЕНИЕ |  |
| 1 | ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА перевоЗКИ ГРУЗОВ автомобильным транспортом как объекта правового регулирования |  |
|  | 1.1 | История развития российского законодательства, регулирующего перевозку грузов автомобильным транспортом |  |
|  | 1.2 | Нормативно-правовая основа перевозки грузов автомобильным транспортом |  |
| 2 | ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА автомобильным транспортом |  |
|  | 2.1 | Понятие и содержание договора |  |
|  | 2.2 | Форма договора и порядок его заключения, изменения, расторжения  |  |
| 3 | ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЯЗАТЕЛЬСТВЕННЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА автомобильным транспортом |  |
|  | 3.1 | Права и обязанности сторон договора |  |
|  | 3.2 | Ответственность сторон договора |  |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ |  |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ |  |

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

 В настоящем текстовом документе применяются следующие определения, обозначения и сокращения:

перевозка – это вид деятельности, связанный с перемещением субъектов (пассажиров) либо объектов (грузов) в пространстве с помощью транспортных средств;

груз – это материальный объект, принятый для перевозки в установленном порядке;

грузоотправитель – это физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной;

грузополучатель – это физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза;

перевозчик – это юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки груза обязанность перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать груз управомоченному на его получение лицу;

транспортная накладная – это перевозочный документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза;

 г. – год;

 ГК РФ – Гражданский кодекс Российской Федерации;

 др. – другое;

 ФЗ – Федеральный закон;

 п. – пункт;

 ред. – редакция;

 ст. – статья;

 т.д. – так далее;

 т.е. – то есть;

 ч. – часть;

РФ – Российская Федерация.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы работы обусловлена тем, что в настоящее время, как и на протяжении долгих лет, одним из ведущих видов транспорта, осуществляющим грузовые перевозки, выступает автомобильный транспорт, играющий ключевую роль в обеспечении экономического роста и социального развития страны. Следовательно, оптимизация транспортной инфраструктуры и достижение экономического благополучия в национальном хозяйстве современной России зависит в первую очередь от эффективного правового регулирования сферы автомобильных грузовых перевозок.

Устойчивое и активное развитие рыночных отношений, малого и среднего бизнеса, связанного с перевозкой грузов автомобильным транспортом, требует интенсивного развития договорных отношений между участниками грузоперевозочого процесса, и, следовательно – развития и совершенствования их гражданско-правового регулирования, позволяющего гарантировать соблюдение прав и законных интересов участников, складывающихся в данной отрасли правоотношений. Инструментом для этого выступает договор перевозки, представляющий собой одно из самых уникальных правовых средств, в рамках которого интерес каждой стороны, в принципе, может быть удовлетворен лишь посредством удовлетворения интереса другой стороны. Это и порождает общий интерес сторон в заключении договора и его надлежащем исполнении. Поэтому именно договор, основанный на взаимозаинтересованности сторон, способен обеспечить такую организованность, порядок и стабильность в экономическом обороте, которых порой нельзя добиться с помощью самых жестких административно-правовых средств.

Следовательно, надлежащее правовое регулирование договорных обязательств, применяемых в области автотранспортной деятельности, имеет особое значение в современных рыночных условиях, как для самих участников, нацеленных на достижение собственных коммерческих целей, так и в целом для всей экономики страны.

Степень изученностивыбранной темы исследования довольна велика, так как вопросы транспортных обязательств относятся к числу тех, которым уделяется в российской науке пристальное внимание. Аспектам правовой характеристики договора перевозки груза автомобильным транспортом посвящены труды В. А. Егиазарова, Б. М. Гонгало, В. В. Витрянского, С. Ю. Морозова и др. Обязательствам, вытекающим из договора перевозки груза автомобильным транспортом, посвящены исследования В. Т. Смирнова, Г. С. Гуревича, Н. И. Михайлова и др. Вопросам ответственности по изучаемому договору особое внимание уделялось Е. Л. Мариненко, С. Н. Гордеевой, Г. А. Елдашовым и др. Определению места договора перевозки груза в системе транспортных договоров в своих трудах уделили внимание О. Ф. Фаст, Е. А. Суханов, И. В. Кушнир и др. Несмотря на всесторонние исследования российских ученых в данной сфере, необходимость в ее дальнейшем изучении существует и в настоящее время.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе перевозок грузов автомобильным транспортом.

Предмет выпускной квалификационной работы представляет собой совокупность нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом, материалы правоприменительной и судебной практики, научная и учебная литература, посвященные рассматриваемой теме.

Цель исследования состоит в выявлении на основе анализа действующего российского законодательства и практики его применения наиболее актуальных проблем, возникающих при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом, и разработке предложений по совершенствованию законодательства в данной сфере.

В соответствии с поставленной целью необходимо решить следующие задачи:

1. исследовать и проанализировать исторические предпосылки действующего российского законодательства, регулирующего перевозку грузов автомобильным транспортом;
2. установить действующую нормативно-правовую основу, регламентирующую деятельность в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом;
3. дать развернутую правовую характеристику договора перевозки груза автомобильным транспортом как ключевого обязательства в системе транспортных обязательств;
4. выявить совокупность договоров, опосредующих процесс перевозок грузов автомобильным транспортом, путем анализа природы договора перевозки, организационного договора, договора транспортной экспедиции, договора фрахтования;
5. дать правовую характеристику обязательственных правоотношений по договору перевозки груза автомобильным транспортом.

Методологической основой данного исследования выступают такие общенаучные методы, как: системный подход, эмпирический метод, анализ и синтез, индукция и дедукция. Использовались также частные методы научного познания: формально-юридический, исторический.

Теоретическую основу работы составили труды цивилистов как по общим вопросам гражданского, транспортного, договорного, обязательственного права, так и по вопросам, непосредственно касающихся гражданско-правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом. В частности, при написании работы были использованы труды А. Г. Калпина, Н. С. Идимешевой, В. М. Микрюкова и др.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что сформулированные в работе выводы и предложения в определенной мере дополняют и развивают соответствующие разделы гражданского, транспортного, предпринимательского права и могут служить основой для дальнейшей разработки вопросов, касающихся договора перевозки грузов автомобильным транспортом.

Практическая значимость работы заключается в том, что содержащиеся в ней положения и выводы могут быть использованы в нормотворческой деятельности для разработки и внесения предложений по совершенствованию законодательства в сфере грузовых автомобильных перевозок.

Структурадипломного исследования обусловлена поставленными целями и задачами и состоит из введения, трех разделов, включающих в себя в общей сложности шесть подразделов, заключения и списка использованных источников.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА перевоЗКИ ГРУЗОВ автомобильным транспортом как объекта правового регулирования

1.1 История развития российского законодательства, регулирующего перевозку грузов автомобильным транспортом

Автомобильное транспортное законодательство – это система нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения в области автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа. Проследить развитие автомобильных грузовых перевозок, а в частности, правового регулирования в данной сфере, невозможно без углубления в историю технического развития России, а также без рассмотрения развития дорожного хозяйства, которое напрямую с этим связано [83, с 80].

Начало развития дорожного дела в России было положено рядом указов Петра I. До середины XVIII в. дорожное обустройство страны не сильно отличалось от состояния этой отрасли в других европейских государствах, отличительной чертой России было то, что на каждый крестьянский двор в среднем приходилось 2–3 лошади, т.е. больше чем в других странах [83, с. 81].

Анной Иоанновной была утверждена «Канцелярия перспективной дороги», под руководством которой в 1746 г. завершается строительство первой в России обустроенной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом, сформированы службы по ее содержанию. С этого момента дорожное хозяйство как отрасль имеет систему управления и соответствующую нормативную базу [83, с. 82].

О первых грузовых перевозках упоминается в монографии, изданной в Санкт-Петербурге в 1898 г. «О применении автомобилей в перевозке пассажиров и тяжестей», где говорится о том, что первые опыты использования паромобилей для перевозки грузов имели место в России еще в 1872 г., когда в Стрельце под Петербургом испытывался «сухопутный пароход», доставленный из Шотландии. 16(28) июля 1872 г. государственными органами была выдана первая лицензия петербургским механикам Орловскому и Кемпте на перевозку тяжестей посредством паромобиля, что подтверждается документом, хранящимся в Центральном государственном историческом архиве [64, с. 15].

В начале XX в. в России мало пользовались автомобилем, да и то преимущественно в спортивных или туристических целях. Расширение сферы применения автомобиля в нашей стране выразилось лишь в организации в 1904 г. петербургского таксомоторного общества, а позднее – в использовании автомобилей почтовыми и военными ведомствами.

В связи с появлением в России автомобилей накануне Первой мировой войны 1914-1918 гг., государство вместе с ведущими российскими промышленниками и купечеством планировали строительство автозаводов и автомобильных дорог. Война и последующие революционные перемены надолго отложили реализацию этих планов. Одновременно значение автомобильного транспорта было подтверждено в годы Первой мировой войны, которая и положила начало активному его использованию в России. В то время для нужд армии из-за границы было ввезено сразу несколько тысяч грузовых и легковых машин, длительное время составлявших большую часть российского автомобильного парка [64, с. 16].

И лишь в период советской власти приказом Народного комиссариата по военным делам от 13 января 1918 г. был создан Центральный автотранспортный отдел, на который возлагалась ответственность по централизованному руководству всем автомобильным транспортом в республике [47, с. 111]. Для эффективности решения вопросов, связанных с автоперевозками и автотранспортом, Декретом Совнаркома РСФСР от 31(18) мая 1918 г. была привлечена Центральная автосекция ВСНХ, которой предоставлялось право непосредственного контроля за деятельностью автотранспортных организаций [47, с. 112].

Первым нормативным актом, определяющим порядок функционирования автомобильного транспорта, был декрет Совнаркома РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)» [38]. В этом документе были закреплены основные положения, регулирующие порядок регистрации автомобилей, выпускаемых на линию, предусмотрены формы путевых листов и удостоверений шоферов.

В 1921 г. был образован Центральный комитет по перевозкам, исполняющий обязанность по централизованному руководству транспортной системой страны. Комитет составлял планы перевозок всеми видами транспорта, осуществлял прямые смешанные автомобильно-железнодорожно-водные перевозки, разрабатывал меры по развитию путей сообщения и транспорта [47, с. 115].

В начале 1930-х гг. вслед за технико-экономическими обоснованиями началась передача грузов, перевозимых на небольшие расстояния, с железной дороги на автотранспорт. Тогда, как и сейчас, крупнейшим транспортным узлом страны были Москва и Московская область. В 1929 г. Москва и область располагали 1066 грузовиками, из них 82% были новыми [77, с. 74].

Перед цивилистами того времени для усовершенствования договорных отношений при перевозке грузов стояли задачи по изучению грузопотоков и анализу отчетных материалов. При этом параллельно исследовались условия совершенствования организации грузовых перевозок, где рассматривались основные вопросы: по уменьшению числа и километража порожних пробегов наиболее важных грузопотоков; установлению более удобных мест расположения гаражей; определению типов перевозочных средств для разных категорий грузов; смене водителей без заезда в гараж; диспетчеризации и созданию автокомбинатов; увеличению загрузки каждой машины путем введения специализации подвижного состава, сменных кузовов и прицепов, механизации учета; сокращению времени простоя под погрузкой и разгрузкой при помощи оборудования подъездных дорог; совершенствования работы существующих складов и механизации погрузочно-разгрузочных работ на местах приема и сдачи грузов [77, с 75].

Для решения этих задач постановлением ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. был образован новый орган управления автомобильным транспортом СССР – Всесоюзное централизованное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР (Цудотранс) [47, с. 112].

В соответствии с постановлением Совета труда и обороны СССР и приказом НКПС от 4 января 1932 г. о передаче мелких отправок с железной дороги на автомобильный транспорт перевозки по трактам были разделены на параллельные с железной дорогой и на проходящие вдали от нее. В данном случае роль изучения грузопотоков была особенно велика. Для внедрения диспетчеризации требовалось реорганизовать автохозяйства в соответствии с приказом Цудотранса от 14 января 1932 г., для этого был произведен раздел автохозяйств на самостоятельные производственно-хозяйственные звенья (эксплуатация, гаражная служба, ремонт, снабжение и пр.) [59, с. 32]. Была унифицирована отчетность, вводилось планирование. Так как дальнейшая автомобилизация страны и возрастание потребности народного хозяйства и населения в перевозках настойчиво требовали изменения системы органов управления автомобильным транспортом, всесоюзное централизованное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта было передано с ноября 1935 г. в систему Наркомата внутренних дел СССР [51, с. 115].

В 1939 г. произошли изменения системы органов управления автомобильным транспортом. 29 мая 1939 г. Верховным Советом СССР был принят закон «Об образовании в союзных республиках Народных Комиссариатов автомобильного транспорта» [39]. Закон не только закрепил новые органы управления автотранспортом, но и обозначил правовое обособление транспорта общего пользования в самостоятельную систему. Руководство автотранспортной системой общего пользования возлагалось на специально созданные органы управления союзных республик. Наркоматы руководили грузовым и пассажирским автотранспортом, осуществляли контроль над правилами эксплуатации подвижного состава, его ремонтом и обслуживанием, занимались подготовкой кадров. Они уделяли внимание регламентации прав и обязанностей автотранспортных организаций, внедрению хозрасчетных начал в их работе, применению договорной формы отношений органов транспорта с клиентурой [63, с. 23].

В годы Великой Отечественной войны стержневое значение в организации грузовых перевозок получили задачи, касающиеся использования автомобилей в условиях военного времени.

С конца 50-х – начала 60-х гг. ХХ в. начался период, называемый научно-техническим прогрессом. Первые нормотворческие попытки урегулирования в сфере централизованных перевозок связываются с актами, утвержденными исполкомами Московского Совета депутатов, работающих коллегиально с соответствующими министерствами. В период с 1951 по 1954 гг. были приняты временные инструкции и правила централизованных перевозок массовых грузов [51, с. 118]. Правовой формой централизованных перевозок являлось соглашение между перевозчиком и грузоотправителем, в котором точно оговаривались обязанности каждой стороны, завоз и вывоз грузов осуществлялся по согласованным графикам. Централизованные перевозки открывали перспективы эффективного использования подвижного состава. Распространение новой формы хозяйственных отношений по перевозкам грузов повлияло на перестройку органов управления автомобильным транспортом. В 1953 г. было создано союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта СССР [83, с. 83]. Одними из главных документов 1950-х гг. были «Справочник единых тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом», изданный в 1955 г., и «Правила применения тарифов», применяемые на общесоюзном уровне [63, с. 32].

Принципиальные основы централизованной системы перевозок грузов автотранспортом были разработаны и закреплены в постановлении Совета Министров СССР от 25 декабря 1954 г. «О дальнейшем расширении централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом» [37].

Значительную роль в расширении централизованных перевозок сыграло Руководство по организации централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования, утвержденное 18 марта 1955 г., которое достаточно подробно рассматривало подготовительные мероприятия по организации централизованных перевозок, но используемую в ней юридическую терминологию признать удачной нельзя. Например, перевозчику противопоставляется не грузоотправитель, а поставщик; вместо грузополучателя во многих случаях упоминается потребитель и т.д. [77, с. 81].

30 января 1956 г. Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР утвержден Типовой договор на централизованную перевозку различных грузов который приобрел большое значение, ввиду недостаточной полноты правового регулирования деятельности автомобильного транспорта [63, с. 34].

С развитием регулярных междугородных централизованных перевозок появилась необходимость в изменении и дополнении правового регулирования этого вида перевозок. Согласно постановлению Совета Министров РСФСР от 10 июля 1958 г. [28] регулярные международные централизованные перевозки осуществлялись грузовыми автостанциями и другими автотранспортными организациями общего пользования.

Новый этап урегулирования перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом ознаменован принятием Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик (далее Основы), утвержденных Верховным Советом СССР 8 декабря 1961 г. [40]. Регулирование перевозок на автотранспорте, согласно ст. 3 Основ, относилось к ведению союзных республик.

Основы содержали ряд общих правовых норм о договоре перевозки, плане грузовых перевозок, ответственности перевозчика, распространяющейся на все виды транспорта. Между тем оставался ряд неурегулированных вопросов, имеющих большое значение для рациональной организации процесса перевозок. К таким актуальным вопросам относились, в первую очередь, вопросы о сроках доставки грузов и ответственности за их нарушение, некоторые вопросы ответственности автотранспортных организаций за сохранность перевозимых грузов и др.

В Основах гражданского законодательства 1961 г. и Гражданском кодексе РСФСР 1964 г. [36] содержались определения договора перевозки грузов. Так, договором перевозки грузов признавался такой договор, по которому 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.

