Содержание

Введение

Глава 1. Понятие и правовое регулирование договора перевозки грузов автомобильным транспортом

1.1 Договор перевозки груза автомобильным транспортом

1.2 Стороны в договоре перевозки грузов автомобильным транспортом

1.3 Обязанности и права в договоре перевозки грузов автомобильным транспортом

1.4 Правовое регулирование обязательств в договоре перевозки груза автомобильным транспортом

Глава 2. Ответственность в договоре перевозки автомобильным транспортом

2.1 Ответственность в международных перевозках

2.2 Ответственность экспедитора по внутренним перевозкам

2.3 Ответственность перевозчиков при перевозке груза в прямом и смешанном сообщении

Глава 3. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств в договоре перевозки груза автомобильным транспортом

3.1 Понятие удержания

3.2 Судебная практика права удержания в транспортном законодательстве

Заключение

Библиографический список

Введение

Актуальность темы исследования. Понятие "договор перевозки" носит абстрактный характер и проявляет себя в целом ряде договоров, призванных регулировать различные отношения, связанные с перевозками грузов.

В отечественной гражданско-правовой доктрине укоренилось понятие "транспортные договоры", под которыми на самом деле понимаются гражданско-правовые договоры, применяемые в сфере транспортной деятельности (как правило, с участием транспортных организаций). Этим понятием охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительного подряда (строительство железнодорожных подъездных путей) и т.п. Ядром, центральным звеном системы всех так называемых транспортных договоров принято считать договор перевозки, под которым традиционно, разумеется, договор перевозки конкретного груза, сконструированный по модели реального договора, т.е. такой договор, по которому 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.

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

На сегодня принят новый Федеральный закон от 08.11.2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» что приведет к новым вопросам, так как еще не отработанна практика его применения. Необходимость надлежащего регулирования грузовых перевозок автомобильным транспортом в новых экономических условиях и обусловливает актуальность исследования.

Степень научной разработанности темы исследования составили труды таких ученых, как: М.К. Александров-Дольник, М.М. Агарков, В.К.Андреев, В.А. Булов, М.И. Брагинский, А.Г.Быков, В.В. Витрянский, Г.С.Гуревич, В.А. Егиазаров, Н.Д. Егоров, Н.Ю. Ерпылева, В.В.Залесский, О.С. Иоффе, А.Г. Калпин, А.Д. Кейлин, О.М. Козырь, Г.Б. Леонова, А.Л. Маковский, Н.С. Малеин, В.К. Мамутов, М.М. Марголин, А.И. Масляев, Д.И. Мейер, Н.О. Нерсесов, Т.Е. Новицкая, Г.В. Отнюкова, В.Ф. Попондопуло, Б.И. Пугинский, А.И. Покровский, Я.И. Раппопорт, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, В.Т. Смирнова, Е.А. Суханов, И.А. Танчук, А.А. Тиле, Н.Д. Титов, Ю.К. Толстой, Б.Е. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, М.Е.Ходунов, Х.И.Шварц, Г.Ф. Шершеневич, К.К.Яичков и др.

Актуальность и недостаточность исследования проблем регулирования договорных отношений в сфере автомобильных перевозок грузов обусловили выбор темы, постановку цели и задач исследования.

Цель настоящего исследования заключается в изучении системы правового регулирования грузовых перевозок автомобильным транспортом, обнаружении недостатков правового регулирования и выработке предложений, направленных на совершенствование законодательства в указанной сфере, а также практике его применения.

Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи:

- исследовать правовую природу, роль, значение и место общественных отношений, связанных с организацией грузовых перевозок автомобильным транспортом, как института гражданского права, определить элементы системы оказания транспортных услуг;

- рассмотреть действующую систему правового регулирования организации грузовых перевозок автомобильным транспортом;

- исследовать предмет договора перевозки груза автомобильным транспортом, а также других элементов содержания указанного договора;

- рассмотреть особенности применения мер гражданско-правовой ответственности по договору перевозки груза;

- разработать комплекс мер, позволяющих оптимизировать правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом, в том числе, по изменению норм Гражданского кодекса РФ в части регулирования договора перевозки.

Объектом данного исследования являются общественные отношения по обеспечению перевозок грузов автомобильным транспортом.

Предмет настоящего исследования составляют система и содержание нормативных актов, регулирующих перевозку грузов автомобильным транспортом.

Методы исследования составляют частно - научные и общенаучные методы познания: нормативно-логический, исторический, сравнительного правоведения, аналитический, синтеза, системно-правовой и др. При проведении дипломного исследования автор стремился обеспечить системный подход к анализируемому материалу.

Общее направление исследования определено с помощью диалектического метода, формирующего последующие методологические установки. Среди наиболее востребованных автором необходимо отметить нормативно-логический и сравнительный методы.

На основании полученных теоретических результатов разработаны предложения по совершенствованию действующего законодательства о перевозке грузов автомобильным транспортом.

Структура работы обусловлена целью и задачами исследования. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

Глава 1. Понятие и правовое регулирование договора перевозки грузов автомобильным транспортом

1.1 Договор перевозки груза автомобильным транспортом

Заключая различные договора с целью систематического извлечения прибыли, деловой человек неминуемо рискует своим капиталом, имуществом, честным именем а, следовательно, и своим будущим. Залогом успешной реализации своих прав и обязанностей, связанных с предпринимательской деятельностью, служит глубокое знание правовой базы договорных отношений.

Обязательственные правоотношения, устанавливающие юридически обязательные взаимосвязи участников, возникают, в частности, из заключенных ими договоров. В ГК РФ договор определяется как соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав или обязанностей (т.е. двух - или многосторонняя сделка). (Ст.420 ГК РФ). Стороны могут заключить договор как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами, но не противоречащий существующему законодательству. К договорам применяются правила о двух - и многосторонних сделках, предусмотренные главой 9 ГК РФ (ч.2 ст.420). К обязательствам, возникшим из договора, применяются общие положения об обязательствах (ст.307-419), если иное не предусмотрено правилами настоящей главы (гл.27) и правилами об отдельных видах договоров, содержащимися в настоящем Кодексе (ГК РФ), (п. З ст.420).

По договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз по назначению и выдать его уполномоченному лицу (грузополучателю), а отправитель — внести за перевозку установленную плату (п. 1 ст. 785 ГК РФ).

Договор перевозки: двусторонне обязывающий, возмездный, реальный. Он считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком от отправителя. Договор, заключаемый на условиях предоставления для перевозки определенного судна (всего или составляющих помещений) — воздушного или морского (чартер), является консенсуальным[[1]](#footnote-1). Он считается заключенным с момента достижения соглашения по существенным условиям: о наименовании судна, о том, все или часть судна фрахтуется, количестве груза, месте погрузки, размере фрахта, месте направления судна и др. Договор перевозки заключается в письменной форме. Письменной формой договора перевозки являются: транспортная накладная (железнодорожная накладная, грузовая накладная — на воздушном транспорте, товарно-транспортная накладная — на автомобильном, коносамент — на морском), а также чартер (при перевозках груза морем в международном сообщении). В транспортной накладной указываются сведения о грузе (наименование, количество, способ определения веса и др.), отправителе, получателе, расстояние перевозки, стоимость перевозки[[2]](#footnote-2).

Грузоотправитель вместе с транспортной накладной передает перевозчику все документы, требуемые санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами (например, карантинный сертификат, карантинное разрешение, ветеринарное свидетельство и другие документы, выдаваемые компетентными органами).

Стороны в договоре перевозки — грузоотправитель и перевозчик. В качестве грузоотправителей могут выступать как организации, так и граждане. По мнению М.И. Брагинского, в качестве перевозчика чаще всего выступает специализированная (транспортная) организация. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный отправителем груз по назначению и выдать его грузополучателю, а отправитель — внести за перевозку установленную плату. Стороны договора: грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель[[3]](#footnote-3).

Предмет договора: оказание транспортных услуг по перевозке груза от грузоотправителя перевозчиком

Характеристика и виды договора: публичный, двусторонний, реальный, возмездный. Виды: в зависимости от вида перевозки груза; баланса; пассажиров; в зависимости от вида транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный, внутренневодный, речной;

в зависимости от числа транспортных организаций, участвующих в перевозке: в местном сообщении, в прямом сообщении, в прямом смешанном сообщении

Особые условия договора:

договор считается заключенным с момента принятия груза перевозчиком;

договор заключается только в письменной форме (транспортная накладная);

отправитель может быть и получателем, но чаще в качестве получателя выступает лицо, не участвующее в заключении договора

юридическое лицо, для которой деятельность по перемещению грузов является реализацией ее правоспособности, возникшей на основе регистрации в качестве юридического лица и получения ею лицензии (ст. 49, 51 ГК).

Как правило, договор перевозки является публичным, поскольку в силу закона, иных правовых актов, а также лицензии на перевозку вытекает обязанность перевозчика осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица (ст. 426, 789 ГК РФ). Перечень организаций, осуществляющих перевозки для любого обратившегося за услугами (ГК называет такой транспорт "транспорт общего пользования"), публикуется в установленном порядке (п. 1 ст. 789 ГК).

В качестве перевозчика может выступать индивидуальный предприниматель, получивший в установленном порядке лицензию на право осуществления данного вида деятельности.

При этом по смыслу ст. 789 ГК РФ оказываемые им услуги оформляются договором перевозки, не относящимся к публичным договорам.

Иногда отправитель одновременно выступает в качестве получателя. Например, при перевозках грузов одного производственного подразделения другому в рамках одного предприятия отправителем и получателем является одно юридическое лицо. Но чаще всего в качестве получателя выступает лицо, не участвовавшее в заключение договора перевозки, но приобретающее в силу обязательства по перевозке не только права, но и обязанности.

Основные права и обязанности сторон при перевозке грузов и основания освобождения от ответственности:

Перевозчик: Удержание переданных ему ранее грузов и багажа в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке. Доставить груз (пассажира или багаж) в пункт назначения.

Подать отправителю исправные транспортные средства (в пригодном виде для перевозки соответствующего груза).

Отправитель: Отказа от транспортных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза. Уплатить за перевозку груза установленную плату.

Освобождение от ответственности перевозчика в случае неподачи транспортных средств вследствие: непреодолимой силы или иных явлении стихийного характера и военных действий, условии, предусмотренных транспортными уставами или кодексами, прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, предусмотренных транспортными уставами[[4]](#footnote-4).

Законодательство предусматривает три основные стадии заключения договора, которые являются общими для различных видов договоров и вступающих в отношения субъектов: направление одной стороной предложения заключить договор (“оферту”, письменно или устно), рассмотрение другой стороны оферты и дача ответа о принятии предложения (“акцепт”) получение акцепта стороной, направившей оферту. Согласно ст.433 ГК РФ договор признается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта. Если в соответствии с законом для заключения договора необходима также передача имущества, договор считается заключенным с момента передачи соответствующего имущества (ст.224 ГК РФ). Договор, подлежащий государственной регистрации, считается заключенным с момента его регистрации, если иное не установлено законом. Как мы видим, пункт 2 ст.433 ГК РФ для определения момента заключения реального договора отсылает нас к ст.224 ГК РФ, где указывается, что передачей имущества является не только его вручение соответствующему лицу, но также и сдача транспортной организации либо организации связи для доставки адресату. К передаче вещи приравнивается передача коносамента или иного товарораспорядительного документа. При заключении требующих государственной регистрации договоров (например, сделки с землей или недвижимым имуществом) суд, как мы знаем, вправе по требованию одной из сторон вынести решение о регистрации сделки, если другая уклоняется от государственной регистрации договора. При этом сделка регистрируется по решению суда. Момент заключения договора в подобных ситуациях также должен определяться в соответствии с решением суда. Договор перевозки груза заключают транспортная организация и грузоотправитель (грузовладелец). Если после доставки в пункт назначения груз подлежит выдаче самому отправителю, то круг участников обязательства перевозки этим и ограничивается. Чаще всего, однако, в качестве грузополучателя указывается третье лицо, которое является контрагентом отправителя по договору (купли-продажи и др.). Ему и должен быть выдан груз в пункте назначения. Договор перевозки груза определяется как соглашение, в силу которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ст. 785 ГК РФ).

Из определения вытекает, что договор грузовой перевозки — взаимный и возмездный. Он считается заключенным лишь после передачи груза перевозчику и, следовательно, относится к числу реальных договоров. Только на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования или чартером, является консенсуальным. Договор перевозки груза — строго формальный договор. Он всегда заключается в письменной форме, причем часто с соблюдением обязательных реквизитов, которые установлены законодательством. Как правило, договор перевозки груза носит публичный характер (ст. 789, 426 ГК РФ). Однако, как указывает А.А. Довгополов, для признания договора грузовой перевозки публичным требуется соблюдение ряда условий. Во-первых, в качестве перевозчика должна выступать специализированная коммерческая организация, осуществляющая перевозки транспортом общего пользования. Во-вторых, в соответствии с транспортным законодательством или лицензией эта организация должна быть наделена функциями общественного возчика, обязанного осуществлять перевозки по требованию всякого, кто обратится. В-третьих, эта организация должна быть включена в особый перечень лиц, обязанных осуществлять перевозки транспортом общего пользования, который подлежит обязательному опубликованию[[5]](#footnote-5). Для заключения договора применяется система единого документа, предусмотренная п. 2 ст. 785 ГК РФ. Заполнение и выдача такого документа имеет важное доказательственное значение. В зависимости от вида документа, служащего оформлению перевозки, выделяются: система накладной применяемой практически на всех видах транспорта, система коносамента, система чартера, применяемые обычно на морском транспорте. В ряде случаев системы могут комбинироваться. Услуги компаний, предоставляющих автомобильные перевозки грузов, на сегодняшний день пользуются повышенным спросом. Транспортные компании берутся исполнить заказ по грузоперевозкам оперативно, надёжно и качественно. Высокая конкуренция на рынке авто перевозок стимулирует к повышению качества предоставляемых услуг. Развивающаяся сеть магистралей, главным образом, способствует развитию данного вида доставки грузов. Перевозки автомобильным транспортом позволяют исполнителям без проблем осуществить грузоперевозку как лёгкого и тяжелого груза, так и груза больших габаритов. Другим преимуществом перевозок автотранспортом является возможность сопровождения груза, если статус груза является особо ценным. Если же у вас нет такой возможности, сотрудники транспортных компаний оперативно проинформируют вас о состоянии и местонахождении груза на данный момент. Отношения перевозки грузов регулируются главой 40 ГК РФ и Уставом автомобильного транспорта от 8 ноября 2007 г. № 259 ФЗ[[6]](#footnote-6). Кроме того, отношения по экспедированию перевозимых грузов регламентированы главой 41 ГК РФ и Федеральным законом от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности"[[7]](#footnote-7). Отношения между отправителями и перевозчиками строятся либо по схеме единовременной перевозки определенного груза, либо как долгосрочное сотрудничество. Названным схемам соответствуют два вида договора перевозки. Во-первых, это "разовые", договоры о доставке конкретного груза, который определяется индивидуальными (как, например, предметы мебели) или родовыми (сельскохозяйственная продукция, стройматериалы и т. п.) признаками. Во-вторых, это договоры о долгосрочной организации перевозок, согласно которым перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме (ст. 798 ГК РФ). УАТ называет такие договоры годовыми. Если отношения между отправителем груза и перевозчиком носят не длящийся, а "единовременный" характер, стороны в принципе не обязаны составлять единый документ с названием "договор перевозки". Заключение такого договора подтверждается составленным отправителем заказом, а также товарно-транспортной накладной, которая содержит все существенные условия договора и, по сути, представляет собой его письменную форму.

На "разовую" перевозку отправитель подает заказ, включающий наименование и адрес отправителя, дату и часы подачи автотранспорта, сведения о том, откуда взять и куда доставить груз (точный адрес), наименование и количество груза, род упаковки, количество мест и массу груза. Отсутствие в заказе необходимых реквизитов означает, что договорные отношения между сторонами не установлены (постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 26.10.2007 г. № 15490/07[[8]](#footnote-8)).

В принципе заказ можно сделать и по телефону, но тогда, разумеется, у отправителя могут возникнуть проблемы при необходимости установить в суде факт подачи заказа.

Перевозка грузов нетоварного характера (грунт в отвалы, снег и другие грузы, по которым не ведется складской учет) оформляется не накладной, а актом замера или взвешивания.

Форма и порядок заполнения накладной утверждены Инструкцией от 30.11.1983 г. Министерства финансов СССР № 156, Государственного банка СССР № 30, Центрального статистического управления при Совете Министров СССР № 354/7, Министерства автомобильного транспорта РСФСР № 10/998 "О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом"[[9]](#footnote-9). Отправитель заполняет товарно-транспортную накладную, как правило, в четырех экземплярах и передает вместе с грузом представителю перевозчика шоферу-экспедитору, который расписывается во всех экземплярах, подтверждая прием грузов к перевозке. Первый экземпляр остается у отправителя для списания товарно-материальных ценностей, а остальные вручаются шоферу и передаются им получателю груза. Представитель получателя удостоверяет во всех экземплярах накладной прием груза своей подписью и печатью (штампом) и оставляет себе один экземпляр для оприходования товарно-материальных ценностей. Третий и четвертый экземпляры остаются у перевозчика в качестве приложений к счету за перевозку и к путевому листу. По согласованию с перевозчиком отправитель может выписывать дополнительные экземпляры товарно-транспортных накладных[[10]](#footnote-10).

1.2 Стороны в договоре перевозки грузов автомобильным транспортом

Интересна динамика представления об участниках договора перевозки и научно-правового исследования субъектного состава данной группы правоотношений. Длительное время многими правоведами роль истинных субъектов правоотношений по перевозке отводилась лишь грузоотправителю и перевозчику. В большей степени это можно объяснить тем, что в качестве договора перевозки как такового рассматривался, прежде всего реальный договор перевозки грузов. Таким образом, грузополучатель в таком случае оставался в качестве своего рода третьего лица в правоотношении.

На сегодняшний день структура правоотношений по перевозке настолько сложна, построена посредством взаимодействия и взаимозависимости различных этапов единого процесса, что цель данного процесса непосредственно доставка объекта перевозки в пункт назначения — уже зачастую не может быть достигнута при участии лишь двух этих субъектов. По этой причине к числу субъектов правоотношений по перевозке будет справедливо причислить и других лиц (многочисленные аэропорты, порты, пограничные железнодорожные станции и др.).

Немалая роль в этом разнообразии понимания и регулирования статуса участников перевозочных отношений отводится международным договорам, а также актам национального законодательства.

Например, в Конвенции ООН (Гамбург, 31 марта 1978 г) «О морской перевозке грузов»[[11]](#footnote-11) число участников договора перевозки («перевозчик», «грузоотправитель», «грузополучатель») увеличивается за счет фактического перевозчика. В ст. 1 этой Конвенции мы встретим следующие определения: «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

«Фактический перевозчик», по мнению Н.Ю Ерпылева, означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки[[12]](#footnote-12).

«Грузоотправитель» означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени или от лица которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки.

«Грузополучатель» означает лицо, управомоченное на получение груза[[13]](#footnote-13).

А в Конвенции ООН от 24 мая 1980 г. «О международных смешанных перевозках грузов» естественно возникает еще один «фигурант»: «Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора[[14]](#footnote-14).

При этом «Международная смешанная перевозка» означает в названной Конвенции перевозку грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как Определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой.

Дефиниции же понятий «грузоотправитель» и «грузополучатель» в этой Конвенции схожи с их дефинициями в Конвенции «О морской перевозке грузов».

В Конвенции «О международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа» содержится свое понятие «перевозчик». Под ним понимается юридическое или физическое лицо, осуществляющее международные перевозки пассажиров и багажа и зарегистрированное как субъект предпринимательской деятельности согласно законодательству государства местонахождения (ст. I)[[15]](#footnote-15).

Перевозчик – это лицо, осуществляющее в соответствии с законодательством предпринимательскую деятельность по перевозкам на основании договора перевозки или на иных законных основаниях непосредственно либо посредством сотрудничества с иными субъектами гражданского оборота.

В числе сторон договора перевозки наряду с перевозчиком значительное место занимает грузоотравитель. Надо сказать, что четкого и единого, общепринятого определения понятия «грузоотправитель», законодательство не предусматривает.

Большой энциклопедический словарь «Экономика и право» содержит несколько определений данного понятия. Однако наиболее подходящим из них является следующее: «грузоотправитель» — юридическое или физическое лицо, осуществляющее операции по отправке груза в соответствии с заключенным договором конкретному адресату». Действительно, данная дефиниция достаточно полно охватывает наиболее характерные свойства одной из сторон договора перевозки, если в понятие «груз» включить и багаж, также перевозимый на основании договора перевозки[[16]](#footnote-16).

Как уже отмечалось выше, в теоретическом отношении в качестве грузоотправителя может выступать как юридическое, так и физическое лицо. Однако на практике наибольшая доля в удельном весе всех перевозок, осуществляемых на территории большинства современных государств, происходит по инициативе коммерческих организаций, которые зачастую вступают с перевозчиками в договорные отношения по перевозке грузов (произведенной продукции и пр.) для доставки иным лицам во исполнение своих договорных обязательств по поставке товаров и др.

Изучая правовой статус грузополучателя в структуре правоотношений по перевозке грузов, необходимо отметить, что в юридической литературе еще с дореволюционных времен ведется дискуссия на предмет отнесения грузополучателя к определенной категории субъектов данной группы правоотношений. Некоторые ученые-правоведы полагают, что грузополучателя следует считать третьим лицом в договоре перевозки, некоторые характеризуют договор перевозки груза как договор о вручении исполнения третьему лицу (К.К. Яичков[[17]](#footnote-17)), иные авторы и вовсе считают грузополучателя и грузоотправителя одной стороной в договоре перевозки грузов (Л.И. Раппопорт, М.К. Александров-Дольник[[18]](#footnote-18)). Тем не менее наиболее сформированными и аргументированными, и в то же время совершенно противоположными по своей сути принято считать две существующие на сегодняшний день концепции: а) концепция, утверждающая, что договор перевозки является договором в пользу третьего лица; б) концепция, согласно которой грузополучатель является полноценной стороной договора, а сам договор перевозки грузов – не дву -, а многосторонним.

При этом сторонники первой концепции (например, В.В. Кулаков) доказывают ее истинность тем, что договор перевози грузов сам по себе служит достижению целей, на которые направлены первоначальные обязательства — договоры поставки и другие. Следовательно, договор перевозки выполняет своего рода посредническую функцию в процессе исполнения основного обязательства. Кроме того, потенциальный грузополучатель, выступающий непосредственно в договоре перевозки груза в качестве третьего лица, уже в момент заключения основного договора выражает свое согласие на последующее заключение договора перевозки, то есть выражает свое согласие стать конечным получателем груза[[19]](#footnote-19).

В свою очередь, приверженцы другой концепции аргументируют свою правоту тем, что договор перевозки является не дву-, а многосторонним, в котором грузополучатель выступает в роли полноправной стороны. Фактически все стороны договора — грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель — имеют в данном процессе одну общую цель — доставку груза в пункт назначения и вручение (получение) его грузополучателем либо уполномоченным им лицом.