На автомобильном транспорте широкое распространение получили так называемые организационные договоры (договоры об организации перевозок). К ним относились: годовые договоры на перевозку грузов и годовые договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты. В отличие от договора перевозки конкретного груза, по годовому договору не производилась транспортировка материальных ценностей. Он регулировал отношения сторон по организации будущих перевозок. [45, с. 315].

Основной особенностью советского периода, оказавшей сильнейшее воздействие на договор перевозки груза, являлось всеобъемлющее планирование грузовых перевозок. Глобальное планирование объяснялось особой ролью транспорта как связующего звена между сферами производства и потребления. Так, О.С. Иоффе указывал: «Объектом социалистического планирования является как производство продукции, так и ее реализация. Поскольку транспорт обеспечивает связь производства со сферами обращения и потребления, естественно, что и деятельность по транспортировке произведенной продукции также становится объектом планирования. В то же время самый характер транспортной деятельности как вспомогательный по отношению к обслуживаемым им сферам обусловливает необходимость при составлении планов перевозки грузов опираться на плановые показатели производства, снабжения и товарооборота» [60, с. 298].

8 января 1969 года Постановлением Совета Министров РСФСР был утвержден Устав автомобильного транспорта РСФСР [41] (далее УАТ РСФСР), представляющий собой комплексный кодифицированный акт, определяющий обязанности, права и ответственность находящихся на территории РСФСР автотранспортных предприятий и организаций, других имеющих автомобили предприятий, организаций, учреждений, независимо от их ведомственной подчиненности, а также предприятий, организаций, учреждений и граждан, пользующихся автомобильным транспортом.

УАТ РСФСР регламентировал порядок составления и выполнения плана автомобильных перевозок в РСФСР, основные условия перевозок автомобильным транспортом грузов, пассажиров, багажа и почты, а также взаимоотношения находящихся на территории РСФСР автотранспортных предприятий и организаций с предприятиями и организациями других видов транспорта в части осуществления автомобильных перевозок. 30 июля 1971 г. были разработаны и утверждены Минавтотрансом РСФСР Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом [27].

 Позднее, 26 января 1996 г. принята вторая часть Гражданского Кодекса РФ [13], в котором перевозке, как отдельному виду обязательств, посвящена отдельная глава.

УАТ РСФСР действовал довольно долго, но происходящие и по сегодняшний день постоянные социально-экономические преобразования обусловили радикальные изменения в отрасли автомобильных перевозок. Это привело к логичному заключению о том, что советское транспортное законодательство в условиях рыночной экономики, где практически все перевозчики являются частными собственниками, эффективно регулировать отношения, возникающие из договора перевозки грузов автомобильным транспортом, не может. В сложившейся ситуации требовались незамедлительные изменения в законодательстве, поэтому 8 ноября 2007 г. принимается Федеральный закон № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [7], действующий в настоящее время, из аннотации которого следует, что его принятие будет содействовать социально-экономическому развитию РФ, увеличению конкуренции среди транспортных организаций и индивидуальных предпринимателей - участников транспортного рынка, а также повысит качество транспортных услуг.

В 2011 г. Постановлением Правительства РФ также утверждены Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, устанавливающие порядок организации перевозки различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки [18]. УАТ РСФСР утрачивает свою силу с 18 марта 2009 г. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом продолжают действовать и на сегодняшний день.

1.2 Нормативно-правовая основа перевозки грузов автомобильным

транспортом

Современное положение в транспортной отрасли в РФ характеризуется высокой степенью децентрализации управления. Число хозяйствующих субъектов за время становления новых экономических отношений увеличилось во много раз. При этом существовавшая в советское время система управления прекратила свое действие. На ее месте завершается создание новой системы управления, целью которой является создание единых на территории РФ правил транспортной деятельности с возможностью их конкретизации на уровне субъектов и муниципальном уровне с учетом местных особенностей.

Определяющее положение по отношению ко всем другим нормативным правовым актам, регулирующим перевозку грузов автомобильным транспортом, занимает Конституция РФ [1], которая является базисом для развития всех сторон жизни в стране, и, следовательно, на ее требованиях построено и нормативно-правовое обеспечение деятельности автомобильного транспорта. Приведем некоторые положения этого документа, касающиеся рассматриваемой темы:

* гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности. Признаются и защищаются равным образом частная, государственная, муниципальная и иные формы собственности;
* в ведении РФ находятся: федеральные энергетические системы, ядерная энергетика, расщепляющиеся материалы; федеральные транспорт, пути сообщения, информация и связь; деятельность в космосе;
* вне пределов ведения РФ, совместного ведения РФ и субъектов РФ республики, края, области, города федерального значения, автономная область и автономные округа осуществляют собственное правовое регулирование, включая принятие законов и иных нормативных правовых актов.

Приведенные положения Конституции РФ послужили основой для разработки законов федерального уровня, регламентирующих деятельность автомобильного транспорта, а впоследствии постановлений Правительства РФ. На базе положений федерального уровня в значительном количестве субъектов РФ разработаны региональные законы и постановления органов исполнительной власти субъектов РФ, конкретизирующих применение норм федерального уровня, учитывая региональные особенности.

К числу наиболее значимых нормативных правовых актов, призванных регулировать автомобильные грузоперевозки относится ГК РФ [13], который сконцентрировал в отдельных главах (гл. 40, 41) нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, договоре фрахтования, договоре об организации перевозок, договоре между транспортными организациями; о договоре транспортной экспедиции. На основании ст. 784 ГК РФ, общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Регламентация перевозки грузов автомобильным транспортом конкретизирована в ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее УАТиГНЭТ) [7], принятого в 2007 г. вместо УАТ РСФСР, действовавшего довольно длительное время.

В УАТиГНЭТ определены общие условия перевозок грузов грузовыми автомобилями, общие условия предоставления услуг фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур. УАТиГНЭТ закрепляет права, обязанности и ответственность перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев объектов транспортной инфраструктуры, а также регулирует отношения, возникающие между ними в процессе осуществления перевозок автомобильным транспортом. Кроме того, в УАТиГНЭТ закреплен порядок предъявления претензий и исков, определены условия и формы представления документов, обосновывающих претензии. По сравнению с УАТ РСФСР, значительно расширены возможности сторон регулировать правоотношения на основе заключаемых договоров, что соответствует принципам рыночной экономики.

На основании УАТиГНЭТ, Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011г. утверждены Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (далее Правила) [18], представляющие собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации перевозок различных видов грузов, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств, контейнеров, а также условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для них. В Правилах урегулирована процедура заключения договоров перевозки и фрахтования транспортного средства; установлено, как составляются акты и оформляются претензии; определены предельно допустимые массы, осевые нагрузки и габариты транспортных средств; закреплены способы определения массы груза и порядок опломбирования транспортных средств и контейнеров, приведена форма транспортной накладной.

На сегодняшний день также действуют «Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом», утвержденные Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971г. (далее Общие правила) [27]. Они содержат 27 объемных разделов, нормы которых регулируют вопросы, касающиеся конкретных действий в процессе перевозки (маркировка груза, пломбирование и др.), а также правила перевозки определенных видов груза (шифера, леса и пиломатериалов, цемента, молока, животных и птиц, и др.). Применяя данный документ, необходимо учитывать существование утвержденных Правил, названных выше.

Перевозка грузов автомобильным транспортом в некоторых случаях тесно связана с транспортно-экспедиционной деятельностью, под которой понимается оказание услуг по организации перевозок грузов и оформление перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов. Правовое регулирование в данной сфере осуществляется ранее названной главой 41 ГК РФ, а также ФЗ от 30.06.2003 г. «О транспортно-экспедиционной деятельности» [9]. Законом определен порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, установлены права и обязанности сторон договора транспортной экспедиции, порядок установления вознаграждения экспедиторов, закреплены принципы ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора транспортной экспедиции, включая утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, нарушение сроков выполнения договора экспедитором, а также несоблюдение клиентом обязанности по уплате вознаграждения экспедитору.

Вышеперечисленные нормативные правовые акты являются основой правовой регламентации перевозки грузов автомобильным транспортом. Но в российском законодательстве имеется обширный перечень федеральных, региональных законов, подзаконных актов, указов президента, постановлений Правительства, нормативных актов муниципальных образований, которые прямо или косвенно направлены на регулирование правоотношений, складывающихся в процессе осуществления их субъектами деятельности в области автомобильных грузоперевозок.

Одним из таких актов является Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (далее Правила дорожного движения) [22]. Наряду с тем, что Правила дорожного движения регламентируют поведение всех участников дорожного движения и устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории РФ, и тем самым уже распространяются на участников процесса перевозки, они также в п. 23 непосредственно регламентируют порядок перевозки грузов.

Тесно связан с Постановлением [ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/) [14], определяющий правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ. Его задачами являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, защита интересов общества и государства посредством предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Глава 12 Кодекса РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [11] (далее – КоАП) содержит перечень правонарушений в области дорожного движения и ответственность за их совершение. Данная глава имеет отношение к автотранспорту в целом, а так же содержит отдельные статьи, непосредственно регулирующие правонарушения, совершенные на грузовых автомобилях и возникающую ответственность за них. Статья 12.21.2 КоАП предполагает нарушение требований перевозки опасных грузов, установленных приложениями  А и B Европейского соглашения о  международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 г. ([ДОПОГ](http://ivo.garant.ru/#/document/2540625/entry/0)) [6] и Правилами.

Статьей 12.21.3 КоАП закреплена ответственность за несоблюдение требований законодательства РФ о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Основанием для возникновения и функционирования данной статьи являются ст. 31.1 [Федерального закона от 8.11.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/) законодательные акты РФ» [8] и Постановление Правительства РФ «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» [16].

Что же касается уголовной ответственности всех участников процесса перевозки грузов автомобильным транспортом, то УК РФ [12] закрепляет соответствующие нормы в обширном перечне статей.

Во-первых, это глава 27, которая предусматривает ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшие за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека, причинение крупного ущерба, или повлекшие за собой смерть человека.

Во-вторых, это глава 21, предусматривающая ответственность за преступления, совершенные против собственности в сфере экономической деятельности.

В-третьих, это ряд других статей, предусматривающих уголовную ответственность при незаконной перевозке отдельных видов грузов.

Нормативно-правовое регулирование отношений в области перевозки грузов автомобильным транспортом, как мы выяснили, не сводится к одному-двум законам, а осуществляется довольно широким кругом нормативных правовых актов, регламентирующих тот или иной ее этап. Поэтому, наряду с уже перечисленными, необходимо отметить следующие акты, так или иначе затрагивающие объект исследования:

* Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, утвержденное Постановлением Правительства РФ 16.10.2001 г. и определяющее порядок предоставления российским перевозчикам специального разрешения на международные автомобильные перевозки – допуска к осуществлению указанных перевозок [21];
* Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта РФ 20.08.2004 г. и устанавливающее особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей, работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории РФ организациям, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории РФ [26];
* Профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ 28.09.2015 г. и устанавливающие необходимые уровень знаний, умений, профессионального образования, стаж (опыт) работы по специальности работников [23];
* Правила проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденные Постановлением Правительства РФ 5.12.2011 г. [17], которые устанавливают порядок оказания услуг по проведению технического осмотра, в том числе оценку соответствия обязательным требованиям безопасности находящихся в эксплуатации транспортных средств, проводимую в форме технического диагностирования, с целью допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории РФ и в случаях, предусмотренных международными договорами РФ, также за ее пределами.

Немаловажную роль в регулировании транспортных обязательств играет также Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» [15]. Перевозкой грузов в РФ зачастую пользуются обычные граждане-потребители, например, в случае переезда, перевозки строительного материала для осуществления ремонтных работ в квартире или доме, обеспечения продуктами питания своей семьи, домашних животных и пр. Если перевозка груза не связана с осуществлением гражданином предпринимательской деятельности, правоотношения в этой области регулирует названный закон. В соответствии с его положениями, гражданин-потребитель при заключении договора перевозки имеет право на качество, безопасность, своевременную и надлежащую информацию об оказываемой услуге, а перевозчик несет ответственность в случае, если предоставление его услуг не соответствует данным параметрам.

На основании законодательства РФ, большое значение в нормативно-правовом регулировании перевозок грузов автомобильным транспортом, имеет система международных договоров, участниками которых Россия является. Отметим наиболее значимые применительно к теме исследования договоры и конвенции:

* Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) [2]. Применяется к договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных стран, из которых, по крайней мере, одна является участницей Конвенции;
* Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) [6], созданное с целью увеличить безопасность дорожных перевозок грузов, имеющих определенный класс опасности;
* Конвенция о дорожном движении [5], целью создания которой явилось желание участников облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения;
* Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) [3]. Цель создания – желание договаривающихся сторон, убежденных в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда на предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации, способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов,;
* Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок [4].

Конституцией РФ закреплено, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы; если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

На основании положений УАТиГНЭТ, Правил, перевозка грузов автомобильным транспортом в международном сообщении по территории РФ осуществляется в соответствии с международными договорами РФ в области автомобильного транспорта и нормативными правовыми актами РФ.

Если говорить о региональном уровне правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом, то в Архангельской области существуют и реализуются в той или иной мере областные законы и Постановления Правительства Архангельской области. Так, можно выделить:

* Областной закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Архангельской области» от 12.11.2002 г. [29], регулирующий отдельные правоотношения, возникающие в связи с реализацией органами государственной власти Архангельской области полномочий в сфере использования автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и осуществления дорожной деятельности в отношении данных автомобильных дорог;
* Постановление Правительства Архангельской области «О возмещении вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения Архангельской области» от 29.12.2015 г. [30]. Согласно ему, размер причиняемого вреда определяется в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 16.11.2009 г. «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ» [19], а министерство транспорта Архангельской области организует расчет размера вреда;
* Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения Архангельской области и по автомобильным дорогам местного значения муниципальных образований Архангельской области, утвержденный постановлением Правительства Архангельской области от 6.03.2012г. [31]. Он определяет процедуру введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по указанным автомобильным дорогам.

Вопросы автомобильных грузовых перевозок на муниципальном уровне (на примере МО «Северодвинск») регулируются муниципальными правовыми актами, среди которых можно выделить:

* Постановление Администрации МО «Северодвинск» от 07.12.2016 г. № 406-па «Об утверждении административного регламента предоставления муниципальной услуги «Выдача разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по маршрутам, проходящим полностью или частично по автомобильным дорогам местного значения в границах МО «Северодвинск» [34];
* Распоряжение Заместителя Главы Администрации Северодвинска по городскому хозяйству от 02.06.2016 г. № 49-рг «О временном ограничении движения грузовых автомобилей на участке автомобильной дороги по ул. Первомайской от пр. Беломорского до ул. Пионерской» [33];
* Распоряжение заместителя Главы Администрации по городскому хозяйству № 30-рг от 10.04.2017 г. **«**О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам местного значения в весенний период 2017 г.» [32];
* Постановление Администрации МО «Северодвинск» от 15.04.2015 г. № 187-па «О показателях размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам местного значения» [35].

Муниципальные правовые акты, касающихся автотранспорта, в частности грузового, регулируют непосредственно вопросы местного значения в пределах МО, учитывая особенности климатических условий и других оказывающих воздействие факторов. К числу таковых вопросов относятся:

* обеспечение безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог местного значения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий;
* уменьшение воздействия на аварийные здания города динамических нагрузок от проезжающих вдоль большегрузных автотранспортных средств;
* регуляция размеров вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам местного значения, которая осуществляется путем утверждения показателей размера вреда;
* установление порядка предоставления муниципальной услуги по выдаче разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по маршрутам, проходящим полностью или частично по автомобильным дорогам местного значения.

Завершая данный раздел, отметим основные моменты. Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом развивалось несколько своеобразно и прошло длинный и тернистый путь. Перевозки грузов регулировались большим числом разрозненных нормативных актов, и долгое время не существовало единого кодифицированного акта. Изданный в 1969 г. УАТ РСФСР действовал на протяжении почти сорока лет, несмотря на то, что при переходе к рыночным отношениям уже не вполне справлялся со своей задачей.

Правовое регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ на современном этапе осуществляется при помощи довольно широкого перечня нормативных правовых актов, регулирующих тот или иной аспект грузоперевозочной деятельности.

2 ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Понятие и содержание договора

Отношения по перевозке груза возникают при наличии потребности в территориальном перемещении груза от грузоотправителя грузополучателю. Будучи урегулированными нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых [56, с. 32].

Юридическим оформлением перевозки груза автомобильным транспортом является заключение договора перевозки груза.

Договор перевозки, общие положения которого закреплены в ГК РФ, является понятием родовым по отношению к договору перевозки грузов, в частности, автомобильным транспортом.

По договору перевозки 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. Данную норму содержит ст. 785 ГК РФ. Примечательна стабильность данного понятия на протяжении долгих лет: еще в Основах гражданского законодательства 1961 г. и ГК РСФСР 1964 г. понятие договора перевозки было идентичным действующему.