Немало сторонников такой трактовки этого вопроса и среди наших современников. «Участником договора перевозки является также грузополучатель (получатель). Иногда грузоотправитель и грузополучатель являются одним и тем же лицом. Однако чаще всего в качестве грузополучателя (получателя) выступает физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза, багажа. Его наименование указывается в перевозочных документах»[[20]](#footnote-20). Действующее законодательство также неоднозначно трактует эту проблему.

Например, в ГК (ст. 739) закреплено понятие договора перевозки грузов, в котором в числе лиц, обремененных соответствующими обязанностями, то есть в числе непосредственно сторон этого договора, называет лишь грузоотправителя и перевозчика. В то же время другие нормы ГК содержат права и обязанности грузополучателя по отношению к перевозчику. Так, в ст. 751 ГК указано, что «до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном законодательством. Иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок»[[21]](#footnote-21).

В российском законодательстве можно найти и прямую установку на необходимость согласования условий договора перевозки с грузополучателем. Например, в Правилах перевозки железнодорожным транспортом грузов на особых условиях говорится следующее: «В случаях, если свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность»[[22]](#footnote-22).

При этом грузоотправитель перед заключением с перевозчиком договора перевозки груза на особых условиях должен согласовать данные условия с грузополучателем. Во-первых, представляется необходимым на законодательном уровне необходимо определиться и четко обозначить «кто есть кто» в договоре перевозки, как, указывает В.С. Каменков, в договоре транспортной экспедиции: «По договору 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»[[23]](#footnote-23).

Путь разрешения обозначенной проблемы видится в практическом подходе к ней. Это значит, что правоприменитель, и в первую очередь суд (хозяйственный суд), должен оценивать правовой статус каждого, из участников договора перевозки исходя из конкретных обстоятельств дела. Предпосылки для такого подхода также имеются. Скажем, если грузоотправитель и грузополучатель являются одним и тем же лицом, то, безусловно, такой договор будет двусторонним, и грузополучатель фактически будет стороной договора.

Нужно также учитывать, что на практике договор перевозки может представлять собой не идеально классический перевозочный контракт, а сложную компиляцию из частей различных договоров с множеством участников, имеющих неодинаковый правовой статус. И здесь без учета конкретных обстоятельств ни как не обойтись.

Арбитражные суды, как подтверждает судебная практика, именно так и поступают при разрешении споров, вытекающих из договора перевозки.

Так, решением арбитражного суда удовлетворен иск грузополучателя по следующим причинам. Суд установил, что перевозчик контролировал процесс погрузки груза ненадлежащим образом, а предпринятый грузоотправителем и водителем дополнительные действия по креплению груза не обеспечили его сохранности в пути следования, что привело к повреждению груза[[24]](#footnote-24).

Весьма большой интерес вызывает вопрос о правовом статусе иных транспортных организаций, не являющихся непосредственно сторонами договора перевозки, однако принимающих в процессе транспортировки груза самое активное участие. То же самое относится и к организациям, участвующим в правоотношениях по доставке и выдаче грузополучателю грузов и (или) багажа. Безусловно, данный вопрос привлекает внимание многих правоведов, и на сей счет среди ученых также существует своего рода спор, который заключается в наличии нескольких различных по своей сущности концепций.

Сторонники противоположной концепции, напротив, полагают, что промежуточные перевозчики, несмотря на факт их прямого участия в процессе перевозки, не наделены никакими правами и, соответственно, не обременены никакими обязанностями в отношении грузоотправителя и грузополучателя, ибо они отвечают сугубо за процесс

надлежащей транспортировки объекта перевозки в рамках того участка маршрута, в котором он должен этим заниматься в соответствии с договором и товарно-транспортной накладной.

Действующее законодательство о перевозке, в том числе по ее участникам (субъектам), нуждается в дальнейшем совершенствовании.

1.3 Обязанности и права в договоре перевозки грузов автомобильным транспортом

До прибытия автомобиля нужно подготовить груз к перевозке (затарить, подгруппировать по грузополучателям, заготовить товарно-транспортные документы, пропуска и т. п.). При предъявлении грузов в таре или упаковке следует замаркировать каждое грузовое место. Грузы, нуждающиеся в таре, должны предъявляться к перевозке в исправной таре, соответствующей государственным стандартам или техническим условиям. Сельскохозяйственные продукты можно передать в нестандартной таре, обеспечивающей их сохранность. Если указанная обязанность не будет выполнена в срок, обеспечивающий своевременную отправку, груз считается непредъявленным для перевозки. Предъявление груза перевозчику - это не право, а обязанность отправителя (п. 1 ст. 794 ГК РФ). Ответственность за ее неисполнение установлена п. 4 ст. 35 УАТ, согласно которой за простой транспорта по вине отправителя последний уплачивает штраф в размере пяти процентов провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении; одного процента среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки.

Время прибытия автомобиля под погрузку и его убытия нужно отметить в товарно-транспортных накладных. За нарушение этой обязанности с отправителя взыскивается штраф. Если возник спор с шофером перевозчика о времени подачи автомобиля под погрузку, стороны составляют акт о неправильной отметке времени прибытия. Если в пункте отправки работает диспетчер, он также вызывается для составления акта. Временем прибытия считается момент предъявления шофером путевого листа. Погрузка считается законченной после вручения шоферу оформленных товарно-транспортных накладных. Время пробега автомобиля от ворот или КПП к месту погрузки и обратно исключается при исчислении времени нахождения автомобиля под погрузкой. Если автомобиль прибыл ранее согласованного времени, указанного в заказе (заявке), можно начать погрузку либо с момента фактического прибытия (с этого момента автомобиль будет считаться прибывшим под погрузку), либо дождаться наступления установленного в заказе (заявке) времени (в этом случае и автомобиль считается прибывшим в согласованное время). Согласно УАТ погрузка, закрепление, укрытие и увязка грузов производятся силами отправителя. Но договор может возложить эту обязанность на перевозчика. Шофер обязан проверить соответствие укладки и крепления груза требованиям безопасности и сообщить отправителю о замеченных недостатках укладки и крепления. Отправитель обязан устранить такие недостатки. Приспособления для погрузки и перевозки (козлы, стойки, щитовые ограждения и т. п.) предоставляются и устанавливаются отправителем и снимаются получателем. В товарно-транспортной накладной отправитель указывает, должен ли перевозчик выдать эти приспособления получателю вместе с грузом либо возвратить отправителю за его счет. Брезент и веревки для укрытия и увязки грузов должен предоставить перевозчик с оплатой по тарифам[[25]](#footnote-25).

Груз вместе с относящимися к нему документами (сертификатами, удостоверениями, свидетельствами и т. д.) передается шоферу-экспедитору, который обеспечивает их передачу получателю.

Шофер-экспедитор предъявляет отправителю служебное удостоверение и путевой лист, заверенный печатью автотранспортного предприятия или организации.

Автомашина должна быть предоставлена перевозчиком в установленный договором срок в пригодном для перевозки груза состоянии.

Однако существуют основания, освобождающие перевозчика от ответственности за неподачу транспортных средств, а отправителя - за неиспользование поданных транспортных средств (ст. 36 УАТ РФ):

непреодолимая сила;

временных ограничения или запрета движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, по не зависящим от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причинам;

иных не зависящих от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причин.

Непригодное транспортное средство считается неподанным, и отправитель может от него отказаться. Конечно, возможны ситуации, когда отправитель предпочитает рискнуть и отправить груз на автомашине с явными неисправностями. В этом случае перевозчик также будет отвечать за утрату или повреждение груза, поскольку отказ от использования непригодного транспорта является правом, а не обязанностью отправителя[[26]](#footnote-26).

Но исполнение перевозчиком обязанности предоставить транспортное средство зависит и от отправителя, который должен обеспечить беспрепятственное движение автомобилей в пунктах погрузки и содержать в исправном состоянии подъездные пути.

После погрузки перевозчик выполняет свою основную обязанность - доставляет груз в пункт назначения, обеспечивая его сохранность в пути. Перевозка должна осуществляться по кратчайшему маршруту, открытому для движения автомобильного транспорта, кроме случаев, когда по дорожным условиям более рациональна перевозка с увеличенным пробегом. Основные обязанности перевозчика:

- обеспечить сохранность груза;

- доставить груз в установленный срок в пункт назначения. Перевозчик обязан доставить груз по кратчайшему маршруту в срок, определяемый правилами перевозок в зависимости от вида груза и расстояния перевозки.

В ходе перевозки грузоотправитель вправе давать в отношении перевозимого груза обязательные для перевозчика указания, допускаемые транспортными уставами и кодексами (изменение грузополучателя или станции назначения и др.). Как указывает А.Н. Антюхин, в случае возникновения в ходе перевозки груза препятствий к дальнейшей его перевозке перевозчик обязан известить грузовладельца и поступить с грузом в соответствии с указаниями грузовладельца, которые последний должен дать в кратчайший срок[[27]](#footnote-27). Перевозчик обязан выдать груз в пункте назначения указанному в транспортных документах грузополучателю. Выдача груза - завершающий этап исполнения договора.

Перевозчик обязан уведомить получателя о прибывшем в его адрес грузе. Получатель обязан принять и вывезти груз, поступивший в его адрес. Он вправе отказаться от принятия груза только в случае, если качество груза изменилось настолько, что исключает возможность его использования. В случае прибытия незаказанного груза получатель обязан принять его на ответственное хранение, выяснить действительную принадлежность груза и распорядиться им в соответствии с полученными указаниями его собственника с отнесением на него всех расходов, понесенных в связи с принятием, хранением и транспортировкой этого груза. Обычно выгрузка груза производится силами грузополучателя. Транспортными уставами и кодексами устанавливаются сроки выгрузки груза, а также штрафы за их просрочку. При выдаче груза получатель при участии перевозчика обязан проверить состояние груза в соответствии с правилами перевозок этим видом транспорта. В случае обнаружения несохранности груза об этом должен быть составлен коммерческий акт. В случае отказа получателя от уплаты провозных и иных платежей перевозчик вправе удерживать груз до их полной уплат

1.4 Правовое регулирование обязательств в договоре перевозки груза автомобильным транспортом

Под транспортными обязательствами в литературе обычно понимаются гражданско-правовые обязательства, применяемые в сфере транспортной деятельности. Исследование их правовой природы имеет важное значение как для совершенствования правового регулирования, отношений, опосредуемых данными обязательствами, так и для формирования правильной правоприменительной практики[[28]](#footnote-28). Ядро транспортных обязательств составляют обязательства по перевозке грузов и пассажиров. Исторически перевозка являлась разновидностью подряда. Согласно п. 3 ст. 1738 Свода гражданских законов в предмет договора подряда включалась, в частности, «перевозка людей и тяжестей сухим путем и водой». Позиция законодателя нашла отражение и в трудах дореволюционных цивилистов. Так, Д. И. Мейер включал в свое определение договора подряда «перевозку тяжести»[[29]](#footnote-29). К.П. Победоносцев также относил договор перевозки грузов и кладей (называемый им фрахтовым договором) к группе обязательств подряда и поставки[[30]](#footnote-30). На смешанный характер договора перевозки указывал и Г.Ф. Шершеневич: «Договор перевозки вообще есть сложное отношение. Здесь есть личный наем, насколько перемещение требует личных сил или услуг перевозчика; имущественный наем, насколько перемещение соединяется с пользованием чужими вещами, напр. вагонами; поклажа, насколько железнодорожный перевозчик обязывается к сохранению вверенного ему груза; поручение, насколько этот перевозчик выполняет возложенные на него отправителем задачи, напр. взыскивает наложенный платеж»[[31]](#footnote-31). Однако уже в проекте Гражданского уложения перевозке была посвящена отдельная глава, что свидетельствовало о признании договора перевозки самостоятельным договорным типом.