В связи с тем, что в ГК РФ не содержится норм,  которые можно отнести к специальному правовому регулированию перевозки автомобильным транспортом, законодательно предусмотрена более детальная регламентация общих условий перевозки груза автомобильным транспортом, которая отражена в УАТиГНЭТ.

До сих пор нет единого мнения по поводу правовой характеристики договора перевозки груза автомобильным транспортом, данный вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось и уделяется значительное внимание в юридической литературе [56, с. 158].

В первую очередь, споры возникают относительно правового положения грузополучателя в договоре, а также относительно конструкции изучаемого договора – реальный он или консенсуальный.

Но, проанализировав взгляды на эти вопросы многих цивилистов, нормативную основу и юридическую практику, мы сформировали определенную позицию относительно характеристики изучаемого договора, которую раскроем далее.

Договор перевозки груза автомобильным транспортом по своей правовой природе является обязательством по оказанию услуг.

Из содержания ч. 1 ст. 785 ГК РФ следует, что субъектами договора перевозки груза являются перевозчик груза, отправитель груза и «управомоченное на получение груза лицо (получатель)».

Здесь следует отметить, что если признание сторонами договора грузоотправителя и грузоперевозчика не подвергается сомнению, то относительно статуса грузополучателя у цивилистов единого подхода до сих пор нет [46, с. 372].

Существует мнение о том, что грузоотправитель и грузополучатель являются одной стороной договора перевозки груза, а перевозчик — другой его стороной. Указанная концепция основана на положении гражданского законодательства, которое позволяет грузоотправителю передавать грузополучателю часть своих требований к перевозчику, например, при утрате груза и при необоснованном увеличении провозных платежей, что должно подтверждаться определенными документами [70, с. 8]. Но здесь важно, что грузоотправитель и грузополучатель имеют совершенно различные права и обязанности по договору перевозки груза, поэтому считать их одной стороной по данному договору представляется нам нецелесообразным [54, с. 65].

Еще одно распространенное мнение высказывает В.Т. Смирнов, рассматривая ситуацию, при которой грузополучатель, не выступающий в качестве грузоотправителя и тем самым не принимающий участия в заключении договора, несмотря на это приобретает права и несет перед перевозчиком определенные обязанности, приходит к выводу, что это договор в пользу третьего лица [77, с. 130]. Недостатком данной точки зрения нам видится то, что на третье лицо не могут быть возложены какие-либо обязанности, тогда как у грузополучателя они имеются.

Масевич М.Г., Егиазаров В.А. обосновывают позицию, по которой грузополучатель выступает в качестве самостоятельной стороны договора, указывая на то, что «…права и обязанности грузополучателя в этом соглашении основаны на его собственном волеизъявлении» [56, с. 212]. В данном случае, по нашему мнению, ставится под сомнение полноценность грузополучателя как стороны ввиду того, что договор перевозки – двустороннеобязывающий, это вытекает из его определения, а также ввиду неучастия грузополучателя в заключении договора и определении его условий.

Таким образом, мы пришли к выводу о том, что каждое из вышеизложенных представлений по-своему неидеально и находит опровержение, т. е. однозначного понимания статуса грузополучателя в договоре мы так и не нашли. Но эффективное регулирование отношений невозможно без определения правового положения лиц, участвующих в них. Однако конструкция нашего договора не позволяют сделать это достаточно четко и однозначно, что порождает проблемы теоретического, практического и юридического характера.

Пугинский Б. И. указывает, что «…в цивилистической теории более полувека продолжается так и не нашедший убедительных решений спор о положении грузополучателя в обязательстве по перевозке, причем бесплодность данной дискуссии порождается игнорированием анализа оснований обязательства» [73, с. 145].

Перечисленные подходы к пониманию правового статуса грузополучателя являются наиболее распространенными и не отличаются принципиальной новизной. И это вполне логично, так как и в ГК РСФСР 1961 г., и в действующем сейчас ГК РФ понятия договора перевозки идентичны.

Законодатель не случайно закрепляет грузополучателя как бы обособленно, выходящим за рамки договора перевозки «лицом, управомоченным на получение груза». На этот счет хотелось бы отметить еще один несколько иной подход, который, на наш взгляд, наиболее правильно отражает правовой статус грузополучателя. Е. Л. Мариненко предлагает рассматривать грузополучателя как третье лицо, совершившее одностороннюю сделку по принятию груза от перевозчика. Данное третье лицо, в адрес которого поступил груз, приобретает статус грузополучателя после выражения волеизъявления на принятие груза, в результате чего у него возникает обязательство по принятию груза от перевозчика [67, с. 143].

С помощью предложенной конструкции, по нашему мнению, возможно решить давнюю проблему, связанную со статусом грузополучателя.

В силу того, что законодательство не позволяет дос­товерно выявить статус грузополучателя в договоре перевозки груза, при рассмотрении споров в судебном порядке могут возникнуть проблемы процессуального характера при определении статуса грузополучателя как лица, участвующего в деле. В арбитражные суды передается значительное количество споров из исков грузополучателей, при рассмотрении которых автотранспортные организации ошибочно ссылаются на отсутствие у грузополучателей права на предъявление исков.­

Согласимся с мнением преимущественного большинства исследователей в области транспортного права в том, что изучаемый договор по своему характеру является возмездным и взаимным.

Договор перевозки груза является взаимным потому, что права и обязанности сторон взаимообусловлены, т. е. договор предполагает возникновение прав и обязанностей у каждой из сторон. Так, грузоотправитель обязан предоставить груз к перевозке и уплатить за перевозку установленную плату, а перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз и выдать его управомоченному на получение лицу. Грузоотправитель имеет право требовать надлежащего исполнения перевозчиком его обязательства – доставки груза получателю, а перевозчик – право требовать установленную плату за перевозку, чем, в свою очередь, обусловливается возмездность изучаемого договора.

Сложнее решается вопрос о реальности или консенсуальности договора автомобильной перевозки груза. Специалистами данный вопрос долгое время рассматривался неоднозначно, единого мнения на этот счет среди них не сформировалось и на сегодняшний день. Отсутствие единого взгляда, по нашему мнению, связано с различным толкованием и пониманием норм, которое, следовательно, приводит и к различного рода умозаключениям.

Для решения нами данного вопроса, вспомним принципиальные отличия конструкций реального и консенсуального договоров. Реальным договором является такой гражданско-правовой договор, для признания которого заключенным требуется передача вещи, денежных сумм или другого имущества [46, с. 119]. Реальный договор вступает в силу с момента передачи объекта, в нашем случае, передачи груза отправителем перевозчику. Консенсуальный договор – это [гражданско-правовой договор](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D0%B0%D0%B6%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80), который признается заключенным с момента согласования сторонами его существенных условий [45, с. 101].

Так, реальный характер договора перевозки автомобильным транспортом обосновывает Е. А Егиазаров: «… Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров» [56, с. 200]. Данной точки зрения придерживается также Луценко П.А.: «…договор перевозки грузов сконструирован по модели реального договора, поскольку для его заключения недостаточно одного лишь соглашения сторон. Необходимо еще и передать (вверить) перевозчику груз. Только с момента передачи груза договор может считаться заключенным, что собственно недвусмысленно отражено в определении договора» [66, с. 45].

Но, как мы уже отметили, есть авторы, поддерживающие консенсуальную конструкцию исследуемого договора. Так, например, по мнению авторского коллектива под ред. Б. М. Гонгало, может заключаться как реальный, так и консенсуальный договор перевозки груза автомобильным транспортом: «договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. При конструкции консенсуального договора перевозки передача груза для заключения договора не требуется. Достаточно, чтобы перевозчик и грузоотправитель достигли соглашения по всем существенным условиям договора, после чего договор считается заключенным. В этом случае перевозчик обязуется доставить груз, который ему передаст отправитель в будущем» [43, с. 302]. Также данное суждение содержится в постатейном Комментарии к ч. 2 ГК РФ: «договор перевозки традиционно относится к числу реальных договоров. Однако из этого правила существуют исключения, которые в некоторых случаях касаются порядка заключения договора перевозки на автомобильном транспорте. Договор может быть заключен по консенсуальной модели» [71, с. 19]. Что здесь подразумевает автор под «некоторыми случаями», в комментарии не раскрыто, поэтому, на наш взгляд, им подразумевается не консенсуальность договора перевозки конкретного груза автотранспортом, а наличие предпосылок для его заключения, выраженных иными договорами, которые по своей правовой природе имеют конструкцию консенсуальных.

На основании изложенного, мы приходим к мнению, что договор перевозки груза автомобильным транспортом следует признать все-таки реальным. На наш взгляд, это явно вытекает из ст. 785 ГК РФ, которая закрепляет, что «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз…». Термин «вверенный груз» означает «ранее переданный груз», что подчеркивает традиционный для российского права реальный характер договора перевозки грузов. То есть обязательство перевозчика по доставке груза начинается с того момента, как только груз им будет принят. Но следует иметь ввиду, что данному обязательству, на основании УАТиГНЭТ и Правил, будет предшествовать обязательство перевозчика по предоставлению транспортного средства под погрузку, вытекающее из условий предварительно оформленных заявки или заказа грузоотправителя, речь о которых пойдет далее.

Основываясь на этом, нам не следует полностью отрицать консенсуальность изучаемого договора, необходимо в данной связи согласиться с Морозовым С.Ю., который отметил следующее: «если в реальном договоре перевозки груза [транспортную накладную](http://demo.garant.ru/document?id=55071139&sub=40000) следует рассматривать как форму договора, то формой консенсуального договора является заказ (заявка)» [71, с. 22].

Изучаемый нами договор является срочным, поскольку сторонами может быть определен срок доставки груза по соглашению или в нормативном порядке, если в договоре данный срок не установлен. Срок оплаты транспортных услуг определяется только по соглашению сторон, в то время как законодательного закрепления крайнего срока внесения провозной платы не установлено. Договор перевозки по общему правилу прекращает свое действие после исполнения сторонами своих обязательств.

Что же касается содержания (существенных условий) договора, то на основании общих положений гражданского законодательства и сложившейся судебной практики к существенным условиям договора перевозки груза автотранспортом можно отнести следующие:

1) *предмет договора*. Это транспортные услуги перевозчика по доставке автомобильным транспортом вверенного грузоотправителем груза в пункт назначения, с последующей его выдачей грузополучателю. Такие услуги в своем комплексе могут также содержать погрузочно-разгрузочные работы, пломбирование транспортных средств, контейнеров, услуги по хранению груза и иные виды услуг, не являющиеся предметом отдельных договоров, а обеспечивающие исполнение договора перевозки груза [58, с. 6]. Судебная практика исходит так же из того, что предмет договора перевозки считается согласованным при наличии в нем условий о виде груза, его весе, объеме, условиях его перевозки, количестве грузовых мест.

2) *срок*. Так, исходя из назначения, сроки в правоотношениях перевозки подразделяются на сроки исполнения обязанностей, сроки осуществления прав, сроки защиты; в зависимости от стадий перевозочного процесса они делятся на сроки начала перевозки (сроки отправления транспортного средства) и сроки ее окончания (срок доставки (прибытия) груза) и т.д.

3) *цена договора (провозная плата).* За перевозку грузов взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, которым также может быть предусмотрена оплата работы и услуг, обеспечивающих исполнение договора перевозки груза. Провозная плата устанавливается только по соглашению сторон, а не на основании тарифов, устанавливаемых или регулируемых уполномоченными государственными органами или органами местного самоуправления. До заключения договора перевозки груза перевозчик по требованию грузоотправителя обязан представить документ (прейскурант), содержащий сведения о стоимости услуг перевозчика и порядке расчета провозной платы.

4) *все те условия*, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Уделяя значительное внимание изучению договора перевозки грузов, как основной форме правового регулирования грузоперевозочных отношений, необходимо также отметить, что ввиду своей сложности, транспортный процесс в целом и правоотношения, связанные с ним, вытекают и из других транспортных договоров: договор фрахтования, договор транспортной экспедиции и договор об организации перевозок грузов. Они имеют по своей юридической природе сходства и различия, но в первую очередь призваны опосредовать перевозочный процесс, и являются при этом предпосылками к заключению договора перевозки конктерного груза. ГК РФ и УАТиГНЭТ предусматривают возможность сторон регулировать их правоотношения на основе данных договоров. Поэтому, в этих условиях нельзя говорить только об одном договоре на перевозку груза [50, с. 67], как это делалось ранее [44, с. 21], а имеет смысл говорить о системе договоров, опосредующих перевозки грузов.

Договор об организации перевозок сформулирован законодателем в ст. 798 ГК РФ. Такая форма взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем применяется при систематических перевозках грузов на долгосрочной основе. Суть этого договора в том, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. По своей природе он не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обеспечение планомерных отгрузок грузов. Из условий данного договора не возникает обязанности перевозчика по подаче конкретного автомобиля для перевозки груза и не вытекает обязанности грузоотправителя предъявлять конкретный груз к перевозке [66, с. 78].

Договоры об организации перевозок на автомобильном транспорте получили наименование «организационный договор». Благодаря его заключению обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя. 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, устанавливает ненужные разногласия между ними при заключении и исполнении конкретных договоров перевозки. Обязанностью сторон при заключе­нии такого договора будет заключение впоследствии договора перевозки конкретного груза [74, с. 22].

Отличие договора перевозки груза от договора об организации перевозок в том, что первый регулирует непосредственно сам процесс перемещения груза, носит имущественный характер, поскольку напрямую регулирует перемещение груза, имущества, а второй предназначен для урегулирования отношений сторон на организационной стадии транспортного процесса, когда происходит необходимая подготовка к перемещению груза. Поэтому мы поддерживаем мнение тех ученых, которые относят договор об организации перевозок к категории предваритель­ных договоров [46, с. 399; 49, с. 30].

ГК РФ закреплены общие положения о договоре транспортной экспедиции. Порядок оказания транспортно-экспедиционных услуг конкретизирован в ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», а также в [Постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62667/) транспортно-экспедиционной деятельности» [20].

 Основные условия договора транспортной экспедиции связаны с перевозкой груза. Ключевой момент в соотношении обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции и договора перевозки, заключается в том, что составляющие предмет договора транспортной экспедиции многообразные услуги, которые экспедитор обязуется выполнить для клиента или выполнение которых обязуется организовать, должны быть непосредственным образом связаны с перевозкой груза. На основании договора транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-грузоотправителя или грузополучателя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Данный договор заключается в простой письменной форме путем согласования сторонами существенных его условий, следовательно, является консенсуальным. Правовая природа данной связи определяется тем, что договор перевозки груза признается основным, а договор транспортной экспедиции – дополнительным, вспомогательным, призванным обслуживать основной договор [84, с. 76].

Аналогичным образом характеризуется и договор фрахтования, закрепленный в гл. 40 ГК РФ, и, следовательно, может рассматриваться в качестве соглашения, заключаемого для перемещения грузов, в том числе автомобильным транспортом, исходя из норм УАТиГНЭТ. Договор фрахтования заключается ранее его вручения перевозчику. Если по договору перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения груз, не обусловливая свою обязанность предоставлением определенного транспортного средства, то смысл договора фрахтования состоит, прежде всего, в предоставлении за плату всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств для перевозки грузов. Вручение груза перевозчику, предоставление соответствующего места на зафрахтованном транспорте удостоверяются соответствующими транспортными документами. Таким образом, согласно ГК РФ договор фрахтования является самостоятельным наряду с договором перевозки грузов.

Сторонами в договоре фрахтования являются фрахтовщик и фрахтователь. В качестве фрахтовщика выступает владелец транспортного средства (его собственник или лицо, которому транспортное средство принадлежит на ином правовом основании). Фрахтователь – юридическое или физическое лицо, заинтересованное в перевозке больших партий груза по маршруту, предусмотренному договором фрахтования, который, как правило, не совпадает с установленными линиями (направлениями) перевозки.

Договор фрахтования является двусторонним и возмездным, заключается в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки груза. Реквизиты и порядок заполнения такого заказа-наряда устанавливаются Правилами. Однако так как данный договор является консенсуальным, он может заключаться и в иной форме, по согласованию сторон. Здесь следует отметить, что законодатель не случайно указывает на Правила, он тем самым подчеркивает вспомогательный характер договора фрахтования по отношению к договору перевозки грузов [84, с. 77].

На наш взгляд, законодателям стоит задуматься о более ясном, четком отграничении договора фрахтования от других схожих договоров. Внесение нормы о договоре фрахтования в гл. 40 ГК РФ позволяет предположить, что применение данного договора возможно с использованием всех видов транспорта, а не только в сфере морской перевозки грузов. Важно отметить, что Кодекс торгового мореплавания РФ (далее КТМ РФ) содержит две главы, регулирующие отношения по договору фрахтования, в отличие от двух статей УАТиГНЭТ. Поэтому применение договора фрахтования субъектами права при автоперевозках затруднительно и не имеет желаемой практической направленности, как на других видах транспорта [81, с. 94].