В литературе советского периода обязательства по перевозке груза и пассажиров рассматривались преимущественно в качестве самостоятельного обязательственного типа. Но при классификации гражданско-правовых обязательств, по свидетельству Е.Д. Шешенина, «одни авторы включают перевозку в группу обязательств по оказанию услуг, другие выделяют отдельную группу обязательств по перевозке»[[32]](#footnote-32). В самостоятельную группу выделял перевозки (грузовые, пассажиров и багажа, буксировка) О.С. Иоффе[[33]](#footnote-33). К. обязательствам об оказании услуг относили перевозку О.А. Красавчиков6, И.А. Танчук[[34]](#footnote-34), А. Г. Быков[[35]](#footnote-35) и др. Их позиция и возобладала в современной правовой литературе.

В качестве основания для отнесения транспортных обязательств к обязательствам об оказании услуг обычно указывается их объект — транспортные услуги. Такое указание содержится в определении транспортного обязательства Т.П. Савичева: «обязательство, в силу которого одно лицо — перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица — грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа — определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо — оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон»[[36]](#footnote-36). По мнению В.Т. Смирнова и Д.А. Медведева, предмет договора перевозки составляют «услуги по доставке вверенных перевозчику материальных ценностей (грузов) в пункт назначения»[[37]](#footnote-37). Их позицию разделяет и А.Г. Калпин. Он считает, что предметом договора перевозки «служит деятельность перевозчика по перемещению груза или пассажира и багажа в пункт назначения и выдаче груза и багажа управомоченному лицу....Она представляет собой транспортную услугу, выражающуюся в пространственном перемещении груза, пассажира, багажа»[[38]](#footnote-38). Основным аргументом А.Г. Калпина при квалификации действий перевозчика по перемещению груза, пассажира и багажа в качестве услуг является отсутствие результата в овеществленной форме[[39]](#footnote-39). Аналогичные доводы приводит и В.В. Витрянский, критикуя отнесение ряда транспортных договоров к договорам на выполнение работ: «Данный признак подрядных договоров не имеет места ни в одном из транспортных договоров по определению, поскольку в ходе транспортировки не создаются материальные ценности либо иной результат, который мог бы быть передан заказчику (грузоотправителю). Предмет большинства транспортных договоров заключается в действиях по перемещению материальных ценностей либо обеспечению (обслуживанию) этого процесса. Ни один из транспортных договоров не может быть признан договором подрядного типа»[[40]](#footnote-40).

Однако критерий наличия или отсутствия овеществленного результата сам по себе весьма ненадежен. Его использование в качестве ключевого признака услуги подвергается справедливой критике, которая основана на анализе п. 2 ст. 779 ГК РФ. А.Ю. Кабалкин отмечает, что «одним из условий договора туристического обслуживания чаще всего является предоставление определенных транспортных средств»[[41]](#footnote-41). Т.Л. Левшина также допускает возможность наличия у некоторых видов услуг материального результата. «Более того, — пишет она, — в рамках одного вида услуги осуществление деятельности или действий может иметь материальный результат, а может и не иметь»[[42]](#footnote-42). Недостатки данного критерия проявляются и в попытках разграничить договор подряда и договор перевозки. Удачный пример приводит Ю.А. Романец: «Погрузочно-разгрузочные работы или подъем мебели на десятый этаж жилого дома также направлены на перемещение груза. Однако этот признак не делает указанные обязательства перевозочными»[[43]](#footnote-43). Приведенный пример наглядно демонстрирует, что и при выполнении работ по договору подряда результат может иметь настолько не овеществленную форму, насколько это имеет место и в договоре перевозки.

Ю.А. Романец видит специфику договора перевозки в использовании при пространственном перемещении грузов или пассажира транспортного средства[[44]](#footnote-44), и с этим трудно не согласиться. Однако он не разграничивает обязательства по выполнению работ и обязательства об оказании услуг, объединяя их в единую классификационную группу обязательств по выполнению работ (оказанию услуг). Представляется, что в качестве критерия разграничения работ и услуг целесообразно использовать предмет деятельности при выполнении работ. В качестве предмета деятельности при выполнении работ могут выступать только вещественные, материальные блага, в то время как при оказании услуг воздействие оказывается на невещественные, нематериальные блага[[45]](#footnote-45).

При таком подходе к обязательствам об оказании услуг может быть отнесено только обязательство по перевозке пассажиров, так как только в рамках данного обязательства в качестве объекта воздействия при совершении действий по перемещению транспортными средствами выступает нематериальное благо — свобода передвижения, которому корреспондирует личное неимущественное право — право гражданина на свободное передвижение (п. 1 ст. 27 Конституции РФ).

При перевозке грузов и багажа воздействие оказывается на вещественные блага, следовательно, данные действия являются по своему характеру работами, а обязательства по перевозке грузов и багажа подлежат включению в группу обязательств по выполнению работ. Сущность выполняемых работ, т.е. характер совершаемых действий, зависит от типа обязательства по выполнению работ. При перевозке грузов и багажа характер совершаемых действий заключается в пространственном перемещении груза или багажа посредством транспортного средства.

Самостоятельный характер двух типов договоров перевозки — договора перевозки пассажиров и договора перевозки грузов — подтверждается их конструктивными отличиями друг от друга, которые, в свою очередь, обусловлены различиями в их правовой природе. Договор перевозки пассажиров является консенсуальным, а договор перевозки грузов — реальный. Договор перевозки пассажиров заключается между транспортной организацией — перевозчиком и пассажиром и является двусторонним, в договоре перевозки грузов участвуют, как правило, перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель. Кроме того, договор перевозки пассажиров является публичным и относится к договорам присоединения. Абсолютно несопоставимы права и обязанности сторон по данным договорам, за исключением, может быть, основной обязанности перевозчика — доставить багаж, груз или перевезти пассажира в пункт назначения. Специфика договора перевозки пассажира прослеживается и в праве на односторонний отказ пассажира от договора, который предусмотрен транспортными уставами и кодексами. Особого внимания заслуживает вопрос о соотношении договора перевозки пассажира и договора перевозки багажа. Одни авторы обосновывают существование единого обязательства по перевозке груза и багажа, другие рассматривают обязательство перевозки багажа как самостоятельное по отношению к обязательству о перевозки пассажиров.

На относительную самостоятельность соглашения о перевозке багажа указывает Т.Е. Абова: «Одним из условий договора перевозки пассажира является его право на перевозку багажа за плату по тарифу. Реализуется это право путем передачи (вручения) пассажиром перевозчику багажа и тем самым хотя и сопутствующего договору перевозки пассажира, но самостоятельного соглашения о доставке в пункт назначения багажа»[[46]](#footnote-46). Г.П. Савичев отмечал, что «включение в единое понятие договора перевозки как пассажира, так и его багажа не дает оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров»[[47]](#footnote-47). Еще более определенную позицию заняли В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев, которые сформулировали определение договора перевозки багажа[[48]](#footnote-48). В качестве основного различия данных договоров и Г.П. Савичев, и В.Т. Смирнов с Д.А. Медведевым указали на реальный характер договора перевозки багажа, в то время как договор перевозки пассажира является консенсуальным.

Однако их доводы не убедили В.В. Витрянского. Он пишет: «Очевидно, что действия пассажира по сдаче багажа и действия перевозчика по его доставке в пункт назначения и выдаче багажа пассажиру не выхолили за пределы предмета договора перевозки пассажира и должны квалифицироваться как действия сторон по исполнению обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира....При таком подходе, когда перевозка багажа оценивается в качестве действий по исполнению консенсуального договора перевозки пассажира, ни о каком реальном характере перевозки багажа (впрочем, как и о самом договоре) не может быть и речи»[[49]](#footnote-49). Менее категоричен в своих суждениях А.Г. Калпин, но он также утверждает, что «перевозка багажа не рассматривается в ГК или в каком-либо из транспортных уставов и кодексов как разновидность договора перевозки. Она неотделима от перевозки пассажира, так как потребовать принять от него багаж вправе лишь пассажир, т.е. лицо, получившее проездной билет и тем самым уже вступившее в договор пассажирской перевозки со своим контрагентом»[[50]](#footnote-50).

Позиция сторонников самостоятельности договора перевозки багажа представляется все же более обоснованной. Дополнительным аргументом в данной дискуссии может служить и выявленное в настоящей работе различие в объектах обязательства перевозки пассажиров и обязательства перевозки багажа.

Отнесение обязательства перевозки пассажиров к обязательствам об оказании услуг, а обязательств перевозки грузов и багажа — к обязательствам по выполнению работ тем не менее не исключает возможность правового регулирования отношений перевозки в рамках единой главы 40 ГК РФ. Следует отметить, что те нормы данной главы, которые посвящены как перевозке грузов и багажа, так и перевозке пассажиров, носят преимущественно бланкетный характер, что позволяет обеспечить специфику в регулировании как отношений по перевозке грузов и багажа, так и отношений по перевозке пассажиров, но уже на уровне транспортных уставов и кодексов. Примером бланкетной нормы является норма п. 1 ст. 793 ГК РФ, отсылающая к транспортным уставам и кодексам в части ответственности сторон при неисполнении или ненадлежащем исполнении ими обязательств по перевозке. Однако в тех случаях, когда объем и основания ответственности перевозчика установлены непосредственно в ГК РФ, правовое регулирование не унифицировано. Так, в ст. 794, 796 ГК РФ устанавливается ответственность перевозчика по договору перевозки грузов, а ст. 795, 800 ГК РФ посвящены ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира.

Исходя из различий в объектах обязательств, опосредующих отношения в сфере транспортной деятельности, вызывает сомнение и обоснованность выделения единого транспортного обязательства[[51]](#footnote-51). Более предпочтительна позиция В.В. Витрянского. Он справедливо утверждает, что понятием «транспортные договоры» «можно объединить договоры, используемые (применяемые) в транспортной деятельности. Однако следует учитывать, что в данном случае речь идет о самых различных договорах, относящихся к разным типам гражданско-правовых обязательств и отличающихся в том числе своей родовой принадлежностью»[[52]](#footnote-52).

Квалификация обязательств по перевозке груза и багажа как обязательств по выполнению работ имеет, скорее, теоретическое значение. Договоры перевозки, как базовые договоры в системе транспортных договоров, получили достаточно полное правовое регулирование в рамках соответствующих уставов и кодексов. Однако наряду с договором перевозки выделяются и другие транспортные договоры, регулирующие отношения, так или иначе связанные с перевозками. Определение их правовой природы приобретает важное значение при выборе модели правового регулирования, а также способов правового регулирования.

Включение обязательств перевозки в одну группу с подрядными обязательствами не означает безусловного распространения норм о подряде на транспортные договоры, хотя в литературе указывается на возможность применения данных норм к отдельным транспортным договорам. Так, О.Н. Садиков, характеризуя договоры об организации перевозок (ст. 789 ГК РФ) и договоры между транспортными организациями (ст. 799 ГК РФ), квалифицирует их как «особые договоры транспортного права, которые обслуживают процесс транспортировки, но договором перевозки не являются и должны быть отнесены к числу договоров подрядного типа, регулируемых в основном нормами транспортного права и субсидиарно-общими нормами о подряде»[[53]](#footnote-53). Представляется, что применение к транспортным договорам норм о подряде возможно только в случаях, прямо указанных в законе, а не субсидиарно. Такой подход к правовому регулированию транспортных договоров позволяет учитывать и то обстоятельство, что транспортные договоры не однородны по своей правовой природе.