Таким образом, являясь основным, договор перевозки грузов объединяет в себе и другие самостоятельные договоры, обеспечивающие весь процесс перевозки грузов. Являясь предварительным по отношению к договору перевозки груза автомобильным транспортом, договор об организации перевозок грузов, и являясь вспомогательными – договор фрахтования и договор транспортной экспедиции, они составляют систему договоров перевозки груза автомобильным транспортом. Признание их элементами системы договоров перевозки грузов доказывает правовая природа данных договоров. Если их объединить в систему, то они как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут характер взаимосодействия для получения полезного результата – эффективного правового обеспечения перевозки грузов автомобильным транспортом [82, с. 75].

Договор перевозки грузов автомобильным транспортом занимает в системе связанных с ним транспортных договоров доминирующее положение, является своего рода базовым договором, поскольку именно он выполняет основные задачи, связанные с перемещением материальных ценностей и способствует выполнению обязательств по доставке продукции потребителю [84, с. 75].

2.2 Форма договора и порядок его заключения, изменения, расторжения

Договор перевозки груза автомобильным транспортом – строго формальный договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством [76, с. 357]. Прежде всего, это касается транспортной накладной, которая, по общему правилу, составляется грузоотправителем и служит подтверждением заключения договора.

Форма и порядок заполнения транспортной накладной (далее ТН) устанавливаются Правилами. Следует отметить, что данная форма введена относительно недавно, с момента принятия настоящих Правил, до введения которых продолжали действовать Общие правила, не отмененные и по сегодняшний день. В разделе 6 Общих правил указывается, что перевозка грузов товарного характера должна оформляться товарно-транспортной накладной (далее ТТН).

Поэтому в перевозочных отношениях в настоящее время ТН оформляется наряду с ТТН. Принципиальная разница названных документов в том, что последняя не содержит товарного раздела, как ТТН, которая предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей при их перемещении с участием транспортных средств и является основанием для списания товарно-материальных ценностей у грузоотправителя и оприходования их у грузополучателя. ТН подтверждает расходы на доставку грузов по договору перевозки, а также является перевозочным документом, подтверждающим заключение этого договора. Она служит основанием для расчетов за перевозку, и заполнять ее обязательно. Кроме того, этот документ понадобится водителю, если его остановят в пути сотрудники ГАИ. И наконец, без нее сложно будет спросить с перевозчика неустойку, если вдруг в пути груз потеряется или испортится. Следовательно, ТН обязательна к применению при перевозке груза автомобильным транспортом [78, с. 16].

ТН, если иное не предусмотрено договором перевозки груза, составляется грузоотправителем, который несет ответственность за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в ТН, в свою очередь перевозчик обязан проверять правильность этих сведений.

ТН, на основании Правил, составляется на одну или несколько партий груза, перевозимую на одном транспортном средстве, в трех экземплярах (оригиналах) соответственно для грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика, подписывается грузоотправителем и перевозчиком или их уполномоченными лицами. Любые исправления заверяются подписями, как грузоотправителя, так и перевозчика. В случае погрузки подлежащего перевозке груза на различные транспортные средства составляется такое количество ТН, которое соответствует количеству используемых транспортных средств.

Поскольку ТН является основным перевозочным документом, то прием груза по каким-либо иным документам, в том числе, по документам, определяющим взаимоотношения поставщика и покупателя, не допускается. Если грузоотправитель как поставщик по договору поставки выдает какие-либо документы, определяющие качество груза (сертификаты, удостоверения и пр.), то перевозчик (в лице водителя автотранспортного средства) обязан принять их и передать вместе с грузом получателю. Однако грузоотправитель не вправе требовать сдачи груза по этим документам.

Следует обратить внимание на то, что в науке гражданского права вопрос о правовой природе ТН до сих пор оста­ется неоднозначным и дискуссионным. Мнения цивилистов в указанной предметной области разделяются на две основные позиции.

Сторонники первой из них считают составление ТН письменной фор­мой договора автомобильной перевозки конкретно­го груза. Так, Б.И. Пугинский пишет: «Перевозочный до­кумент непосредственно выполняет роль договора перевозки, поскольку никакого другого договора перевозки сторонами не заключается. Исключи­тельно на основании данных, записанных в пере­возочных документах, определяются в случае воз­никновения спора вид и количество перевозивше­гося груза, расстояние перевозки, размер провозной платы и др.» [73, с. 191]. В.А. Егиазаров утверждает: «Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, сте­пени использования грузоподъемности, скорости перевозки, времени принятия груза к перевозке и т.д. Отсутствие накладной сви­детельствует об отсутствии договора перевозки, по­скольку договор перевозки относится к числу фор­мальных сделок и его наличие и содержание может быть подтверждено только письменными докумен­тами» [56, с. 158].В том же русле трактует значение рассматриваемого транспортного документа В.В. Витрянский, говоря о том, что транспортная накладная содержит все су­щественные условия договора перевозки груза и, по сути, представляет собой письменную форму этого договора [50, с. 69].

Среди сторонников противоположной позиции, согласно которой ТН не является непосредственно договором перевозки грузов автомобильным транспортом, можно назвать Г.А. Елдашова, с точки зрения которого накладная служит исключительно основным перевозочным до­кументом и при этом не является договором перевоз­ки груза, а лишь подтверждает его наличие [58, с. 10].

По нашему мнению, более обоснованной пред­ставляется позиция сторонников первой точки зре­ния, указанная данными авторами специфика ТН позволяет сде­лать вывод, что рассматриваемый документ пред­ставляет собой письменную форму договора пере­возки. Мы не можем согласиться с утверждения­ми о том, что накладные лишь подтверждают заключение до­говора перевозки груза. Из этого неизбежно следует ошибочный вывод, что само заключение договора происходит ранее, вне всякой формы [69, с. 112]. На самом деле волеизъявление отправителя, направленное на за­ключение договора, содержится в накладной, а вы­ражение воли сопровождается передачей груза пере­возчику.

На основании изложенного, необходимо признать особую ценность и значимость ТН, как основного документа по договору перевозки груза автомобильным транспортом, как для грузоотправителя и грузополучателя, так и для перевозчика. Наличие надлежаще оформленной ТН является еще и способом правовой защиты сторон в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения ими своих обязательств.

Значительную роль, на наш взгляд, играет этот документ, в частности, для перевозчика, в связи с тем, что в случае невнесения или несвоевременного внесения грузоотправителем провозной платы, ТН будет одним из наиболее весомых аргументов в случае судебного разбирательства. На практике в большинстве случаев грузоотправитель и перевозчик не могут оперативно подписать ТН живой подписью, тогда перевозчик направляет заполненную накладную со своей подписью в сканированном виде по электронной почте или копию по факсу грузоотправителю для оформления с его стороны. Но для подтверждения доставки и выдачи груза также потребуется подпись грузополучателя, который, после принятия груза, подписанный экземпляр передает представителю перевозчика (водителю). Но при всем понимании перевозчиком важности ее наличия, а также правильного ее оформления, на практике зачастую происходят парадоксальные случаи, когда халатное отношение водителя к ТН приводит к тому, что после выгрузки у перевозчика она оказывается зачастую не полностью заполненной (нет подписи грузополучателя о приеме груза и др.) или, еще хуже – ее вовсе может не быть (водитель потерял или не взял свой экземпляр после выгрузки). В таком случае, если возникнет проблема неоплаты перевозки грузоотправителем и дело дойдет до судебного разбирательства, отсутствие ТН или информации обязательной к заполнению приведет к возникновению проблем у перевозчика, ввиду отсутствия документального подтверждения оказанной им услуги, а, следовательно – доказательства в суде. Обосновывая сказанное, рассмотрим пример из судебной практики.

ООО «Транскомпани» (истец) обратилось в Арбитражный суд Самарской области с иском к ЗАО «Полад» (ответчик) о взыскании задолженности за оказанные услуги по перевозке груза и проценты за пользование чужими денежными средствами. Ответчик в отзыве на исковое заявление просил в удовлетворении требований отказать, поскольку не представлены транспортные накладные, подтверждающие заключение договора перевозки. Решением Арбитражного суда Самарской области исковые требования удовлетворены в полном объеме. Постановлением Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда решение суда первой инстанции отменено. Принят новый судебный акт об отказе в удовлетворении иска. Не согласившись с выводами апелляционного суда, истец обратился в Федеральный арбитражный суд Поволжского округа с кассационной жалобой, в которой просит состоявшийся судебный акт отменить и оставить в силе решение суда первой инстанции. В обоснование поданной по делу кассационной жалобы заявитель ссылается на то, что апелляционным судом не учтено следующее: перевозка осуществлялась по заявкам ответчика, направляемым в адрес истца по факсу, на оплату оказанных услуг выставлялись счета-фактуры, договором перевозки оформление ТН не предусмотрено, номера ТН указаны на обратной стороне путевых листов.

Учитывая отсутствие предусмотренных гражданским законодательством первичных документов, подтверждающих возникновение между сторонами обязательственных отношений, вытекающих из перевозки грузов, Федеральный арбитражный суд Поволжского округа постановил: постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда оставить без изменения, кассационную жалобу без удовлетворения [92].

Между тем, из УАТиГНЭТ не следует, что ТН является единственным доказательством наличия обязательств из договора перевозки между сторонами спора. При отсутствии ТН суды оценивают все представленные сторонами доказательства в совокупности. Так, руководствуясь материалами судебной практики, следует признать, что весомым аргументом, доказывающим в суде факт состоявшейся перевозки, также является и ТТН. В качестве подтверждения данного довода приведем пример.

ИП Мусалимов И. С. (истец) обратился в Арбитражный суд Пензенской области с иском к ИП Воробьеву А. Ю. (ответчик) о взыскании суммы за оказанные ему истцом автотранспортные услуги по перевозке груза. Истцом представлены договоры-заявки и надлежащим образом оформленные товарно-транспортные накладные.

В письменном отзыве на иск ответчик указывает, что транспортная накладная отсутствует, а товарно-транспортные накладные, представленные истцом, не  обладают свойством относимости доказательства, поскольку указание в них на истца, как на перевозчика отсутствует.

 Поскольку товарно-транспортные накладные подписаны грузоотправителем и грузополучателем, содержат  пункты отправления и назначения, а также данные о предоставленных транспортных средствах и водителях, довод ответчика  о том, что товарно-транспортные накладные не  обладают свойством относимости доказательства, судом не может быть принят во внимание. Факт оказания истцом услуг по перевозке грузов подтвержден  представленными в материалы дела товарно-транспортными накладными с отметкой грузоотправителя о сдаче груза и грузополучателя о приемке груза. Исковые требования истца судом удовлетворяются [94].

На основании изложенного, мы делаем вывод о том, что сторонам договора следует уделять особое внимание к наличию и надлежащему заполнению ключевых транспортных документов, в первую очередь ТН и ТТН, а также любых других документов, которые в своем содержании будут отражать возникновение обязательств по договору и, следовательно, предстанут доказательствами в суде. Особое значение для таких документов будут иметь подписи о принятии, сдаче и приемке груза соответственно надлежащими перевозчиком, грузоотправителем и грузополучателем. При этом необходимо помнить, что обстоятельства дела, которые согласно закону должны быть подтверждены определенными доказательствами, не могут подтверждаться в арбитражном суде иными доказательствами [10].

Чтобы избежать негативных последствий, перевозчику также следует жестко контролировать своего водителя по вопросу оформления перевозочных документов при приеме и сдаче груза. Ввиду того, что именно в присутствии водителя, являющегося «лицом» перевозчика, оформляются и заполняются документы, видится справедливым вменять ему в обязанность обеспечение их наличия и правильности их заполнения, посредством, к примеру, внесения перевозчиком данного пункта в трудовой договор. Следовательно, в случае неисполнения данной обязанности предусматривать штрафные санкции.

Соглашаясь с мнением некоторых авторов, следует также обратить внимание на то, что действующая в настоящее время типовая форма ТН не полностью учитывает современные потребности в организации транспортных отношений, обусловленные интернационализацией перевозок, распространением информационных технологий, поскольку применяется исключительно на бумажных носителях информации. Поэтому, видится целесообразным введение современного аналога бумажной накладной – в виде электронной ТН (использующей режим электронной цифровой подписи), сохраняющей все функции бумажного документа и при этом обеспечивающей более высокую скорость обмена информацией и степень защиты данных, исключая возможные неточности и ошибки [65, с. 40].

Важная специфика договора авто­мобильной перевозки грузов заключена в необхо­димости соблюдения определенных организацион­ных предпосылок, предшествующих заключению договора перевозки конкретного груза. Правовыми формами, в которых получили закрепление данные предпосылки на автомобильном транспорте, высту­пают: разовый заказ или, при наличии предварительно заключенного организационного договора – заявка грузоотправителя. Вместе с ТН (как своеобразной письменной формой заключения договора перевоз­ки) заказ и заявка имеют организационное и правоустанавли­вающее значение для перевозок грузов автомобиль­ным транспортом. Законодательно это закреплено в ст. 8 УАТиГНЭТ, а обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления установлены Общими правилами.

Заключенный договор об организации перевозок грузов предполагает предварительное предоставление грузоотправителем заявки на перевозку конкретных грузов в порядке и сроки, предусмот­ренные УАТиГНЭТ и Правилами. В случае отсутствия долгосрочного договора об организации перевозок, грузоотправитель предоставляет перевозчику заказ на разовую перевозку. Факт подачи заявки или заказа выступает необходимым юридическим основанием для последующего заключения договора перевозки груза.

Следует отметить, что заказ и заявка при выполнении обязательств по перевозке груза являются важнейшим средством органи­зации планируемой перевозки; в них конкретизируется задание, и определяются показатели, обеспечи­вающие конкретную перевозку. Заказ и заявка играют роль оперативно-регулирующих документов, с помощью которых осуществляется организация перевозок грузов. Их подачей грузоотправитель способствует выполнению перевозочного процесса. Заказ (заявка) в этом случае окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период [56, с. 58].

Сторонниками консенсуальной природы договора перевозки груза автомобильным транспортом выдвинута версия, что договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной. В качестве оферты в рассматриваемом случае следует считать заявку (заказ), а в качестве акцепта - конклюдентные действия перевозчика по принятию заявки [71, с. 61]. Исходя из предназначения заказа и заявки, в определенной степени с данным суждением стоит согласиться.

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

Помимо названных правовых форм, опосредовать договор перевозки груза могут также договор фрахтования и договор транспортной экспедиции, суть которых мы ранее раскрыли и установили их сходства и различия.

Переходя к вопросу порядка изменения и прекращения договора перевозки груза автомобильным транспортом, необходимо отметить, что данный порядок прямо не предусмотрен ни главой 40 ГК РФ, ни УАТиГНЭТ, ни Правилами. Важно, что кодексы, регламентирующие деятельность некоторых других видов транспорта (воздушного, торгового мореплавания, внутреннего водного), содержат обособленные статьи об изменении и прекращении соответствующих договоров перевозки. На наш взгляд, наличие данной статьи в УАТиГНЭТ было бы вполне логичным, так как ее отсутствие, по меньшей мере, влечет несистематизированность, разрозненность норм, и, как следствие – неполную юридическую осведомленность по данному вопросу сторон, вступающих в договорные отношения.

В сложившейся ситуации мы будем обращаться к нормам ГК РФ, а именно общих положений о договоре в части его изменения и расторжения. Так, изменение и расторжение исследуемого договора возможны:

1) по соглашению сторон, если иное не предусмотрено договором;

2) по требованию одной из сторон по решению суда только при существенном нарушении договора другой стороной, а также в иных случаях, предусмотренных договором. Существенным при этом признается нарушение одной из сторон, которое влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора. Пострадавшая сторона в данном случае вправе требовать возмещения убытков, причиненных изменением или расторжением договора.

3) в связи с существенным изменением обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, если иное не предусмотрено данным договором.

4) в связи с односторонним отказом от договора (исполнения договора). Право на такой отказ управомоченная сторона выражает посредством уведомления другой стороны о своем намерении. С момента получения данного уведомления, если иное не предусмотрено договором, договор прекращается. В случае одностороннего отказа от договора (исполнения договора) частично, договор считается измененным. В этой связи, транспортным законодательством предусмотрены конкретные случаи, когда правом на отказ от договора может воспользоваться одна из сторон. Грузоотправитель:

* в случае предоставления перевозчиком транспортных средств, контейнеров, непригодных для перевозок соответствующего груза, или подачи транспортных средств, контейнеров в пункт погрузки с опозданием;
* в случае непредъявления водителем транспортного средства документа, удостоверяющего личность, и путевого листа в пункте погрузки.

Перевозчик:

* в случае непредъявления грузоотправителем груза для перевозки;
* в случае невыполнения грузоотправителем требований об устранении недостатков в погрузке груза.

Изменению может быть подвергнут договор после непосредственного принятия груза к перевозке. Так, изменение условий перевозки груза, в том числе изменение адреса доставки груза (переадресовка), в пути следования отмечается перевозчиком (водителем) в ТН. Однако отметим, что данное правило исправления документа в одностороннем порядке идет вразрез с требованием двустороннего заверения подписями и печатями любых изменений в ТН. Предполагаем, что на практике эта нестыковка вызывает различные споры [72, с. 19].

Законодателем в УАТиГНЭТ и Правилах предусмотрена переадресовка груза в случае отказа грузополучателя принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика. В данной ситуации перевозчик вправе доставить груз по указанному грузоотправителем новому адресу (переадресовка груза), если доставка по новому адресу невозможна - возвратить груз грузоотправителю с соответствующим предварительным уведомлением. При этом расходы на перевозку груза при его возврате или переадресовке возмещаются грузоотправителем. Переадресовка груза подробно регламентирована Правилами.

Договор перевозки груза автомобильным транспортом, как и всякое гражданско-правовое обязательство, на основании ГК РФ прекращается его надлежащим исполнением. Данное правило также конкретизировано в статьях УАТиГНЭТ. И «пока имеет место надлежащее исполнение обязательств, нет места для ответственности. И наоборот, наступление ответственности исключает надлежащее исполнение обязательств» [76, с. 401]. Авторы отмечают, что «с выдачей груза прекращается обязательство по перевозке, а при наличии к тому оснований, возникает охранительное правоотношение, наступает ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение договора перевозок» [77, с. 179]

Однако УАТиГНЭТ предусматривает и другие основания прекращения обязательств по обеспечению процесса перевозки грузов автомобильным транспортом, например невозможностью исполнения. По общему правилу обязательство прекращается невозможностью исполнения, если оно вызвано обстоятельствами, за которые ни одна из сторон не несет ответственности.

Так, УАТиГНЭТ предусматривает основания освобождения сторон от ответственности, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

* непреодолимой силы;
* временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством РФ, по не зависящим от перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя причинам;
* иных не зависящих от перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, причин.

Прекращение договорных обязательств в связи с невозможностью исполнения вызывается самим этим юридическим фактом в силу прямого указания закона. В данном случае договор прекращается без инициативы сторон.

Как было отмечено выше, договорные обязательства могут прекратиться и вследствие расторжения договора. Говоря о прекращении договора и, следовательно, вытекающих из него обязательств, мы подразумеваем, что расторжение – это частный случай прекращения обязательств [57, с. 12]. Это подтверждается п. 2 ст. 453 ГК РФ, в котором говорится, что при расторжении договора обязательства сторон прекращаются. При этом прекращение договорных обязательств, как мы выяснили, далеко не всегда представляет собой расторжение договора.

Расторжение договора – это волевое действие сторон, целью которого является прекращение действия договора. Можно утверждать, исходя из положений законодательства, что волевая составляющая расторжения находит свое выражение в том, что договор расторгается:

1) по соглашению сторон (двусторонняя инициатива);

2) по инициативе одной из сторон (через суд или без его участия) [79, с. 8].

Завершая данный раздел, отметим следующие основные моменты.

Договор перевозки груза автомобильным транспортом является взаимным, возмездным и строго формальным (транспортная накладная выступает своеобразной его формой). Спорным остается вопрос о его природе – консенсуальности или реальности, несмотря на то, что мы склоняемся к признанию его реальным. Также нет единого мнения по поводу правового статуса грузополучателя в договоре.

Являясь основным, договор перевозки груза автомобильным транспортом объединяет в себе и другие самостоятельные договоры (об организации перевозок, фрахтования, транспортной экспедиции), обеспечивающие весь процесс автомобильной перевозки грузов.

3 ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЯЗАТЕЛЬСТВЕННЫХ

ПРАВООТНОШЕНИЙ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Права и обязанности сторон договора

Как мы выяснили, сторонами в договоре перевозки являются грузоотправитель и перевозчик. Грузополучатель, не являясь стороной договора, но являясь участником грузоперевозочного процесса в целом, также обладает определенным объемом прав и обязанностей. Основные права и обязанности названных участников регламентированы ГК РФ. Дальнейшая их детализация представлена в УАТиГНЭТ и Правилах.

Любая перевозка груза автомобильным транспортом начинается со стадии подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заказа (заявки). В силу Правил перевозчик обязан рассмотреть заказ (заявку) и в срок до 3-х дней со дня получения проинформировать грузоотправителя о принятии или об отказе в принятии заказа (заявки) с письменным обоснованием причин отказа и возвратить заказ (заявку).

Вторая стадия – стадия подачи транспортного средства и предъявления груза к перевозке, является довольно ответственной стадией. Перевозчик имеет целый ряд обязанностей, которые должен отслеживать грузоотправитель.

Согласно УАТиГНЭТ, при приеме груза к перевозке водитель транспортного средства обязан предъявить грузоотправителю документ, удостоверяющий личность, и путевой лист.

В деятельности профессионального перевозчика путевой лист выступает учетным документом и содержит натуральные измерители. Путевой лист выступает не только инструментом внутреннего контроля перевозчика за работой автомобиля и водителя, но и выполняет функцию доверенности, т. е. подтверждает полномочия водителя транспортного средства на принятие груза к перевозке [62, с. 30]. Наличие [путевого листа](http://demo.garant.ru/document?id=12007085&sub=24000) при осуществлении перевозок грузов автомобильным транспортом строго обязательно и должно обеспечиваться перевозчиком.

Существует унифицированная форма путевого листа, утвержденная [постановлением](http://demo.garant.ru/document?id=12007085&sub=0) Госкомстата РФ от 28.11.1997№ 78, тем не менее, организации и индивидуальные предприниматели вправе разработать свою форму путевого листа. Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утвержден Приказом Минтранса России «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» [25].

Обязанность перевозчика предъявить путевой лист должна контролироваться грузоотправителем, поскольку без проверки его наличия и правильного его оформления грузоотправитель рискует передать груз ненадлежащему лицу. В случае непредъявления водителем путевого листа, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора.

Хотелось бы отметить значимость для перевозчика путевого листа. Согласно УАТиГНЭТ, грузоотправитель, грузополучатель обязаны отмечать в путевом листе время подачи транспортного средства, контейнера в пункты погрузки, выгрузки и время отправления из них. Штраф за задержку (простой) транспортных средств взыскивается на основании отметок в ТН или в путевых листах о времени прибытия и убытия транспортного средства. Если проанализировать реквизиты типовых межотраслевых форм путевых листов грузового автомобиля, становится понятно, что они содержат строки для отметок грузооправителя и грузополучателя, а также для всей информации, необходимой для идентификации перевозки и определения ее стоимости в целях выставления счета заказчику (наименование и объем, вес груза, расстояние перевозки, время простоя и пр.). Нужно признать, что названные сведения фактически дублируются в ТН, один экземпляр которой должен оставаться у перевозчика и в которой есть ссылка на путевой лист, поэтому могут показаться излишними [62, с. 31].

Иначе говоря, понять, какие именно перевозки осуществлял водитель на основании конкретного путевого листа, можно только путем его сопоставления с ТН. Поскольку грузоотправители и грузополучатели не всегда оформляют ТН и ТТН надлежащим образом, с целью обеспечить дополнительные доказательства фактического осуществления перевозки, на наш взгляд, перевозчику нелишне предусмотреть в путевых листах реквизиты для отражения информации о грузе, его погрузке-разгрузке, грузоотправителях и грузополучателях. Но важно помнить, что путевые листы, не подтвержденные ТН или ТТН, не могут быть признаны в качестве доказательств оказания транспортных услуг [62, 33].

[Пунктом 1 ст. 791](http://demo.garant.ru/document?id=10064072&sub=7911) ГК РФ предусмотрена обязанность перевозчика подать отправителю груза под погрузку транспортные средства. При этом к перевозчику предъявляются следующие требования:

* транспортные средства необходимо подать в срок, установленный принятой от грузоотправителя заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок;
* транспортные средства должны быть исправны;
* транспортные средства должны находиться в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Применительно к обязанности перевозчика подать транспортные средства в установленный срок есть практический момент, который поможет грузоотправителю в доказывании вины перевозчика. При прибытии транспортного средства под погрузку грузоотправитель должен отмечать в ТН фактические дату и время подачи транспортного средства. На практике не все грузоотправители придают большое значение таким отметкам, что делает невозможным впоследствии привлечение перевозчика к ответственности.

Подаваемое под погрузку перевозчиком транспортное средство должно быть исправным и пригодным для перевозки оговоренного груза. Под исправными транспортными средствами имеется в виду техническая исправность, обязанность по поддержанию которой возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства. Таким образом, в случае утраты или повреждения (порчи) груза по причине технической неисправности транспортного средства перевозчик будет признан виновным лицом, обязанным возместить причиненный ущерб.

Так, ФАС Северо-Кавказского округа признал правомерными выводы судов нижестоящих инстанций о том, что порча груза произошла вследствие подачи перевозчиком неисправного транспортного средства, возгорание которого произошло в пути следования вследствие разрыва пневмоподушки [90].

На основании Правил, пригодными для перевозки груза признаются транспортные средства и контейнеры, соответствующие установленным договором перевозки груза назначению, типу и грузоподъемности, а также оснащенные соответствующим оборудованием. За пригодностью транспортного средства для перевозки следит грузоотправитель, который, отправляя продукцию, обязан принимать все зависящие от него меры, обеспечивающие ее сохранность при перевозке и должен отказаться от погрузки груза в транспортное средство, непригодное для перевозки данного груза, которое в таком случае считается неподанным. Указанное право грузоотправителя на практике принимает характер обязанности.

В то же время транспортное законодательство устанавливает, что пригодность транспортных средств в коммерческом отношении определяется грузоотправителем единолично, либо грузоотправителем и перевозчиком, либо самим перевозчиком [56, с. 216].

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, поскольку транспортные средства принадлежат ему и он должен отвечать за их состояние и знать их технические характеристики. 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 [56, с. 225].

Требования к состоянию транспортного средства в целях перевозки определенного груза могут быть определены не только соглашением сторон, но и нормативными правовыми актами. Так, например, для перевозок пищевых продуктов должны использоваться специально предназначенные или специально оборудованные для таких целей транспортные средства, на которые в установленном порядке выдаются санитарные паспорта.

Обязанности грузоотправителя на второй стадии сводятся к подготовке груза и его погрузке в транспортное средство. На основании УАТиГНЭТ, погрузка груза в транспортное средство, контейнер осуществляется грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором. Это означает, в частности, что за повреждения, причиненные грузу или транспортному средству вследствие ненадлежащего крепления (укладки, увязки) груза отвечает грузоотправитель, а не перевозчик [86]. Перевозчик вправе отказаться от осуществления перевозки в случае невыполнения грузоотправителем требований об устранении недостатков в погрузке груза. Следует отметить, что указанное право перевозчика на практике принимает характер обязанности.

Погрузка грузов выполняется грузоотправителем в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки договором не установлены, в [сроки](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/a1072ceaa48d37c6519343905dcda6376e518edc/#dst100075), предусмотренные Правилами. Данный срок ничинает проистекать с момента подачи транспортного средства под погрузку, которым является момент предъявления водителем [документа](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_149244/), удостоверяющего личность, и путевого листа. Принципиальное значение для перевозчика здесь также приобретает отметка грузоотправителя в ТН и путевом листе о фактическом времени прибытия транспортного средства под погрузку. В противном случае, если таковая отметка будет отсутствовать, в случае простоя транспортного средства или непредъявления груза, привлечь грузоотправителя к ответственности будет практически невозможно, о чем свидетельствует судебная практика.

ИП Ядрищенская Марина Александровна (истец) обратилась в Арбитражный суд Нижегородской области с иском к ООО «Логистика Приволжья» (ответчик) о взыскании штрафа за срыв погрузки. ООО «Логистика Приволжья» с требованиями истца не согласилось.

Истец указала, что транспортное средство под погрузку было подано своевременно, но перевозки груза так и не осуществлено, ввиду срыва погрузки ответчиком без предупреждения и объяснения причин.

Однако истцом не представлено надлежащих доказательств, свидетельствующих о том, что транспортное средство было подано на место погрузки, согласованное в заявке. Истцом не представлено ни путевого листа, ни транспортной накладной с отметкой грузоотправителя о времени прибытия транспортного средства под погрузку. Также не представлено доказательств, что ответчик отказался от перевозки. Учитывая изложенное, требования истца суд признал не подлежащими удовлетворению [95].

Грузоотправитель при предъявлении груза для перевозки имеет право объявить его ценность. В таком случае груз принимается к перевозке с указанием в  ТН его ценности. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости груза, в связи с чем, на наш взгляд, с одной стороны, данное право фактически исключает интерес отправителя объявлять ценность груза, так как во всех случаях при его утрате грузоотправитель получит только его стоимость. Но с другой стороны, объявление ценности груза в случае его утраты позволяет избежать вопросов при определении стоимости груза, следовательно – суммы, возмещаемой перевозчиком за утрату.

Особое внимание должен уделить перевозчик массе груза, загружаемого в транспортное средство, в частности, соответствию массы фактической массе, указанной грузоотправителем в ТН. Масса груза определяется при помощи взвешивания или расчета на основании данных геометрического обмера согласно объему груза и (или) технической документации на него. Запись в ТН о массе с указанием способа ее определения осуществляется грузоотправителем, если иное не установлено договором перевозки груза. Масса определяется грузоотправителем в присутствии перевозчика, а в случае, если пунктом отправления является терминал перевозчика, перевозчиком в присутствии грузоотправителя.

После окончания погрузки грузоотправитель, по общему правилу, должен опломбировать крытые транспортные средства. Порядок опломбирования подробно регламентирован Правилами.

Пломбирование транспортных средств играет важную роль на автомобильном транспорте. Согласно УАТиГНЭТ, выдача грузов, доставленных в исправных крытых транспортных средствах при наличии исправных пломб грузоотправителей, осуществляется грузополучателем без проверки массы, состояния грузов, количества грузовых мест. Судебная практика также исходит из того, что исправность пломб свидетельствует об отсутствии доступа к грузу во время транспортировки третьих лиц, а, следовательно, и об отсутствии оснований полагать, что недостача груза произошла во время транспортировки.

Опломбируя транспортное средство, грузоотправитель стремится максимально обезопасить груз в процессе перевозки, сделав невозможным доступ к нему как водителя, так и третьих лиц. Но следует признать, что на практике как минимум в половине случаев грузоотправители не опломбируют загруженное транспортное средство. На наш взгляд, причиной этому выступает понимание грузоотправителем сомнительности такого способа безопасности, ввиду того, что, несмотря на существование усовершенствованных способов опломбирования, на сегодняшний день есть достаточное количество способов вскрыть различные виды пломб таким образом, что без экспертов их вскрытие будет невозможно установить, а привлекать экспертов в каждом случае грузополучателю нецелесообразно хотя бы исходя из экономических соображений.

Но, несмотря на это, значимость опломбирования велика как для грузоотправителя и грузополучателя, которые желают доставить груз в целости и сохранности, так и для перевозчика, который, перевозя груз под пломбой, в большинстве случаев может быть уверен, что в случае разногласий по количеству и качеству доставленного им груза, спорный вопрос будут решать отправитель и получатель, без участия перевозчика, как минимум ввиду отсутствия доступа к грузу на пути следования у водителя и третьих лиц. Еще одним достоинством опломбирования для перевозчика является значительное сокращение времени нахождения транспортного средства под выгрузкой при сверке количества груза, что положительно сказывается на его экономических показателях.

На основании сказанного, на наш взгляд, опломбирование транспортного средства после его погрузки целесообразно закрепить как обязанность грузоотправителя, а не его правом. А для большего доверия грузоотправителя к такому способу защиты, как пломба, необходимо совершенствовать ее разработку в соотсветствии с тем, как совершенствуются способы ее незаметного вскрытия.

После погрузки груза в транспортное средство, грузоотправитель, если иное не предусмотрено договором, составляет ТН. Ее можно определить, как «живой документ», который служит основой перевозки и в который вносятся все актуальные сведения, происходящие с грузом в процессе перевозки [68, с. 55]. Грузоотправитель и перевозчик должны обеспечивать детальное надлежащее заполнение ТН, уделяя должное внимание ей, как основному перевозочному документу, подтверждающему наличие правоотношений между ними.

К ТН в целях беспрепятственного осуществления перевозки груза грузоотправитель обязан приложить документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с требованиями законодательства РФ, а также сертификаты, паспорта качества, удостоверения, другие документы, наличие которых установлено федеральными законами, иными нормативными правовыми актами РФ.