В настоящее время существует огромное многообразие услуг которые способны обеспечивать индивидуальное и коллективные потребности участников гражданского оборота. Сохранение особенности каждой из таких услуг может быть по общему правилу обеспечено при условии, если будет проведена необходимая дифференциация в их регулировании в рамках общего понятия договора услуг. С учетом этого обстоятельства законодатель, определяя место услуг в ГК, мог бы, казалось, воспользоваться в качестве образца для регулирования отношений, возникающих по поводу возмездного оказания услуг, моделями построения тех глав ГК, в которых наряду с общими положениями о договоре определенного типа содержится регулирование в соответствующих пределах каждого из его видов, например, купля-продажа, аренда и др. Однако применительно к услугам такое решение было бы практически невозможным. Причина этому — обилие используемых в гражданском обороте разновидностей услуг. Институт возмездного оказания услуг предназначен для регулирования тех правоотношений, которые, с одной стороны, не могут быть эффективно регламентированы подрядными нормами, а с другой по своей значимости и индивидуализирующим их свойствам еще не достигли той степени, при которой оказывается необходимым выделение каждого из них в особый договорной тип[[54]](#footnote-54).

Давая общую характеристику месту рассматриваемых обязательств в системе гражданско-правовых договоров, следует обратить внимание на два момента:

1) договор возмездного оказания услуг, так же как и договор подряда, относится к группе обязательств, направленных на выполнение работы;

2) правоотношения возмездного оказания услуг имеют особенности. Отличающие их от подряда, которые и послужили причиной формирования самостоятельного договорного института.

Решающее значение для разграничения договоров подряда и оказания услуг имеет лежащий в их основе характер интереса соответствующей стороны — заказчика. Если этот интерес сводится к совершению действий, налицо договор возмездного оказания услуг, а в случае, когда предполагается совершение действий с передачей результата, имеет место договор подряда, в котором большое внимание уделено акту сдачи-приемки работ. Результат в договоре подряда должен быть не только определенно обозначенным, но и отделимым от действий. В этой связи услуги имеют место, прежде всего тогда, когда результат действий если и есть, то находится за пределами договора.

Обязательства по оказанию услуг — относительно новый для нашего законодательства институт, хотя отдельные виды услуг в той или иной форме встречались и раньше (поручение, экспедиция и т.п.). Возможно, со временем нормы об обязательствах по оказанию услуг станут играть роль общих положений для всех подобных обязательств. В настоящее же время законодатель, во избежание коллизии правовых норм и руководствуясь принципом законодательной экономии, установил правило о неприменении норм гл. 39 ГК ко всем обязательствам по оказанию услуг, самостоятельно урегулированным в кодексе. Так, из сферы действия гл. 39 ГК исключены такие обязательства по оказанию услуг, как поручение и комиссия[[55]](#footnote-55). При этом сам перечень обязательств, на которые не распространяется действие гл. 39 ГК, поскольку в него попали как обязательства по оказанию услуг, так и обязательства, не являющиеся таковыми, свидетельствует о том, что позиция законодателя в определении границ обязательств по оказанию услуг и оптимальных форм их правового урегулирования еще не устоялась.

В последнее время в гражданском законодательстве появляются все новые виды договоров оказания услуг, ранее неизвестные отечественной правовой системе. Аналогичная тенденция прослеживается и в зарубежных государствах, где стремительно растет доля услуг в имущественном обороте, вытесняя торговлю материальными вещами и технологией.

В целом развитие правового института возмездного оказания услуг можно предположить по нескольким направлениям. Прежде всего, это усиление нормативного содержания гл. 39 ГК «Возмездное оказание услуг», выполняющей в настоящее время, образно говоря, роль «отчего дома» для тех договоров возмездного оказания услуг, которые не обрели статус поименованного договора в ГК РФ. Данное положение не исключает параллельного развития норм, посвященных правовому регулированию отдельных видов договоров возмездного оказания услуг на уровне специального законодательства.

Сам процесс «отпочковывания» новых договорных типов будет осуществляться по мере «накопления» и нормативного оформления специфических юридических признаков каждого договора. Возможно, что сценарий «отпочковывания» в ГК будет представлен на первом этапе дифференциацией норм о договорах, отражающих видовые особенности того или иного договора возмездного оказания услуг в рамках гл. 39 ГК. На втором этапе — «отпочковывание» норм в самостоятельный правовой институт, но при условии наличия объективных предпосылок — критериев, свидетельствующих о новом типе договора[[56]](#footnote-56).

Глава 2. Ответственность в договоре перевозки автомобильным транспортом

2.1 Ответственность в международных перевозках

Осуществление перевозки грузов возможно в рамках заключения следующих договоров:

— договора перевозки непосредственно с организацией-перевозчиком;

— договора транспортной экспедиции, на основании которого на экспедитора возлагаются обязанности по выполнению или организации выполнения перевозки груза.

Ответственность при осуществлении перевозки грузов может возникать в связи с нарушением различных условий договора, однако наиболее часто встречающимися на практике являются ситуации применения ответственности в связи с нарушением сроков доставки груза или не сохранностью груза, под которой понимается утрата, недостача или повреждение (порча) груза.

Гражданский кодекс РФ в отношении ответственности за нарушение любых обязательств устанавливает общее правило, заключающееся в том, что должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств (ст. 393 ГК РФ). Размер убытков в общем случае определяется в соответствии со ст. 15 ГК РФ как совокупность реального ущерба и упущенной выгоды.

В то же время гражданское законодательство допускает возможность применения ограниченной ответственности, однако только в тех случаях, когда это прямо предусмотрено законом или договором (п. 1 ст. 15, п. 1 ст. 400 ГК РФ).

Ответственность перевозчика по внутренним перевозкам

Ответственность за нарушение условий договора перевозки определяется соглашением сторон, если Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное (п. 2 ст. 784, п. 1 ст. 793 ГК РФ).

Вместе с тем допускается по соглашению сторон ограничение или исключение ответственности перевозчика, установленной законом, но только в случаях, прямо предусмотренных транспортными уставами и кодексами.

Из приведенных положений законодательства относительно установления ответственности (или ее ограничения) по договору перевозки, очевидно, следует приоритет норм закона, и в первую очередь, Гражданского кодекса РФ. Одновременно допускается возможность дополнительной договорной ответственности, если данный вид (размер), ответственности предусмотрен законодательством или такая возможность прямо не запрещена законом[[57]](#footnote-57).

Ответственность за нарушение сроков доставки в Гражданском кодексе РФ отсутствуют нормы, регулирующие ответственность за нарушение сроков доставки грузов. Такая ответственность, но только для междугородных перевозок, предусмотрена Уставом автомобильного транспорта РСФСР, утвержденным постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 г. № 12 с последующими изменениями и дополнениями (далее — УАТ РСФСР), далее УАТ РФ от 8 ноября 2007 г. В соответствии со ст.34 п.11 главы 6 за просрочку доставки груза перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку груза в размере девяти процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза. Общая сумма штрафа за просрочку доставки груза не может превышать размер его провозной платы. Просрочка доставки груза исчисляется с двадцати четырех часов суток, когда должен быть доставлен груз, если иное не установлено договором перевозки груза. Основанием для начисления штрафа за просрочку доставки груза служит отметка в транспортной накладной о времени прибытия средства в пункт выгрузки. Отсутствие законодательно установленных мер ответственности за нарушение сроков доставки груза при городской и пригородной перевозки внутри Российской федерации не исключает возможность договорного регулирования в этой части с учетом общих положений гражданского законодательства об ответственности сторон. В то же время если груз не был выдан грузополучателю по его требованию: при городской и пригородной перевозке — в течение 10 дней со дня приема груза, при междугородной перевозке — в течение 30 дней по истечении срока доставки, а при перевозке в прямом смешанном сообщении — по истечении четырех месяцев со дня приема груза к перевозке, то согласно п. 3 ст.14 УАТ РФ от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ грузоотправитель и грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещение за утрату груза. Пример: Перевозчик по своей вине нарушил срок доставки груза при междугородней перевозке на 3 суток. Провозная плата, уплаченная заказчиком за перевозку, составила 20 000 руб.

Размер неустойки за нарушение срока доставки груза 3 суток составит 27 % (9% \*3).

Сумма неустойки составит 5 400 руб. (20 000 руб. \* 27%).

Ответственность за несохранность груза. Ответственность за несохранность груза возлагается на перевозчика с момента принятия груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю, если перевозчик не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело[[58]](#footnote-58).

В частности, к обстоятельствам, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, относятся случаи несохранности груза в следствие: а) вины грузоотправителя (грузополучателя); б) особых естественных свойств перевозимого груза; в) недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применения тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути; г) сдачи груза к перевозке без указания в товарно-транспортных документах его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении; д) сдачи к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму. Таким образом, гражданское законодательство устанавливает презумпцию виновности перевозчика в случае несохранности груза и, соответственно, его обязанность доказывать свою невиновность. Однако в отдельных случаях для этого перевозчику достаточно лишь подтвердить наличие соответствующих обстоятельств, в результате чего уже заказчик должен доказать, что эти обстоятельства не исключают виновность перевозчика в несохранности груза. Перечень таких обстоятельств приведен в ст.34 гл.6 УАТ РФ от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ п.7. Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа в размере:

стоимости утраченных или недостающих груза, багажа в случае утраты или недостачи груза, багажа;

суммы, на которую понизилась стоимость груза, багажа в случае повреждения (порчи) груза, багажа или стоимости груза, багажа в случае невозможности восстановления поврежденных (испорченных) груза, багажа;

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

объявленной стоимости в случае утраты груза, багажа, а также невозможности восстановления груза, багажа, сданных для перевозки с объявленной ценностью и испорченных или поврежденных. Стоимость груза, багажа определяется исходя из цены груза, багажа, указанной в счете продавца или предусмотренной договором перевозки груза, договором перевозки пассажира, а при отсутствии счета или указания цены, в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей, повреждением (порчей) перевозимых груза, багажа, возвращает грузоотправителю или грузополучателю, пассажиру провозную плату, полученную за перевозку утраченных, недостающих, поврежденных (испорченных) груза, багажа, если эта провозная плата не входит в стоимость груза.

Таким образом, по мнению И.С. Иванова, при возложении вины за несохранность груза на перевозчика ответственность последнего ограничена стоимостью груза, упущенная выгода и иные расходы заказчика (за исключением провозной платы) не возмещаются[[59]](#footnote-59).

Обращаем внимание, что в случае обнаружения впоследствии считавшегося недостающим груза (в том числе при нарушении сроков доставки), заказчик вправе потребовать выдачи ему этого груза, возвратив перевозчику полученное за его утрату или недостачу возмещение. Однако это не исключает права заказчика потребовать от перевозчика уплаты штрафа за нарушение сроков доставки в порядке, установленном ст. 14 УАТ РФ от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ. Пример: ООО (поставщик) заключило договор поставки партии ткани на сумму 100 000 руб. с ОАО. Условиями договора предусмотрена уплата поставщиком неустойки в сумме 5 000 руб. в случае невыполнения обязательств по поставке товара.

Для доставки груза ООО заключило договор перевозки с ЗАО (перевозчик) с объявлением ценности груза в размере 100 000 руб. Провозная плата, уплаченная перевозчику, составила 10 000 руб.

Во время перевозки на автомобиле, перевозящем груз, вышло из строя сцепное устройство, в связи, с чем произошло его опрокидывание в реку. В результате данного ДТП весь груз был испорчен. В такой ситуации ЗАО ООО за испорченный груз в размере объявленной стоимости 100 000 руб. и возвращает провозную плату в размере 10 000 руб.

Убытки ООО по выплате неустойки ОАО в размере 5 000 руб. за недоставку товара, возникшие по вине перевозчика, возмещению последним не подлежат[[60]](#footnote-60).

Пример: ООО (поставщик) заключило договор поставки партии ткани на сумму 100 000 руб. с ОАО.

Для доставки груза ООО заключило договор перевозки с ЗАо (перевозчик) с объявлением ценности груза в размере 100 000 руб. Провозная плата, уплаченная перевозчику, составила 10 000 руб.