Следующая стадия перевозочного процесса характеризуется обязанностью перевозчика доставить груз в установленный срок. Согласно статье 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков в разумный срок. В свою очередь УАТиГНЭТ закрепляет обязанность перевозчика осуществить доставку грузов в сроки, установленные договором, а в случае, если указанные сроки в договоре не установлены, в сроки, установленные Правилами. В случае задержки доставки перевозчик обязан проинформировать грузоотправителя и грузополучателя.

Допустимая просрочка доставки груза имеет свои границы. Так, УАТиГНЭТ для соблюдения интересов грузоотправителей и получателей устанавливает их право считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба, если груз не был выдан по требованию грузополучателя в течение 10-ти дней со дня приема груза для перевозки при перевозках в городском и пригородном сообщениях. Или в течение 30-ти дней со дня, когда груз должен был быть доставлен грузополучателю, при перевозке в междугородном сообщении.

После прибытия по адресу, указанному в ТН, как адрес доставки, перевозчик должен исполнить обязанность по выдаче доставленного груза. На этом этапе приобретает права и обязанности грузополучатель, выразивший свое волеизъявление на принятие или, в некоторых случаях, непринятие груза.

Так, на основании УАТиГНЭТ, грузоотправитель должен отметить в ТН в присутствии перевозчика (водителя) фактические дату и время подачи транспортного средства под выгрузку, удостоверяя данные сведения своей подписью, а также подписью водителя, сдавшего груз. Соблюдение перевозчиком и грузополучателем данного правила не менее важно, так как именно этими сведениями будет подтверждаться своевременная подача транспортного средства под выгрузку, а также момент, с которого начнет течь время нахождения транспортного средства под выгрузкой.

Как правило, груз принимается его получателем без проверки массы, состояния груза, количества грузовых мест. Это относится к случаям, когда груз прибыл в исправных крытых транспортных средствах, контейнерах при наличии исправных пломб грузоотправителей. Обязательная же проверка массы, состояния груза и количества грузовых мест осуществляется в следующих случаях:

1. доставка груза в крытом транспортном средстве, контейнере, принятом для перевозки без пломб;
2. доставка груза в неисправных кузове транспортного средства, контейнере или в исправных кузове, контейнере, но с поврежденными пломбами грузоотправителя;
3. доставка скоропортящегося груза с нарушением срока доставки или температурного режима при перевозке.

Грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза в случае повреждения или порчи груза по вине перевозчика, если использование груза по прямому назначению становится невозможным. Законодательством подробно регламентирован также случай, когда грузополучатель отказывается принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика. В такой ситуации реализуется предусмотренная возможность переадресовки груза, о которой речь шла ранее.

Исполнение обязательства по перевозке груза заканчивается в пункте назначения выдачей груза его получателю либо иному управомоченному на получение груза лицу. Следует отметить, что на практике данная норма имеет огромное значение, т. к. перевозчик обязан удостовериться, что груз вручается именно уполномоченному на получение груза лицу, в противном случае его обязательства не будут считаться выполненными надлежащим образом.

После выгрузки транспортного средства, контейнера, на грузополучателе также лежит обязанность по их очистке, промывке и дезинфекции. Но перевозчик по согласованию с грузополучателем может принимать выполнение таких работ на себя за согласованную плату.

Одной из важнейших обязанностей грузоотправителя, вытекающей непосредственно из формулировки договора перевозки груза, является внесение установленной провозной платы за оказанные перевозчиком услуги. Сумма платы, сроки и порядок ее внесения на автомобильном транспорте устанавливаются исключительно соглашением сторон и отражаются в ТН, заявке или заказе.

УАТиГНЭТ не содержит каких-либо норм, касающихся провозной платы, в Правилах содержится лишь норма, предусматривающая предоставление перевозчиком грузоотправителю документа (прейскуранта), содержащего сведения о стоимости услуг перевозчика и порядке расчета провозной платы. В случае если цена перевозки не будет согласована, грузоотправитель обязан оплатить перевозку в порядке пункта 3, статьи 424 ГК РФ, то есть по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные перевозки.

Следует отметить, что специальные законы, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта (Устав железнодорожного транспорта (далее УЖТ), Кодекс внутреннего водного транспорта (далее КВВТ), КТМ) содержат отдельные статьи, касающиеся провозной платы, некоторые из них подробно регламентируют порядок и условия ее внесения.

 Более того, УЖТ и КВВТ предусматривают уплату провозной платы до момента отправления груза со станций и из портов, при несвоевременном внесении которой отправление груза перевозчиком может быть задержано, а до ее внесения может быть прекращена подача транспортных средств для следующей погрузки груза. В ранее действующем УАТ РСФСР также предусматривалась аналогичная норма о недопустимости принятия груза до внесения грузоотправителем провозной платы.

На наш взгляд, полное отсутствие в УАТиГНЭТ норм, регулирующих уплату грузоотправителем провозных платежей и, тем самым, предоставление полной свободы в этом вопросе, не лучшим образом сказывается, в первую очередь, на участи перевозчиков. На практике в преимущественном большинстве случаев перевозчики вынуждены заключать договоры с грузоотправителями, заявляющими довольно длительные сроки оплаты, при этом многие из них в целях как можно дольше отсрочить платежную дату, вносят в договор дополнительные условия, например, расчет только по оригинальным счетам и актам, ТН и др. Учитывая то, что зачастую перевозчик и грузоотправитель находятся друг от друга на расстоянии в несколько тысяч километров, то доставка названных документов занимает еще немалое число дней. В связи с этим, ожидания перевозчика по уплате причитающейся ему провозной платы выливаются в довольно длительный срок, что влечет за собой простои подвижного состава и, как следствие, убытки.

Поэтому нам видится целесообразным внести в УАТиГНЭТ статью «Провозная плата». В ней необходимо закрепить императивные нормы, отражающие обязанность внесения платы до принятия груза к перевозке, либо определить предельно допустимый срок, в течение которого грузоотправителем должна вноситься провозная плата.

ГК РФ в этой связи предусматривает право перевозчика удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающихся провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено договором, в котором стороны могут предусмотреть запрет на удержание груза, вследствие чего любое удержание будет признано судом незаконным.

К платежам, которые обязан погасить должник, относится в первую очередь провозная плата, а также другие платежи. К другим платежам относится платеж со стороны грузополучателя за хранение груза в терминале перевозчика более суток, расходы на перевозку груза при его возврате или переадресовке, а также плата перевозчику со стороны грузополучателя за выполнение работ по промывке и дезинфекции транспортных средств, контейнеров. При этом остается неясным вопрос о размере платы при возврате или переадресовке, так как закон относит возмещение расходов за счет грузоотправителя, не указывая на то, как рассчитываются данные расходы.

Удержание груза является сравнительно новым способом обеспечения исполнения обязательств, в том числе возникающих по договору перевозки автомобильным транспортом, и не очень распространенным на практике, чему, на наш взгляд, есть довольно логичное объяснение [48, с. 29].

В преимущественном большинстве случаев, договор перевозки груза автомобильным транспортом заключается на условиях внесения провозной платы грузоотправителем после непосредственной доставки в пункт назначения и выдачи груза перевозчиком уполномоченному лицу. Иначе говоря, обязанность грузоотправителя оплатить провозную плату наступает с момента выполнения обязанности перевозчика – после выдачи груза. Учитывая данный факт, необходимо признать, что институт удержания при исполнении обязательств в рамках изучаемого договора на современном этапе практически не функционирует. Об удержании груза в данном контексте возможно говорить лишь тогда, когда по согласованию сторон оплата услуг предусмотрена до момента выгрузки, и то, если договор между ними не будет предусматривать запрет на удержание. По этим причинам данное средство в редких случаях укрепляет положение перевозчика в обязательстве и делает его уверенным в том, что его убытки будут компенсированы, в том числе без обращения в судебные инстанции [48, с. 31].

В рамках данного пункта хотелось бы также соотнести правомочия грузоотправителя и грузополучателя с их целями участия в договоре. Так грузоотправитель заинтересован в том, чтобы выдать груз в срок и в надлежащем состоянии грузоперевозчику на погрузку. Дальнейшая судьба груза, грузоотправителя по большому счету не интересует, так как ответственность за сохранность груза на момент выдачи, своевременную доставку и т.д. по общему правилу несет уже перевозчик.

Что касается цели участия в договоре грузополучателя, то он как раз-то заинтересован в получении груза в установленном пункте назначения, в срок, в надлежащем состоянии, т.е. фактически его цель – полная реализация условий договора, а потому было бы логично и обоснованно предусмотреть его участие в процессе заключения договора. Однако на настоящий момент договор с грузоперевозчиком заключает только грузоотправитель, по своему усмотрению выбирая контрагента, оговаривая условия договора, порядок оплаты предоставленной услуги. Получается, что договор заключает лицо, которое изначально имеет в договоре только «усеченный» интерес [80, с. 133].

Необоснованно слабые позиции имеет грузополучатель и уже в самом процессе осуществления грузоперевозки. Грузоотправитель, который при заключении договора самостоятельно выбирал грузоперевозчика и, следовательно, имел для этого определенные основания (наличие опыта взаимного сотрудничества, хорошая репутация) помимо этого обладает таким действенным способом обеспечения своих интересов как оплата услуги по перевозке. Грузоперевозчик также имеет возможность обеспечения своих интересов, путем удержания груза в обеспечение причитающихся ему провозной платы и платежей. У грузополучателя аналогичный инструмент воздействия на контрагентов для стимулирования их надлежащего поведения отсутствует [80, с. 135].

Таким образом, на наш взгляд, конструкция договора перевозки не отвечает современным жизненным реалиям, а потому необходимо предпринять ряд мер по совершенствованию договора, конкретнее – по «усилению» статуса грузополучателя. Для этого имеет смысл внести изменения в порядок заключения договора, оплату услуг по перевозке и в саму формулировку договора.

3.2 Ответственность сторон договора

Надлежащее исполнение сторонами договора своих обязательств рассматривается как исключение ответственности, а ненадлежащее исполнение обязательств – как основание наступления ответственности у той или иной стороны [46, с. 615].

Раскрывая особенности ответственности по договору перевозки груза автомобильным транспортом, отметим, что гражданско-правовая ответственность участников обязательства строится, во-первых, на общих принципах ответственности в гражданском праве. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.

Вместе с тем ответственность в обязательствах по перевозке грузов автомобильным транспортом имеет свою специфику, отличающую ее от общей ответственности за нарушение обязательств. Обратимся к рассмотрению ответственности сторон по изучаемому договору.

*Ответственность перевозчика.* Основаниями для наступления ответственности у перевозчика могут являться:

* невывоз по вине перевозчика груза (неподача транспортных средств);
* несвоевременное предоставление транспортного средства;
* просрочка доставки груза;
* утрата, недостача и повреждение (порча) груза.

УАТиГНЭТ закреплено, что за невывоз груза перевозчик должен уплатить грузоотправителю штраф в размере 20% платы, установленной за перевозку груза, если иное не предусмотрено договором. Грузоотправитель при этом наделен правом требовать от перевозчика возмещения причиненных ему убытков.

За несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, перевозчик уплачивает грузоотправителю за каждый полный час просрочки штраф в размере, установленном договором, а в случае, если размер указанного штрафа договором не установлен, в размере 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении или 1% среднесуточной провозной платы, определенной договором при перевозке в междугородном сообщении. Грузоотправитель также вправе потребовать от перевозчика возмещения причиненных ему убытков.

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.

За просрочку доставки груза, перевозчик уплачивает грузополучателю штраф в размере 9 % провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором, при этом общая сумма штрафа не может превышать размера его провозной платы. Просрочка исчисляется с 24 часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки груза. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза служит отметка в ТН о времени прибытия транспортного средства в пункт выгрузки. Отметим, что уплата штрафа является исключительной мерой, т. е. взыскание убытков сверх него невозможно [68, с. 57].

Ответственность за просрочку доставки груза наступает в случаях виновного несоблюдения транспортного времени, установленного законодательством или соглашением сторон, т. е. времени, в течение которого перевозчик выполняет совокупность всех необходимых операций в пункте отправления груза, в пути его следования и в пункте выдачи груза получателю [65, с. 125].

Законодательно закреплено, что перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по независящим от него причинам. Обозначенное положение связано с более строгой ответственностью перевозчика как предпринимателя, которая наступает независимо от его вины. ГК РФ сохраняет ответственность перевозчика за несохранность груза при наличии его предполагаемой вины. Термин «вина» в ст. 796 ГК РФ не употреблен, однако имеющаяся в ней ссылка на исключающие ответственность обстоятельства (которые перевозчик не мог предвидеть, и устранение которых от него не зависело) означает, что его вина презюмируется [65, с. 128].

На этот счет согласимся с аргументом О. Н. Садикова, утверждающим, что «…вина перевозчика характеризуется не в общей форме, как это сделано в ГК РФ, а в виде примерного перечня обстоятельств, наличие которых освобождает перевозчика от ответственности. Перевозчик вправе доказывать, что несохранность груза произошла вследствие этих и аналогичных им обстоятельств, которые он не мог предвидеть и устранить, и если это будет установлено, перевозчик должен быть признан невиновным и освобожден от ответственности» [75, с. 178].

Также действующая судебная арбитражная практика единообразна в вопросе о том, что профессиональный перевозчик, не исполнивший или ненадлежащим образом исполнивший обязательство, являясь субъектом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины. И может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело [85].

Таким образом, установление ответственности перевозчика за несохранность груза не означает, что в любом случае утраты или повреждения груза перевозчик должен нести такую ответственность [55, с. 57].

Как отмечается в юридических публикациях, особенностью ответственности перевозчика по изучаемому договору является то, что наличествует принцип ограниченной ответственности перевозчика за ущерб, вызванный несохранностью груза. Такой подход основан на положении ГК РФ, согласно которому по отдельным видам обязательств законом может ограничиваться право на полное возмещение убытков [65, с. 135].

Ограничение ответственности перевозчика выражается в том, что ущерб не возмещается перевозчиком в полном размере понесенных грузоотправителем убытков. Так, на основании УАТиГНЭТ, понесенный при перевозке груза ущерб возмещается в случае утраты или недостачи груза в размере стоимости утраченного или недостающего груза; в случае повреждения или порчи груза – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза – в размере его стоимости; в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза.

Подобное ограничение в отношении перевозчиков сделано не случайно. Перевозчик не производит материальных ценностей, единственный его доход – это провозная плата, а возмещение убытков грузоотправителю послужит основанием для повышения размера провозной платы, что негативно отразится на перевозочном процессе [55, с. 59].

В то же время, есть доводы авторов, с которыми сложно не согласиться. Так, Г. А. Елдашов предлагает: «в случае установления наличия умысла или грубой неосторожности перевозчика, последний несет ответственность за утрату, повреждение (порчу) груза в полном объеме; при доказанности умысла или грубой неосторожности при просрочке в доставке груза перевозчик также должен нести полную имущественную ответственность» [58, с. 23]. На наш взгляд, предложенное положение оправданно и подлежит внесению в УАТиГНЭТ.

Поскольку при необеспечении сохранности груза цель договора перевозки не достигнута, перевозчик наряду с возмещением причиненного ущерба возвращает грузоотправителю провозную плату, если эта плата не включена в стоимость груза.

Соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны. Установленные в УАТиГНЭТ пределы ответственности перевозчика являются минимальными, в то время как стороны могут договориться о более высоких пределах ответственности [56, с. 298].

*Ответственность грузоотправителя.* Законом предусмотрены следующие основания наступления гражданско-правовой ответственности грузоотправителя за нарушение обязательств по договору:

* непредъявление груза к перевозке;
* задержка (простой) транспортных средств по причинам, зависящим от грузоотправителя;
* неверное указание в ТН сведений о грузе (его свойствах), об условиях перевозки (необходимых мерах предосторожности при перевозке груза данного вида).

В соответствии с УАТиГНЭТ, за непредъявление груза грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере 20% платы, установленной за перевозку груза, если иное не предусмотрено договором. При этом груз будет считаться непредъявленным в следующих случаях:

* предъявление груза для перевозки с опозданием;
* предъявление для перевозки груза, направляемого в иной пункт назначения, чем установлено договором;
* предъявление для перевозки груза, не предусмотренного договором;
* несоответствие состояния предъявленного для перевозки груза требованиям, установленным правилами перевозок грузов, и не приведение груза грузоотправителем в соответствие с указанными требованиями в срок, установленный договором.

Перевозчик в случае непредъявления груза к перевозке имеет право требовать от грузоотправителя возмещения причиненных ему убытков.

На основании УАТиГНЭТ, за задержку (простой) транспортных средств, контейнеров, поданных под погрузку грузоотправитель должен уплатить за каждый полный час задержки (простоя) штраф в размере, установленном договором. Если же размер штрафа в договоре не установлен, в размере 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении или 1% среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки. При задержке (простое) специализированных транспортных средств размер штрафа увеличивается в два раза.