Транспортировка осуществлялась при сопровождении экспедитора (представителя ООО) в контейнере с пломбами ООО. При передаче груза ОАО все пломбы были в исправном состоянии. ОАО при приеме товара выявлен брак на сумму 20 000 руб.

В такой ситуации ЗАО (перевозчик) освобождается от ответственности в отношении бракованного груза. Отсутствуют основания и в отношении возврата части провозной платы, приходящейся на бракованный груз.

Убытки по бракованной продукции относятся на счет поставщика, так как перевозчик доказал отсутствие своей вины[[61]](#footnote-61).

Порядок определения норм применимого права к правоотношениям сторон по перевозке грузов зависит от целого ряда факторов, в частности от государственной принадлежности участников (местонахождение участников в различных государствах), территории, на которой происходит исполнение обязательств, а также от условий договора.

Учитывая международный характер перевозок, а также возможное участие в договорных отношениях иностранных лиц, правовое регулирование таких правоотношений осуществляется в соответствии с нормами международного частного права и условиями договора. То есть в каждом конкретном случае правоотношения сторон по международной перевозке груза будут регулироваться действующими международными договорами (конвенциями), а в случае их отсутствия - нормами национального законодательства, применение которого установлено соглашением сторон[[62]](#footnote-62). При отсутствии такого соглашения вопросы применимого права определяются судом на основании коллизионных норм, определяемых по законодательству страны, в которой находится суд, рассматривающий дело.

В частности, в российском законодательстве коллизионные нормы сформулированы в разделе VI "Международное частное право" части третьей Гражданского кодекса РФ. Согласно п. 1 ст. 1186 ГК РФ право, подлежащее применению к гражданско-правовым отношениям с участием иностранных юридических лиц, определяется на основании международных договоров Российской Федерации, Гражданского кодекса РФ, других законов (п. 2 ст. 3 ГК РФ) и обычаев, признаваемых в Российской Федерации.

Если невозможно определить право, подлежащее применению, а также отсутствует соглашение сторон о подлежащем применению праве, применяется право страны, где находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора[[63]](#footnote-63). Этой стороной в договоре перевозки является перевозчик (подл. 6 п. 3 ст. 1211 ГК РФ).

Правоотношения сторон по договору перевозки регулируются также нормами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов[[64]](#footnote-64), заключенной в Женеве 19.05.1956 г. (далее — Конвенция). Применение норм национального законодательства стран, к которым принадлежат участники договора перевозки, носит субсидиарный характер (постановление Высшего Арбитражного суда РФ от 30.09.2007 г. № 7127/07[[65]](#footnote-65)). Российская Федерация является участницей данной Конвенции как правопреемник СССР.

Ответственность перевозчика при перевозке в международном сообщении установлена главой IV Конвенции.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за опоздание доставки.

Вместе с тем предусматриваются отдельные случаи, когда перевозчик освобождается от ответственности, например, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли по вине заказчика, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избегнуть которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить (п. 2 ст. 17 Конвенции). При этом бремя доказывания того, что потеря груза, его повреждение или опоздание доставки было вызвано указанными обстоятельствами, лежит на перевозчике[[66]](#footnote-66).

Ответственность за нарушение сроков доставки. В случае просрочки с доставкой и если заказчик докажет, что просрочка нанесла ущерб, перевозчик обязан возместить ущерб, который не может превышать платы за перевозку (п. 5 ст. 23 Конвенции). То есть в отличие от внутренних перевозок, когда предусматривается выплата штрафа, вне связи с потерями заказчика, Конвенция устанавливает обязательное наличие ущерба заказчика, связанного с нарушением перевозчиком сроков доставки, который и подлежит возмещению. При этом величина возмещения ограничивается размером платы за перевозку.

Аналогично российскому законодательству, п. 1 ст. 20 Конвенции предоставляет право заказчику без представления иных доказательств считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение тридцати дней по прошествии установленного срока или, когда такового не было, в течение шестидесяти дней со дня принятия груза перевозчиком.

В этом случае ответственность наступает как за несохранность груза.

Ответственность за несохранность груза. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза, начиная с момента принятия груза к перевозке и до его сдачи грузополучателю. В случае отсутствия обстоятельств, исключающих вину перевозчика, размер ущерба, вызванный несохранностью груза, определяется на основании его стоимости в месте и во время принятия его для перевозки. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки, или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества (ст. 23 Конвенции).1

Указанное ограничение не применяется, если по обоюдному согласию и при условии уплаты надбавки к провозной плате была оформлена декларация о стоимости груза или декларация о дополнительной ценности груза при доставке, в размере которых и будет определяться ответственность перевозчика за потерю груза (п. 6 ст. 23, 24, 26 Конвенции).

Ограничение, установленное п. 3 ст. 23 Конвенции, также не применяется, если ущерб был вызван злоумышленным поступком перевозчика или произошел по его вине. Таким образом, ответственность перевозчика за несохранность груза определяется в следующих размерах: 1) освобождается от ответственности – при форс-мажорных обстоятельствах, вине заказчика или иных обстоятельствах, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить; 2) в полном размере ущерба – в случае вины перевозчика в форме умысла; 3) в размере ущерба с учетом ограничений установленных п.3 ст.23 Конвенции – в случае вины в форме, отличной от умысла; 4) в размере объявленной стоимости (ценности) груза – в случае вины перевозчика в любой форме при наличии декларации о стоимости груза или декларации о дополнительной ценности груза при доставки и уплате надбавки к провозной плате. Кроме того, подлежат возмещению оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза полностью или в пропорции, соответствующей размеру ущерба при частичной потере, иной убыток возмещению не подлежит (п. 4 ст. 23 Конвенции). Вместе с тем Конвенцией предусмотрено право заказчика потребовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению. Проценты исчисляются из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной рекламации или же, если таковой не последовало, со дня подачи иска (п. 1 ст. 27 Конвенции. В международной перевозке также предусмотрено право заказчика требовать от перевозчика возврата ранее утраченного (и в отношении которого получено возмещение) и обнаруженного впоследствии груза (ст. 20 Конвенции). Однако порядок подтверждения заказчиком своего желания воспользоваться указанным правом имеет ряд отличий от аналогичного порядка по внутренним перевозкам. Как отмечает В.С. Каменков, в международной перевозке заказчик дополнительно обязан в письменной форме уведомить перевозчика о своем требовании и получить письменное подтверждение принятия к сведению данного требования, при этом такое право действует в случае, если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения[[67]](#footnote-67).

2.2 Ответственность экспедитора по внутренним перевозкам

Взаимоотношения сторон в рамках договора транспортной экспедиции, в том числе и ответственность сторон, регулируются положениями главы 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция» и Федеральным законом от 30.06.03 № 87-ФЗ "О транспортно- экспедиторской деятельности" (далее — Закон № 87-ФЗ).

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с правилами главы 25 ГК РФ и Законом № 87-ФЗ, т. е. речь идет о возмещении всех понесенных клиентом убытков (реального ущерба и упущенной выгоды). Это основное отличие ответственности экспедитора по сравнению с ответственностью перевозчика, который, во всяком случае, несет ограниченную ответственность в рамках реального ущерба.

Однако, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик (ст. 803 ГК РФ). Соответственно, в этом случае возможна только ограниченная ответственность экспедитора в размерах, указанных выше для перевозчика. Ответственность за нарушение сроков доставки. Согласно п. 1 ст. 9 Закона № 87-ФЗ экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента[[68]](#footnote-68).

Соответственно, ограничение ответственности экспедитора за нарушение сроков доставки груза возможно только:

на основании условий договора в размере, установленном в договоре, или в случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательств вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, в размере штрафа из расчета 9 % провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 90 % этой платы.

При этом нарушение срока доставки свыше тридцати дней, а если такой срок договором не определен, нарушение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки в соответствии с п. 7 ст. 7 Закона № 87-ФЗ, влечет за собой признание груза утраченным.

В этом случае ответственность экспедитора определяется по правилам, установленным для ответственности за несохранность груза. Ответственность за несохранность груза. Статья 7 Закона № 87-ФЗ предусматривает ответственность экспедитора за несохранность груза в полном размере причиненных убытков, в том числе возмещение реального ущерба, возврат уплаченного вознаграждения и упущенной выгоды[[69]](#footnote-69).

Размер реального ущерба определяется по аналогии с договорами перевозки — в размере действительной или объявленной стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, на дату добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, на дату принятия судебного решения.

При этом ответственность наступает, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (форс-мажорные обстоятельства).

Таким образом, в Законе № 87-ФЗ также зафиксирован принцип презумпции виновности исполнителя по договору — экспедитора.

Возврат экспедитором ранее полученного вознаграждения, не включенного в стоимость груза, осуществляется в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, но только в том случае, если это прямо предусмотрено условиями договора (п. 3 ст. 7 Закона № 87-ФЗ).

Как указывает А.В. Соловых, ответственность экспедитора перед клиентом за несохранность груза определяется следующим образом:

— экспедитор не несет ответственности — при форс-мажорных обстоятельствах или вине клиента;

— экспедитор несет ответственность по правилам, по которым перед экспедитором несет ответственность перевозчик (т. е. возможна ограниченная ответственность) — в случае вины перевозчика;

— экспедитор несет полную ответственность — в остальных случаях, если иное не предусмотрено условиями договора[[70]](#footnote-70).

В отношении международных перевозок Закон № 87-ФЗ прямо предусматривает ограничение ответственности экспедитора. При этом ограничения устанавливаются не в отношении возможности включения в сумму возмещения отдельных видов убытков (ущерба, упущенной выгоды, вознаграждения экспедитора), а исключительно по стоимостному размеру.

Так, общее ограничение ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей при перевозках в международном сообщении в соответствии с п. 3 ст. 6 Закона № 87-ФЗ установлено в размере 666,67 расчетной единицы (СДР) за место или иную единицу отгрузки.

В то же время, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется по тем же правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Учитывая, что ст. 803 ГК РФ и п. 2 ст. 6 Закона № 87-ФЗ сформулированы общим образом и отсутствуют какие-либо исключения, указанные нормы распространяются и на международные перевозки[[71]](#footnote-71).

Ответственность за нарушение сроков поставки. При нарушении сроков доставки Закон № 87-ФЗ не предусматривает особенных норм, регулирующих ответственность экспедитора при международных перевозках, поэтому применяются общие правила ответственности с учетом общего ограничения, установленного в п. 3 ст. 6 Закона № 87-ФЗ.

При нарушении сроков доставки экспедитор несет ответственность в следующих размерах:

освобождается от ответственности — если нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента;

в размере причиненных клиенту убытков, но не более размера провозной платы, при наличии доказательств ненадлежащего исполнения договора перевозки перевозчиком (п. 5 ст. 23 Конвенции);

в размере причиненных клиенту убытков, но не более 666,67 СДР за место или иную единицу отгрузки, в остальных случаях[[72]](#footnote-72).

Ответственность за несохранность груза. Ответственность экспедитора за несохранность груза при международных перевозках имеет дополнительные ограничения по размеру реального ущерба. Так, п. 2 ст. 7 Закона №87-ФЗ устанавливает ограничение реального ущерба в пределах двух расчетных единиц за килограмм общего веса груза. Однако такое ограничение не применяется в случае, если более высокая сумма возмещена лицом, за которое отвечает экспедитор. Вид перевозки не влияет на правила возврата вознаграждения, т. е. применяется порядок, аналогичный предусмотренному при внутренних перевозках[[73]](#footnote-73).

Вместе с тем любое ограничение ответственности, установленное Законом № 87-ФЗ для международных перевозок, применяется только в случае, если экспедитор докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности (п. 4 ст. 6 Закона № 87-ФЗ).