Основанием для начисления штрафа за задержку (простой) транспортных средств, контейнеров служат отметки в ТН и в путевых листах о времени прибытия и убытия транспортных средств. При этом штраф взыскивается независимо от штрафа за непредъявление для перевозки груза.

УАТиГНЭТ устанавливает, что за неуказание в ТН особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности либо за искажение сведений о свойствах груза, в том числе о его массе, габаритах, состоянии и степени опасности, с грузоотправителя взыскивается штраф в размере 20% от провозной платы. При этом уплата штрафа не освобождает грузоотправителя от возмещения ущерба, причиненного перевозчику такими нарушениями.

УАТиГНЭТ запрещает грузоотправителям (юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям), фактически осуществляющим погрузку груза в транспортное средство, перегружать его путем превышения допустимой массы и (или) допустимой нагрузки на ось. Допустимые показатели содержатся в приложениях к Правилам.

Гражданско-правовая ответственность грузоотправителя возникнет лишь в случае, когда в ТН указана одна масса груза, а по факту прохождения весовых контролей она оказывается иной и превышает допустимо возможную массу, в связи с чем, у грузоотправителя возникнет еще и ответственность административно-правовая. Следовательно, если масса груза, указанная в ТН и фактическая масса после прохождения весового контроля совпадут – перевозчик не вправе будет взыскать с грузоотправителя штраф (т.к. грузоотправителем данные не искажены), а вот взыскание штрафа за перегруз (если таковой будет зафиксирован), как ответственность, предусмотренную КоАП, придется понести как перевозчику, так и грузоотправителю.

Ответственность у грузоотправителя наступает также в случае утраты, порчи, повреждения груза, если он не укажет в ТН особые условия хранения и перевозки груза (если таковые имеются). В частности, Правилами предусмотрено, что скоропортящийся груз перевозится с соблюдением температурного режима, определенного условиями его перевозки, обеспечивающими сохранность его потребительских свойств, указываемыми грузоотправителем в ТН.

В УАТиГНЭТ прямо не предусмотрена ответственность грузоотправителя за ненадлежащую погрузку груза, т. к. по договору она вполне может производиться и перевозчиком. На практике же в большинстве случаев – это обязанность грузоотправителя, который предварительно обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства. Погрузка груза в транспортное средство также должна осуществляться аналогичным образом – обеспечивая сохранность груза и не допуская повреждений транспортного средства.

В случае повреждения груза и (или) транспортного средства из-за ненадлежащего крепления груза грузоотправителем, последний понесет ответственность перед грузополучателем и (или) перевозчиком соответственно. Следовательно, перевозчик в данной ситуации освобождается от ответственности за несохранность груза. Данное правило отражается в многочисленных примерах судебной практики.

Так, подобное дело рассмотрено ФАС Московской области, где перевозчик был признан невиновным в повреждении груза, случившемся в пути следования. Согласно акту документальной экспертизы основными причинами повреждения груза стали недостаточная упаковка, неправильная укладка в грузовом отсеке автотранспорта, недостаточное крепление грузоотправителем, недостаточная жесткость деревянных брусков - фиксаторов, наличие больших интервалов между упаковками груза и бортами грузового отсека автотранспорта [89].

Но в то же время, даже если повреждение груза будет следствием нарушения правил погрузки грузоотправителем, далеко не всегда перевозчик будет освобожден от ответственности, т. к. в его обязанности входит контроль за действиями грузоотправителя при погрузке. В данном случае суду потребуется достаточное количество доказательств, подтверждающих полное отсутствие физической возможности перевозчика определить правильность осуществляемой грузоотправителем погрузки.

*Ответственность грузополучателя.* После выражения своего волеизъявления на принятие груза от перевозчика путем внесения отметок в ТН о прибытии транспортного средства под выгрузку, грузополучатель возлагает на себя обязанность принять (выгрузить) груз. В связи с этим, гражданско-правовая ответственность у грузополучателя возникает лишь за задержку (простой) транспортных средств, поданных под выгрузку. При этом суммы штрафов, взыскиваемых перевозчиком с грузополучателя в случае простоя транспортных средств под выгрузкой, аналогичны суммам, взыскиваемым с грузоотправителя за простой транспортных средств под погрузкой.

На основании УАТиГНЭТ, перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель могут быть освобождены от ответственности в случае, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

1. непреодолимой силы. Это чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях обстоятельство (форс-мажор). К таким обстоятельствам относятся, прежде всего, явления стихийного характера (землетрясения, наводнения, пожары, заносы и т.п.), а также крупные забастовки, эпидемии, объявленный карантин и иные запреты, установленные государственными органами;
2. временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством РФ;
3. иных не зависящих от перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, причин. К таким причинам можно отнести всякого рода техногенные катастрофы, которые препятствовали перевозке грузов (взрыв газопровода, обвалы на дорогах и т.д.).

Для освобождения от ответственности по данным причинам необходимо, чтобы обстоятельство, на которое ссылается сторона, было чрезвычайным и непредотвратимым именно в данной ситуации. Должно быть доказано наличие этих обстоятельств и наличие причинной связи между ними и невозможностью выполнить определенные действия [71, с. 190].

Президиум ВАС РФ разъясняет, что единственным основанием освобождения перевозчика от ответственности за утрату груза является наличие препятствий вне разумного контроля перевозчика – обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, поскольку при заключении договора от него нельзя было разумно ожидать принятия этих препятствий в расчет, их предотвращения и преодоления последствий. При этом ссылки на наличие события недостаточно, сторона обязана доказать, что было невозможно разумно избежать или преодолеть последствия [86].

С целью удо­стоверения фактов, дающих основания для возникновения ответственности перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя, производятся отметки в ТН, путевых листах, сопроводительных ведомостях, а также составляются акты, порядок составления которых установлен Правилами.

Анализ практики позволяет выделить некоторые типичные ошибки при составлении актов, которые приводят к отсутствию доказательств нарушений со стороны перевозчика.

Первая группа ошибок связана с несоблюдением формы акта и отсутствием в нем обязательных реквизитов. В Постановлении Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.05.2013 г. по делу № А72-9184/2012 отражено, что суд не принял акт в качестве доказательства по делу в силу отсутствия необходимых реквизитов и подписей. Акт без даты и номера, без подписи лиц, учинивших запись о наличии повреждения доставленного груза, не является документом, подтверждающем вину перевозчика в несохранной перевозке [93].

Вторую группу ошибок можно связать с содержанием акта. Так, в Постановлении Арбитражного суда Поволжского округа от 12.05.2015 г. № Ф06-22127/2013 по делу № А12-15376/2014 суд не принял представленные истцом акты в качестве доказательств, на основе как формальных, так и содержательных критериев: «Оформление актов проводилось в отсутствие ответчика... Более того, в актах указаны лишь общие формулировки» [87]. Таким образом, судом была сформулирована позиция о содержательных недостатках акта в дополнение к несоблюдению формы.

Третья группа типичных ошибок, связанных с доказыванием ответственности перевозчика, имеет процессуальный характер. Они вытекают из несоблюдения уведомительного порядка составления акта. Так, в Постановлении Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 20.01.2015 г. № Ф01-5510/2014 по делу № А43-29263/2013 суд, отказывая заказчику во взыскании убытков по договору перевозки, ссылался на недостаточность акта, составленного в односторонне порядке, делая акцент на отсутствии уведомления поставщика и перевозчика о наличии некачественного товара [88].

Таким образом, наиболее уязвимым с точки зрения действующего законодательства является процесс доказывания наличия самих убытков и нарушений обязательств со стороны перевозчика. Это является следствием ненадлежащего составления акта как основного документа, фиксирующего факт несоблюдения сторонами условий договора перевозки.

Принимая во внимание данный факт и соглашаясь с доводами О. В. Кленкиной и Е. С. Хорьяковой [61, с. 60], видится необходимость в законодательном закреплении в УАТиГНЭТ точной формы акта, фиксирующего наличие убытков и факт ненадлежащего исполнения своих обязанностей перевозчиком. В ней следует отразить такие обязательные элементы, как структура акта, сроки составления и сроки отправки акта перевозчику, список необходимых документов, которые следует приобщить к акту, а также способ уведомления перевозчика.

Ответственность грузоотправителя за невнесение или несвоевременное внесение провозной платы, причитающейся по изучаемому договору перевозчику, не регламентирована автотранспортным законодательством. Это представляется не вполне справедливым, ввиду того, что, во-первых, обязательство грузоотправителя по оплате перевозки является ключевым, и, во-вторых, потому, что данный факт опять же идет вразрез с иными специальными транспортными законами (УЖТ, КТМ), где отражен не только порядок внесения провозной платы, но и последствия ее невнесения для грузоотправителя. Поэтому, на наш взгляд, в предложенной нами ранее на внесение в УАТиГНЭТ статье «Провозная плата» необходимо также отразить ответственность грузоотправителя за невнесение и (или) несвоевременное внесение платы за перевозку.

В этой связи на сегодняшний день ответственность грузоотправителя регулируется гл. 25 ГК РФ, предусматривающей общую ответственность за нарушение обязательств для всех гражданско-правовых отношений. Так, при несвоевременных расчетах за перевозку грузов с грузоотправителя подлежат взысканию по требованию перевозчика проценты, предусмотренные ст. 395 ГК РФ. Соглашением сторон также может быть предусмотрена неустойка за неисполнение или ненадлежащее исполнение грузоотправителем обязательства по внесению провозной платы.

Гражданским и автотранспортным законодательством РФ предусмотрена обязанность сторон по соблюдению обязательного претензионного порядка до предъявления исков по всем спорам, вытекающим из договоров перевозок грузов.

Иски предъявляются в случаях полного или частичного отказа стороны удовлетворить претензию либо в случаях неполучения от стороны ответа на претензию в течение 30 дней со дня ее получения.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, сокращен и составляет 1 год, что является еще одной особенностью изучаемого договора. Сокращенный срок исковой давности является существенным ограничением в судебной защите нарушенного права, которое устанавливается законом. Применение такого срока оправданно в отношениях, связанных с перевозкой груза, где обе стороны являются лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность. Сокращенные сроки исковой давности призваны стимулировать скорейшее предъявление иска для правильного разрешения дела [53, с. 337].

На наш взгляд, сокращение срока исковой давности не во всех случаях оправданно. Поэтому стоит согласиться с Г. А. Елдашовым, предлагающим «для обеспечения интересов пострадавшей стороны установить срок на предъявление претензий к организациям автомобильного транспорта при наличии вины или грубой небрежности перевозчика три года, при этом допустить приостановление течения давностного срока на период рассмотрения претензии» [58, с. 20]

Резюмируя сказанное в данном разделе, необходимо выделить основные моменты. Стороны договора перевозки груза автомобильным транспортом – грузоотправитель и перевозчик на всем протяжении транспортного процесса обладают широким кругом прав и обязанностей. Грузополучатель, не являясь стороной в договоре, но являясь участником перевозочных отношений, также наделен правами и обязанностями в рамках договора, но полное безучастие в заключении договора, а именно – в выборе контрагента-перевозчика, на наш взгляд, несправедливо «ослабляют» позиции грузополучателя.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств все участники изучаемых правоотношений несут риск гражданско-правовой ответственности.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного исследования необходимо сформулировать ряд выводов и предложений.

1. Правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом развивалось несколько своеобразно и прошло сложный путь. В досоветское и советское время, характеризующееся высокой степенью централизации управления, перевозки грузов регулировались большим числом разрозненных нормативных актов, и долгое время единого кодифицированного акта не существовало.

Понятие договора перевозки грузов, которое действует и на сегодняшний день, впервые было закреплено в Основах гражданского законодательства 1961 г. и в ГК РСФСР 1964 г. Изданный в 1969 г. УАТ РСФСР, призванный регулировать правоотношения между транспортными организациями и их клиентурой, действовал на протяжении почти сорока лет, несмотря на то, что при переходе к рыночным отношениям уже не вполне справлялся со своей задачей. Ввиду необходимости в регулировании перевозок грузов автомобильным транспортом в современных рыночных отношениях, характеризующихся высокой степенью децентрализации управления, на смену УАТ РСФСР в 2007 г. приходит УАТиГНЭТ.

Правовое регулирование перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ на современном этапе осуществляется при помощи довольно широкого перечня нормативных правовых актов (федеральных, региональных, местных), регулирующих тот или иной аспект грузоперевозочной деятельности. Гражданско-правовое регулирование данной сферы правоотношений призван осуществлять договор перевозки груза автомобильным транспортом, основные положения которого закреплены в 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». Детальная же регламентация договора отражена в УАТиГНЭТ и Правилах.

1. Договор перевозки груза автомобильным транспортом по своей правовой природе является обязательством по оказанию услуг. Он взаимный, возмездный и строго формальный. Формальность договора выражена, прежде всего, в обязательном наличии ТН, которая выступает своеобразной его формой, так как именно в ней отражаются все существенные условия, на основании которых заключается договор. Предпосылками заключения договора выступают письменно оформленные заказ и заявка, играющие роль оперативно-регулирующих документов.

ТН представляет собой так называемый «живой» документ, который, во-первых, сопровождает груз на всем пути следования, а во-вторых, в него постоянно вносится новая информация, начиная с отметок грузоотправителя и перевозчика на погрузке, продолжая возможными отметками перевозчика в пути и заканчивая отметками грузополучателя и перевозчика на выгрузке. Наличие надлежаще оформленной ТН является основным доказательством существования правоотношений по перевозке, в связи с чем ей должно уделяться сторонами особое внимание.

Действующая типовая форма ТН не полностью учитывает современные потребности в организации транспортных отношений, обусловленные интернационализацией перевозок, распространением информационных технологий, поскольку применяется исключительно на бумажных носителях информации. Поэтому предлагается ввести современный аналог бумажной накладной – в виде электронной ТН (использующей режим электронной цифровой подписи), сохраняющей все функции бумажного документа и при этом обеспечивающей более высокую скорость обмена информацией и степень защиты данных, исключая возможные неточности и ошибки.

Спорным среди цивилистов до сих пор остается вопрос о природе договора – консенсуальности или реальности. На наш взгляд, изучаемый договор является скорее реальным, так как это следует из его определения, т. е. договор считается заключенным с момента предъявления и передачи грузоотправителем груза для перевозки. Консенсуальный характер имеют договоры, опосредующие договор перевозки груза, такие как организационный договор, договор транспортной экспедиции и договор фрахтования. Они направлены на совершение основного договора перевозки, и имеют явно служебный характер, преследуют единую цель и, помимо цели, их последовательное осуществление гарантирует желаемый результат - перемещение грузов. Их взаимодействие способствует наиболее эффективному осуществлению процесса перевозки грузов автомобильным транспортом.

Среди ученых также не сформировалось единого мнения по поводу правового статуса грузополучателя в договоре. Исходя из определения, стороной договора он не является, но наделен правами и обязанностями. На наш взгляд, наиболее правильно отражает его правовой статус имеющая место в юридической литературе позиция, где грузополучатель – это третье лицо, совершившее одностороннюю сделку путем выражения волеизъявления на принятие груза, в связи с чем он наделяется обязанностью принять груз от перевозчика.

1. Стороны договора перевозки груза автомобильным транспортом – грузоотправитель и перевозчик на всем протяжении транспортного процесса обладают широким кругом прав и обязанностей. Грузополучатель, не являясь стороной в договоре, но являясь участником перевозочных отношений, также наделен правами и обязанностями в рамках договора, но его полное безучастие в заключении договора, а именно – в выборе контрагента-перевозчика, на наш взгляд, несправедливо «ослабляют» его позиции. Ведь фактически цель грузополучателя – полная реализация условий договора, а потому было бы логично и обоснованно предусмотреть его участие в процессе заключения договора. Необходимо предпринять ряд мер по совершенствованию договора, конкретнее – по «усилению» статуса грузополучателя. Для этого имеет смысл внести изменения в формулировку договора и порядок его заключения.
2. Одной из важнейших обязанностей грузоотправителя, вытекающей непосредственно из формулировки договора перевозки груза, является внесение установленной провозной платы за оказанные перевозчиком услуги. Сумма платы, сроки и порядок ее внесения на автомобильном транспорте устанавливаются исключительно соглашением сторон. На наш взгляд, полное отсутствие в УАТиГНЭТ норм, регулирующих уплату грузоотправителем провозных платежей и, тем самым, предоставление полной свободы в этом вопросе, не лучшим образом сказывается на участи перевозчиков.