Исходя из этого, ответственность экспедитора за несохранность груза определяется в следующих размерах:

освобождается от ответственности — при форс-мажорных обстоятельствах или вине клиента;

в размере ответственности перевозчика — при наличии доказательств ненадлежащего исполнения договора перевозки перевозчиком;

в полном размере (без ограничений) причиненных клиенту убытков, в случае вины экспедитора в форме умысла или грубой неосторожности;

— в размере причиненных клиенту убытков, с ограничениями, установленными Законом № 87-ФЗ, в случае вины экспедитора, отличной от умысла или грубой не осторожности.

2.3 Ответственность перевозчиков при перевозке груза в прямом и смешанном сообщении

Перевозки в прямом смешанном сообщении — сложный и стратегически важный вид транспортной деятельности. При этом правовое регулирование данного вида перевозок уже много лет находится в недоработанном состоянии из-за отсутствия Федерального закона о смешанных (комбинированных) перевозках, ссылка на который содержится в ст. 788 ГК РФ и ст. 128 Устава железнодорожного транспорта РФ[[74]](#footnote-74) (далее — УЖТ) и который, как ожидалось, будет принят еще в конце прошлого века.

На рассмотрение Государственной Думы вносился не один проект, но данный закон так до сих пор и не принят, и правовое регулирование смешанных перевозок по-прежнему осуществляется на основании соответствующих разделов транспортных уставов и кодексов. Несовершенство такой системы очевидно. Во-первых, в Кодексе торгового мореплавания и Воздушном кодексе подобные разделы (главы) отсутствуют вообще. Во-вторых, понятно, что нормы, касающиеся смешанных перевозок в УЖТ и Кодексе внутреннего водного транспорта[[75]](#footnote-75), регулируют отношения, возникающие при таких перевозках, лишь в минимально необходимом объеме и только в привязке к своему виду транспорта.

Фактором, усложняющим правовое регулирование перевозок груза в прямом смешанном сообщении, является более сложный по сравнению с обычными перевозками субъектный состав, увеличенный как минимум на еще одного перевозчика. В.В. Кадала предполагает обратиться к теме, которая отечественной правовой наукой рассматривается весьма редко: определить некоторые особенности ответственности перевозчиков при осуществлении доставки грузов в прямом смешанном сообщении[[76]](#footnote-76). В соответствии со ст. 79 УЖТ в случав утраты, недостачи, повреждения (порчи) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность перед грузополучателем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий грузы; в свою очередь, указанный перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к перевозчику соответствующего вида транспорта или организации, осуществляющей перевалку грузов, по вине которых допущены утрата, недостача или повреждение грузов.

Такая система ответственности перевозчика в договоре смешанной перевозки введена УЖТ 2003 г. До этого императивной обязанности отвечать перед грузополучателем у перевозчика, выдающего грузы, не было, он мог привлекать для несения ответственности других перевозчиков, пересылая им полученную претензию, что во многом усложняло и удлиняло процесс возмещения причиненного перевозчиком вреда. Как справедливо отмечал В.В. Витрянский, «такая структура ответственности означала пересылку претензий от транспортной организации, ее получившей, к иной транспортной организации, которую адресат считал виновной в нарушении срока доставки груза... Подобная схема ответственности за просрочку доставки или утрату грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, по необходимости сопровождавшаяся системой пересылки претензий, не способствовала надлежащей защите нарушенных прав грузоотправителей и грузополучателей и нуждалась в кардинальном изменении»[[77]](#footnote-77).

В настоящее время интересы грузоотправителей и грузополучателей защищаются в первую очередь. Однако определенные сложности в возложении ответственности за утрату, повреждение или просрочку доставки груза на виновного перевозчика есть.

Согласно приведенной ст. 79 УЖТ первоначально ответственность за груз в полном объеме несет перевозчик, выдающий грузы, и именно он должен возместить грузополучателю реальный ущерб, даже если груз был поврежден или утрачен на транспорте другого перевозчика. И в этом случае у него даже нет возможности дать мотивированный ответ на претензию, так как организация, участвующая в смешанной перевозке, может отвечать лишь за «свой» участок пути и свои действия во время перевозки (т. е. ответить, сославшись на вину другого перевозчика, он, конечно, может, но от необходимости возмещения ущерба грузополучателю, несмотря на отсутствие вины, это его не избавит). А так как утрата, порча или повреждение груза все же произошли, но по вине одного из предыдущих перевозчиков, на неподконтрольном выдававшему грузы перевозчику участке дороги, то ему остается лишь выплатить требуемые денежные средства в полном объеме, после чего обратиться с иском к тому перевозчику, которого он считает виновным в утрате или недостаче груза. И в этом «внутреннем» разбирательстве перевозчиков могут возникнуть существенные сложности[[78]](#footnote-78).

Например, если перевозчиков будет больше двух. Тогда понесшему бремя ответственности перед грузополучателем перевозчику при предъявлении регрессного требования к одному из предыдущих перевозчиков придется либо доказывать вину одного из предыдущих перевозчиков (скорее всего только на основании отметок в передаточных ведомостях), либо предъявлять иск к обоим (всем) перевозчикам как к солидарным должникам[[79]](#footnote-79). В обоих случаях вероятны дальнейшие споры и встречные иски между перевозчиками относительно нанесения вреда перевозимому грузу, меры и степени ответственности каждого и т.п. Следующий вопрос касается суммы возмещения ущерба в том случае, если выдававший груз перевозчик невиновен, но при этом не знает, при каких обстоятельствах на предыдущих участках пути произошла порча, повреждение или утрата груза, и соответственно не знает о возможных контраргументах своего коллеги-перевозчика, способных уменьшить взыскиваемую сумму (обстоятельства непреодолимой силы, вина третьих лиц и т.д.). Таким образом, он будет обязан выплатить грузополучателю полную стоимость утраченного или поврежденного груза, в то время как ответственность виновного перевозчика может исчерпываться меньшей суммой (или отсутствовать вообще). В этом случае могут возникнуть сложности с регрессным возмещением убытков, так как перевозчик, выдавший грузы, будет, естественно, пытаться получить полную сумму, выплаченную грузополучателю по решению суда (или в добровольном порядке на основании претензии грузополучателя или грузоотправителя), а перевозчик, на чьем участке был утрачен или поврежден груз (частично по его вине, частично вследствие форс-мажорных обстоятельств), будет готов возместить лишь сумму в пределах своей вины[[80]](#footnote-80). И кто-то из них окажется пострадавшим, в результате чего ему останется лишь впоследствии сделать попытку взыскать часть суммы груза (или всю сумму), поврежденного или утраченного без вины перевозчика, с грузовладельца в качестве неосновательного обогащения. При разрешении спора по иску предпринимателя без образования юридического лица Шинаровского Б.М. к ОАО «РЖД» Арбитражным судом Самарской области первый перевозчик был привлечен в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований (постановление ФАС Поволжского округа от 11.01.2008 г. по делу № А55-2928/08-18[[81]](#footnote-81)). Вероятно, это единственно возможный способ соблюдения интересов предыдущего перевозчика в рассмотренной ситуации, позволяющий полно и всесторонне исследовать обстоятельства утраты или повреждения груза. В случае с просрочкой доставки груза система предъявления претензий аналогична. При перевозках грузов в Прямом смешанном сообщении устанавливается единый конечный срок для всех перевозчиков. Он определяется исходя из совокупности сроков доставки грузов всех участвующих в данной перевозке видов транспорта и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на транспортах соответствующих видов. Согласно ст. 75 УЖТ в случае нарушения общего срока доставки грузов в прямом смешанном сообщении ответственность за просрочку доставки груза несет перевозчик транспорта соответствующего вида, выдавший груз. Этот перевозчик вправе предъявить требование о возмещении убытков к организации того вида транспорта, по вине, которой допущена просрочка доставки груза. Иными словами, приведенная удобная для клиента модель ответственности перевозчика, выдающего грузы, применяется и к этому случаю нарушения обязательств, вытекающих из договора смешанной перевозки[[82]](#footnote-82). Таким образом, законодатель в первую очередь заботится о защите интересов грузоотправителя и грузополучателя — сторон, заплативших деньги за оказываемые им услуги. Это естественная и здоровая тенденция современного общества. Точно так же приоритетна защита интересов покупателя в договоре купли-продажи, интересы заказчика в договоре возмездного оказания услуг и т.д. В рассмотренных нами примерах на первоочередное удовлетворение обслуживаемой стороны направлена система немедленного возмещения причиненного одним или несколькими перевозчиками вреда перевозчиком, выдающим грузы. Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ постановлением от 17.01.2006 № 9512/05 подчеркнул, что при нарушении общего срока доставки груза в прямом смешанном сообщении ответственность несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдавший груз. И если пунктом назначения является железнодорожная станция, надлежит руководствоваться ст. 75 и 97 Устава железнодорожного транспорта, в соответствии с которыми ответственность железной дороги выражается в виде уплаты пеней в размере 9% платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера[[83]](#footnote-83). При этом ВАС РФ устранил ряд нарушений применения законодательства регулирующего смешанные перевозки, допущенных судами предыдущих инстанций.

Во-первых, железная дорога назначения, получив претензию грузоотправителя, вместо того чтобы удовлетворить ее в порядке, предусмотренном ст.70 УЖТ, видимо, «по старой законодательной памяти» переслала претензию соперевозчику - ОАО – «Сахалинское морское пароходство». При этом забавно, что пароходство, не обратив внимания на этот казус, данную претензию удовлетворило. Во-вторых, ВАС РФ указал на ошибочность, мнения перевозчиков, полагавших, руководствуясь ч. 2 ст.170 Кодекса торгового мореплавания РФ[[84]](#footnote-84), что ответственность за просрочку грузов ограничивается суммой фрахта. Высшая инстанция подчеркнула, что, поскольку груз следовал в прямом смешанном сообщении и конечным пунктом являлась железнодорожная станция, КТМ в данном случае неприменим[[85]](#footnote-85).

Развивая тему перевозок в прямом смешанном сообщении с участием железнодорожного транспорта, стоит заострить внимание еще на одном типовом нарушении. Наиболее часто предъявляемая претензия при перевозках грузов железнодорожным транспортом связана с задержкой подачи вагонов. Данная задержка может произойти только по вине железной дороги. Особенности смешанных перевозок, ответственность за задержку вагонов довольно необычной: она может быть двойной или отсутствовать вообще. Рассмотрим случай двойной ответственности. При прямых железнодорожных перевозках транспортная организация, осуществляющая перевозку грузов железнодорожным транспортом, во всех случаях несет ответственность за неподачу вагонов в установление, время (задержка подачи) на основании ст. 94 и 100 УЖТ[[86]](#footnote-86). Размер штрафа зависит от срока задержки, исчисляемого в часах, причем задержка от пятнадцати минут до часа принимается за полный час, а задержка менее чем на пятнадцать минут в расчет не принимается (ст. 100 УЖТ). При этом наложение санкций за задержку подачи вагонов при перевозках одним видом транспорта (в данном случае железнодорожным) не влияет на сроки доставки груза в целом. Так как согласно ст. 33 УЖТ исчисление срока доставки грузов начинается с 24 часов дня приема грузов для перевозки, перевозчик может задержать подачу вагонов под погрузку на час или на неделю, но в любом случае лишь после окончания приема грузов для него начнет идти срок, предоставленный для доставки грузов в пункт назначения. При прямых смешанных перевозках будет действовать то же правило, если транспортная организация, осуществляющая перевозку железнодорожным транспортом, будет являться стороной, принимающей грузы у грузоотправителя[[87]](#footnote-87). С момента погрузки грузов в вагоны (контейнеры) начнет течь общий для перевозчиков срок. А вот если перевозчик на железной дороге будет не первым звеном цепи, а принимающим грузы у другой транспортной организации для дальнейшей перевозки, такого монопольно-вольготного положения у него не будет, так как срок для доставки грузов, установленный для всех перевозчиков, уже будет идти параллельно со сроком задержки подачи вагонов по вине «железнодорожника». И именно эта задержка подачи вагонов впоследствии может стать причиной просрочки доставки груза в смешанных перевозках. И тогда перевозчик будет нести двойную ответственность за одно нарушение: собственно за задержку подачи вагонов в соответствии с указанными нормами УЖТ (здесь кредитором будет первый перевозчик, а должником — железная дорога), а также за последовавшее в связи с этой задержкой нарушение общего срока доставки груза в пункт назначения (кредитор — грузополучатель, должники — перевозчики)[[88]](#footnote-88).