ГК РФ в этой связи предусматривает право перевозчика удерживать переданные ему для перевозки грузы в обеспечение причитающихся провозной платы и других платежей по перевозке. Но чаще всего обязанность грузоотправителя внести провозную плату наступает с момента выполнения обязанности перевозчика – после выдачи груза. Следовательно, институт удержания при исполнении обязательств в рамках изучаемого договора на современном этапе практически не функционирует.

Поэтому предлагаем внести в УАТиГНЭТ статью «Провозная плата». В ней необходимо закрепить императивные нормы, отражающие обязанность внесения платы до принятия груза к перевозке, либо определить предельно допустимый срок, в течение которого грузоотправителем должна вноситься провозная плата.

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств участники изучаемых правоотношений рискуют понести гражданско-правовую ответственность. Ответственность перевозчика строится на презумпции его вины. Доказывание обратного лежит на перевозчике.

Ответственность перевозчика по договору ограничена, т. к. ущерб не возмещается перевозчиком в полном размере понесенных грузоотправителем убытков. На наш взгляд, оправданно и подлежит внесению в УАТиГНЭТ положение: «в случае установления наличия умысла или грубой неосторожности перевозчика, последний несет ответственность за утрату, повреждение (порчу) груза в полном объеме; при доказанности умысла или грубой неосторожности при просрочке в доставке груза перевозчик также должен нести полную имущественную ответственность».

Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности должны удостоверяться документально. Так, при утрате, повреждении, недостаче груза, для привлечения перевозчика к ответственности особое значение имеет надлежащее составление акта. Судебная практика показывает на наличие различного рода ошибок, допущенных при их составлении, это и несоблюдение формы акта, и отсутствие в нем обязательных реквизитов, и содержательные недостатки акта, и несоблюдение уведомительного порядка при его составлении. Все это приводит к значительным трудностям при доказывании наличия самих убытков и нарушения обязательств со стороны перевозчика. В связи с этим предлагается закрепить в УАТиГНЭТ точную форму акта, в которой следует отразить такие обязательные элементы, как структура акта, сроки составления, список необходимых документов, которые следует приобщить к акту, способ уведомления перевозчика.

Предъявлению исков предшествуют соблюдение обязательного претензионного порядка. Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, сокращен и составляет 1 год. На наш взгляд, сокращение срока исковой давности не во всех случаях оправданно, в связи с чем предлагается для обеспечения интересов пострадавшей стороны установить срок на предъявление претензий к перевозчику при наличии его вины или грубой небрежности – 3 года.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

*1. Нормативные источники:*

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. – 2009. – № 7. – 21 янв.
2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), (Заключена в г. Женеве 19.05.1956. Вступила в силу для СССР 01.12.1983) // Международные перевозки грузов. – С-Пб. – 1993.
3. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Заключено в г. Женеве 01.07.1970) // Документ опубликован не был. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (Заключено в г. Женеве 01.09.1970) // Официальный интернет-портал правовой информации [http://www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru/) (дата обращения: 24.06.2014).
5. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII.- М. – 1979. С. 385 - 435.
6. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // Документ опубликован не был. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (в ред. от 3.07.2016) // Российская газета. – 2007. – 17 нояб.
8. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (в ред. от 7.02.2017) // Российская газета. – 2007. – 14 нояб.
9. О транспортно-экспедиционной деятельности. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (в ред. от 6.07.2016) // Российская газета. – 2003. – 3 июля.
10. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 24.07.2002 № 95-ФЗ (в ред. от 28.05.2017) // Парламентская газета. – 2002. – № 140-141.
11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 01.06.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (часть 1). – Ст. 1.
12. Уголовный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ (в ред. от 17.04.2017) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.
13. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая). Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ (в ред. от 28.03.2017) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
14. О безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (в ред. от 3.07.2016) // Российская газета. – 1995. – 26 дек.
15. О защите прав потребителей. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 (в ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 3. – Ст. 140.
16. О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 25. – Ст. 3165.
17. О проведении технического осмотра транспортных средств. Постановление Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (в ред. от 03.11.2015) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 50. – Ст. 7397.
18. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (в ред. от 22.12.2016) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 17. – Ст. 2407.
19. О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ. Постановление Правительства от 16.11.2009 № 934 (в ред. от 27.12.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 47. – Ст. 5673.
20. Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности. Постановление Правительства РФ от 08.09.2006 № 554 // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 37. – Ст. 3890.
21. Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок. Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730 (в ред. от 24.05.2012) // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 43. – Ст. 4109.
22. О Правилах дорожного движения. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 24.03.2017) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.
23. Об утверждении Профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Приказ Минтранса России от 28.09.2015 № 287 (в ред. от 02.03.2017) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – № 5. – 2016.
24. Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов. Приказ Минтранса России от 04.07.2011 № 179 (в ред. от 21.03.2016) // Российская газета. – № 213. – 2011.
25. Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов. Приказ Минтранса России от 18.09.2008 № 152 (в ред. от 18.01.2017) // Российская газета. – № 213. – 2008.
26. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 (в ред. от 13.10.2015) // Российская газета. – 2004. – 10 нояб.
27. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом (утв. Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971) (с изм. от 21.05.2007) // Транспорт. – 1984.
28. Об организации междугородных централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования на магистральных автомобильных дорогах. Постановление Совмина РСФСР от 10.07.1958 № 780 (в ред. от 23.04.1969) // СП РСФСР. – 1958. – № 12. – Ст. 136.
29. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Архангельской области. Закон Архангельской обл. от 12.11.2002 № 125-17-ОЗ (в ред. от 28.10.2016) // Ведомости Архангельского областного собрания – 2002. – № 17.
30. О возмещении вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения Архангельской области. Постановление Правительства Архангельской обл. от 29.12.2015 № 577-пп // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) – 2016. – 4 янв.
31. Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения Архангельской области и по автомобильным дорогам местного значения МО Архангельской области. Постановление Правительства Архангельской обл. от 06.03.2012 № 78-пп (в ред. от 27.12.2016) // Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) – 2012. – 11 мар.
32. О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам местного значения в весенний период 2017 года. Распоряжение заместителя Главы Администрации по городскому хозяйству от 10.04.2017 № 30-рг // Официальный интернет-сайт Администрации Северодвинска – 2017. – 18 апр.
33. О временном ограничении движения грузовых автомобилей на участке автомобильной дороги по ул. Первомайской от пр. Беломорского до ул. Пионерской. Распоряжение Заместителя Главы Администрации Северодвинска по городскому хозяйству от 02.06.2016 № 49-рг // Бюллетень нормативно-правовых актов МО «Северодвинск» [Вполне](http://www.severodvinsk.info/?idmenu=139&doc=436) официально. – 2016. – № 25.
34. Об утверждении административного регламента предоставления муниципальной услуги «Выдача разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по маршрутам, проходящим полностью или частично по автомобильным дорогам местного значения в границах МО «Северодвинск». Постановление администрации МО «Северодвинск» от 07.12.2016 № 406-па // Официальный интернет-сайт Администрации Северодвинска – 2016. – 8 дек.
35. О показателях размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам местного значения. Постановление Администрации МО «Северодвинск» от 15.04.2015 № 187-па // Бюллетень нормативно-правовых актов МО «Северодвинск» [Вполне](http://www.severodvinsk.info/?idmenu=139&doc=436) официально. – 2015. – 22 апр.
36. Гражданский кодекс РСФСР. Постановление Верховного Совета РСФСР от 11.06.1964 г. (в ред. от 26.11.2001) // Ведомости ВС РСФСР. – 1964. – № 24. – Ст. 407. Утратил силу с 31.12.2007.
37. О дальнейшем расширении централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования. Постановление Совета Министров СССР от 25.12.1954 № 2499. // Свод законов СССР. – 1990. Утратило силу с 24.05.1988.
38. Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила). Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920// Известия ВЦИК. – 1920. – № 127. Утратил силу с 25.01.1928.
39. Об образовании в союзных республиках Народных Комиссариатов автомобильного транспорта. Закон Верховного Совета СССР от 29.05.1939 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1939. – № 9. Утратил силу с 15.03.1946.
40. Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. Закон СССР от 8.12.1961 // Ведомости ВС СССР. – 1961.– № 50. – Ст. 525. Утратил силу с 1.01.1992 г.
41. Устав автомобильного транспорта РСФСР. Постановление Совмина РСФСР от 8.01.1969 № 12 (в ред. от 18.02.1991, с изм. от 28.04.1995). Утратил силу с 18.03.2009.

*2. Литература:*

1. Абова, Т. Е., Кабалкина, А. Ю. [Комм. к ГК РФ. – М.: Юрайт, 2011.](http://demo.garant.ru/document?id=59595645&sub=0) – 32 с.
2. Авторский коллектив под ред. Гонгало Б. М. Гражданское право. – М.: Статут, 2016. – 528 с.
3. Аллахвердов, М. А., Савичев, Г. П. Договоры о перевозках грузов. М.: Юридическая литература, 1967. – С. 17-25.
4. Беспалов, Ю. Ф. Договорное право. – М.: Юнити, 2012. – 551 с.
5. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. – М.: Статут, 2006. – 780 с.
6. Бронштейн Л.А., Шульман А.С. Экономика автомобильного транспорта. – М.: Транспорт,1976. – 350 с.
7. Бубновская, Т. А. Удержание вещи как способ обеспечения исполнения обязательства по договору перевозки груза автомобильным транспортом. – М.: НПП Транснавигация, 2012. – С. 29-31.
8. Витрянский, В. В. Договор перевозки конкретного груза. - М.: Хозяйство и право, 2001. – 62 с.
9. Витрянский, В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки. М.: Хозяйство и право, 2001. – № 1. – С. 60-74.
10. Гинцбург Л., Пашуканис Е. Курс советского хозяйственного права. – М.: Соцэкгиз, 1935. – 448 с.
11. Гордеева, С.Н. [Нюансы транспортного документооборота](http://demo.garant.ru/document?id=57419054&sub=0). – М.: Транспортные услуги: бух. учет и налогообложение, 2014. – №  6. – С. 53-61.
12. Гречуха, В. Н. Транспортное право России. – М.: Юрайт, 2015. – 583 с.
13. Гриднева, О. В. Общие положения договора перевозки. – М.: [Российский государственный социальный университет](http://izron.ru/partners/ekonomika-i-menedzhment/rossiyskiy-gosudarstvennyy-sotsialnyy-universitet/), 2016. – С. 65-67.
14. [Егиазаров, В.А. Комментарий к ФЗ «УАТиГНЭТ». – М.: КОНТРАКТ, 2014.](http://ivo.garant.ru/#/document/57517605/paragraph/377/doclist/0/selflink/0/context/Подобное ограничение в отношении перевозчиков сделано не случайно. Перевозчик не производит материальных ценностей, единственный его доход это провозная плата и возмещение убытков грузоотправит) – 76 с.
15. Егиазаров, В.А. Транспортное право. – 8-е изд. – М.: Юстицинформ, 2015. – 372 с.
16. Егорова, М. А. Правовая природа расторжения договора. – М.: Юрист, 2013. – № 17. – С. 10-15.
17. Елдашов, Г. А. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов  автомобильным транспортом: Автореферат диссертации. – М., 2006. – 25 с.
18. Ильчук М.С. Автодорожное право. - М.: Сов. энциклопедия, 1931. – 222 с.
19. Иоффе, О.С., Красавчиков, О.А. – Избранные труды по гражданскому праву. – 3-е изд. – М.: Статут, 2009. – 782 с.
20. Кленкина, О. В., Хорьякова, Е. С. Ответственность перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом: проблемы доказывания. – Самара: Вестник СМИУ, 2016. – № 3. – С. 54-60.
21. [Козырева С. Н. Внимание: путевые листы. – М.: Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение, 2010. – № 2.](http://ivo.garant.ru/#/document/5853943/paragraph/1/doclist/0/selflink/0/context/внимание путевые листы/) – С. 29-33.
22. Кондратьев В.М. Проблемы совершенствования автотранспортного законодательства. – Казань.: Изд-во Казанского университета, 1990. – 131 с.
23. Куприн Е., Рубец А. Российскому автомобильному транспорту 100 лет. – М.: Автомобильный транспорт. – 1996. – № 10. – С.14-18.
24. Лончакова Ю. А. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации: Дисс. – М., 2009. – 172 с.
25. Луценко, П. А. Транспортное право. – Воронеж: ФГБОУ Воронежский ГАУ, 2015. – 139 с.
26. Мариненко, Е. Л. П[равовое положение грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов автомобильным транспортом](http://euroasia-science.ru/yuridicheskie-nauki/pravovoe-polozhenie-gruzopoluchatelya-v-obyazatelstve-po-perevozke-gruzov-avtomobilnym-transportom/). – М.: Научный журнал Евразийского союза ученых, 2015. – № 18. – С. 139-143.
27. Мариненко, Е. Л. Особенности перевозок грузов автомобильным транспортом. – М.: Российское государствоведение, 2015. - № 1. – С. 50-60.
28. Мозолин, В. П., Малеин М. Н. Научно-практический комментарий к ГК РФ. – М.: Норма, 2014. – 215 с.
29. Морозов, С. Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. – М.: Юрист, 2005. – № 8. – 17 с.
30. Морозов, С.Ю. Комментарий к ФЗ «УАТиГНЭТ». – М.: Ай Пи Эр Медиа, 2009. – 214 с.
31. Осипова, В. А. Что изменится в жизни перевозчиков через три месяца. – М.: Новая бухгалтерия, 2011. – № 5. – С. 18-20.
32. Пугинский, Б.И. Коммерческое право России. – М.: Зерцало, 2005.– 328 с.
33. Пугинский, Б.И. Составные обязательства в гражданском праве. – Вестник Московского университета, 2013. – № 6. – С. 10-46.
34. Садиков, О. Н. Гражданское право России. – М.: Юрист, 2001. – 333 с.
35. Сергеев, А. П., Толстой, Ю. К. Гражданское право. – М.: Проспект, 2005. – 765 с.
36. Смирнов, В.Т., Яковлева, В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л.: Изд-во Ленинградского Университета, 1978. – 221 с.
37. Снегирев, А. Г. [Роль ТН и ТТН в перевозке грузов](http://demo.garant.ru/document?id=57250904&sub=0). – М.: Предприятия обществ. питания: бухгалтерский учет и налогообложение, 2015. – № 9 – С. 15-18.
38. Соменков, С. А. Расторжение договора по соглашению сторон. – М.: Юстицинформ, 1999. – 36 с.
39. Тычинин, С. В., Пересыпкин, А. В. Особенности правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза. – Белгород: Научные ведомости, 2009. – № 10 – С. 133-136.
40. Фаст, О. Ф. Договор фрахтования и перевозка грузов автомобильным транспортом. – Саратов: Вестник СГИА, 2013. – № 1(90). – С. 90-94.
41. Фаст, О. Ф. Договорные конструкции при перевозке грузов автотранспортом. – Саратов: Вестник СГЮА, 2015. – № 4(105). – С. 73-75.
42. Фаст О. Ф. История развития правового регулирования законодательства, связанного с организацией перевозок грузов автомобильным транспортом. – Саратов: Известия Саратовского университета, 2007. – №1(7). – С. 80-85.
43. Фаст, О. Ф. Система договоров перевозки груза автотранспортом. – Саратов: Известия Саратовского университета, 2008. – № 1. – С. 75-78.

*3. Судебная и правоприменительная практика*

1. Постановление Президиума ВАС РФ от 20.03.2012 по делу № А50-21608/2010 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов Российской Федерации. Режим доступа: http://www.arbitr[.ru](http://www.severodvinsk.info) (дата обращения 31.01.2017).
2. Постановление Президиума ВАС Российской Федерации от 20.10.2010 по делу № 3585/10 // Официальный сайт Федеральных арбитражных судов Российской Федерации. Режим доступа: http://www.arbitr[.ru](http://www.severodvinsk.info) (дата обращения 18.03.2017).
3. Постановление ФАС Поволжского округа от 12.05.2015 по делу № А12-15376/2014 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
4. Постановление ФАС Волго-Вятского округа от 20.01.2015 по делу № А43-29263/2013 // Картотека дел АС Волго-Вятского округа.
5. Постановление ФАС Московского округа от 07.03.2012 по делу № А40-164162/09-39-1064 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Постановление ФАС Северо-Кавказского округа от 12.01.2012 по делу № А53-24857/2010 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Постановление ФАС Центрального округа [от 17.05.2011 № Ф10-1437/11](http://demo.garant.ru/document?id=40005696&sub=0) // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».
8. Постановление ФАС Поволжского округа от 23.12.2009 по делу № А55-4275/2009 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Постановление Одиннадцатого ААС от 23.05.2013 по делу № А72-9184/2012 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Решение АС Пензенской области от 14.10.2015 по делу № А49-5445/2015 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы судебных решений «РосПравосудие».
11. Решение АС Нижегородской области от 18.08.2014 по делу № А43-28094/2013 // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы судебных решений «РосПравосудие».