И заканчивая разговор об ответственности перевозчиков, осуществляющих доставку груза прямым смешанным сообщением, немного внимания уделим теории. Дискуссионным вопросом распределения ответственности соперевозчиков груза в смешанном сообщении является ее характер — солидарный или долевой. Споры об этом ведутся уже более века. Взгляд на ответственность перевозчиков при перевозках в прямом смешанном сообщении, как на ответственность солидарную, возник еще в конце XIX — начале XX века. Основным аргументом стала неделимость объекта договора перевозки. Так, еще И.М. Рабинович указывал: «Предмет договора перевозки по существу своему неразделен (доставка груза в целости в место назначения). Следовательно, каждый из возчиков, состоящих контрагентами по этому договору, считается обязанным исполнить весь договор, а это означает, что все они отвечают друг за друга солидарно»[[89]](#footnote-89). Позднее к такому же выводу пришел А.Г. Гусаков[[90]](#footnote-90). В дальнейшем к мнению о солидарном характере ответственности перевозчиков, участвующих в прямом сообщении, присоединился М.А. Тарасов, который указывал, что «договор перевозки по самой природе, в силу нераздельности своего предмета, устанавливает солидарную ответственность участников перевозки»[[91]](#footnote-91).

Теоретиком идеи долевой ответственности перевозчиков в договоре перевозки в прямом смешанном сообщении был К.К. Яичков. Непризнание солидарного характера этого обязательства он обосновывает отрицанием двух признаков солидарности: возможностью предъявления требований только к транспортной организации назначения груза, а не к любому из должников и отрицанием неделимости предмета обязательства при перевозке груза. По его утверждению, «в отношениях по перевозке грузов в прямом и в прямом смешанном сообщении не может быть солидарности на стороне транспортных предприятий, ответственность их, как правило, является долевой»[[92]](#footnote-92). Определенной вехой в исследовании данной проблемы стала статья Г.Б. Астановского «Правовое положение грузополучателя и принцип реального исполнения в договоре перевозки». Автором детально проанализированы все аргументы и доводы в пользу обеих точек зрения, накопленные за предыдущее столетие, а также заострено внимание на еще двух терминах, характеризующих ответственность соперевозчиков, использующихся, впрочем, гораздо реже — «смешанная» и «совместная ответственность». Основное значение указанных дефиниций по Астановскому, — распределение ответственности между должниками по долям, при этом доли определяются соразмерно степени их вины[[93]](#footnote-93). В современной правовой науке также часто высказывается позиция о долевом характере ответственности перевозчиков при перевозках в прямом смешанном сообщении. В.Т. Смирнов, анализируя конструкцию солидарной ответственности и считая ее неприемлемой, предлагает рассматривать ответственность транспортных организаций при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении как долевую. В обоснование своей точки зрения В.Т. Смирнов выдвигает довод о том, что каждый вид транспорта несет самостоятельную ответственность за ненадлежащее исполнение договора перевозки на своем участке следования груза. Эта раздельность в исполнении единого обязательства по перевозке грузов, по его мнению, дает основание считать ответственность при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении долевой. Как нам представляется, продолжает Смирнов, перевозчики при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении не могут нести солидарной ответственности за сохранность грузов, так как в их взаимоотношениях отсутствует главный признак, присущий солидарной обязанности должников, — право кредитора требовать исполнения обязательства в полном объеме от любого должника. Транспортное законодательство исключает возможность предъявления претензий и исков к промежуточным организациям-перевозчикам[[94]](#footnote-94). К данной позиции присоединяется и В.А. Егиазаров[[95]](#footnote-95). Подобная аргументация долевого характера ответственности соперевозчиков не выглядит очень убедительной, поскольку строится преимущественно на отрицании солидарности ответственности, а не доказательстве ее долевого характера. Формируется некая логическая модель, из которой получается следующее: нет одного признака солидарной ответственности — значит, ответственность не солидарная — значит, она долевая. Во-первых, деление ответственности на солидарную и долевую не является бинарным, т. е. таким, при котором одно явление имеет две и только две разновидности, которые являются взаимоисключающими и вместе исключают третью. Из утверждения «данная ответственность не является солидарной» еще не следует с неизбежностью вывод, что она является долевой, так как существуют и другие виды ответственности (смешанная, совместная, субсидиарная и т.д.). Во-вторых, в указанных сочинениях, помимо опровержения мнения о солидарности ответственности перевозчиков, не представляется стопроцентно убеждающих аргументов о долевом характере этой ответственности.

При этом оговорку законодателя «если не предусмотрено иное», предполагается, следует трактовать не как возможность, в том числе требовать исполнения всей совокупности долевых обязательств от одного из должников (в этом случае размоется грань различия между долевыми и солидарными обязательствами), но лишь как возможность того, что доли могут быть неравными (например, ответственность участников простого товарищества по обязательствам, не связанным с осуществлением предпринимательской деятельности, наступает пропорционально стоимости его вклада в общее дело (ч. 1 ст. 1047 ГК РФ). Так трактуют данную статью, например Т.Е. Абова и А.Ю. Кабалкина[[96]](#footnote-96). В действительности, думается, можно взять на себя смелость сделать вывод о своеобразной солидарной ответственности с ограничением права требования кредитора. Это ограничение обусловлено как раз-таки возможностью грузополучателя предъявить иск лишь к последнему перевозчику. Другие ключевые признаки солидарной ответственности налицо, а именно: обязанность одного должника исполнить обязательство в полном объеме и право последующего регрессного требования к другим должникам. Да и к тому же согласно ч. 2 ст. 322 ГК РФ обязанности нескольких должников по обязательству, связанному с предпринимательской деятельностью, по умолчанию являются солидарными, если законом или договором не предусмотрено иное. Ни один из разделов транспортных уставов и кодексов, регулирующих перевозки груза прямом смешанном сообщении, не содержит указания о несолидарном характере ответственности перевозчиков.

Глава 3. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств в договоре перевозки груза автомобильным транспортом

3.1 Понятие удержания

В соответствии с новыми экономическими, социальными, политическими потребностями современного российского общества возникла необходимость кардинального реформирования законодательной системы Российской Федерации.

Удержание отличается от всех других способов обеспечения исполнения обязательств, прежде всего тем, что закрепляется напрямую в законе и может использоваться вне отдельного договора об обеспечении[[97]](#footnote-97). Особенностью является то, что удержание как институт частного права в некоторых ситуациях имеет соприкосновение с публичным правом, когда возникают коллизии, связанные с захватом имущества и разграничением с уголовно-правовыми отношениями[[98]](#footnote-98). Существует явная потребность анализа таких коллизий. Интерес представляет уточнение, в каких отношениях применяется институт удержания: в договорных и внедоговорных или исключительно в договорных отношениях.

Появилась новая форма защиты гражданских прав — самозащита (ст. 14 ГК РФ). Институт самозащиты интересен в том плане, что он соотносится с удержанием как способом обеспечения исполнения обязательств. Важен совмещенный анализ удержания и самозащиты.

Дискуссионным является вопрос о предмете права удержания, который закрепляется законодателем как «вещь». Сложность проблемы заключается в новизне института и незначительности практики работы соответствующих юридических механизмов. Однако потребность такого законодательного нововведения явно существовала, достаточно сказать о том, что удержание как способ обеспечения исполнения обязательств закрепляется в законодательстве многих стран. Довольно узкая законодательная формулировка удержания как способа обеспечения исполнения обязательств (всего две статьи в ГК РФ) и отсутствие четкого доктринального толкования создают теоретический «вакуум» для правоприменения[[99]](#footnote-99).

Институт удержания не является абсолютно новым для нашего права: он имел место в некоторых формах в дореволюционном праве, являлся объектом ряда исследований известных российских цивилистов. Поэтому большое значение имеет современный анализ на основе взаимосвязи с историей происхождения института. Практика судебного рассмотрения дел, в которых применяются нормы об удержании, на сегодняшний день незначительна. Нет однозначного подхода на первый взгляд к несложным ситуациям. Рассмотрение судами подобных дел имеет особенности, анализ которых позволяет выявить основные направления совершенствования действующего законодательства, а также определить истинную природу и назначение удержания[[100]](#footnote-100). В деятельности правоохранительных органов часто возникает проблема применения удержания в той или иной ситуации, то есть с введением в ГК РФ норм об удержании (ст. ст. 359, 360) появилась проблема квалификации самостоятельных действий кредитора в отношении имущества, принадлежащего должнику[[101]](#footnote-101).

Объектом воздействия обеспечительных средств является воля. Таким образом, суть обеспечительных средств, в том числе и удержания, — это воздействие на волю должника с целью понуждения его к исполнению обязательства. О.Г. Ершов указывает, что удержание представляет собой институт обязательственного права и носит акцессорный характер к основному обязательству[[102]](#footnote-102). О принадлежности института к обязательственному праву свидетельствует ряд признаков. Удержание не пользуется защитой, если вещь вышла из непосредственного обладания кредитором, который обеспечивал ею свое обязательство, в отличие от залога, который обладает «правом следования», то есть у залогодержателя есть возможность истребовать вещь из чужого незаконного владения, в том числе из владения залогодателя.

Можно отметить еще один важный признак, который подчеркивает принадлежность института удержания к обязательственному праву. В случае если контрагентом ретентора стал не собственник вещи, а другой ее законный владелец, то удержание в данном правоотношении не пользуется защитой, точнее сказать, ретентор не сможет обеспечить свои требования, поскольку невозможно наложить взыскание на это имущество. Об этом объективно свидетельствует судебная практика[[103]](#footnote-103).

Удержание во внедоговорном обязательстве незаконно, поскольку «рождается» самовольно, не из титульного владения, как в конкретных обязательствах. Это еще раз дает основание утверждать, что сегодня применять удержание во внедоговорных обязательствах невозможно, поскольку ситуация будет усугубляться главным образом конфликтом с публично-правовыми отношениями. Подобные действия можно охарактеризовать как самозащиту, когда еще предстоит выяснить соразмерность ее способа нарушению[[104]](#footnote-104).

Из анализа характера владения предметом удержания следует, что оно должно сохраняться при применении механизма реституции, несмотря на то, что реституция имеет значительные публично-правовые признаки в этом механизме. Лицо имеет право требования к контрагенту, тем более что обязательственные отношения могли существовать на постоянной основе, где трудно различить, из какой именно сделки одно лицо имеет долг перед другим, как, например, в договоре комиссии, когда трудно определить конкретную комиссионную сделку.

Анализ арбитражной практики применения удержания как способа обеспечения исполнения обязательств позволяет сделать определенные теоретические выводы. Часто удержание осуществляется при отсутствии долга. Во всяком случае, наличие долга не доказывается надлежащим образом сторонами. При нынешнем законодательном закреплении общих правил об удержании (ст. ст. 359, 360 ГК) невозможно его применение в отношении имущества, которое принадлежит должнику не на праве собственности, а находится у него в ином законном владении. В частности, арендатор не смог удержать товар, который находился у должника-комиссионера по договору комиссии[[105]](#footnote-105). Судоремонтная организация не смогла обеспечить удержанием требования, поскольку судно отдавалось в ремонт не собственником, а его законным владельцем — иностранной компанией. Препятствием явилась ст. 237 ГК, в которой говорится об обращении взыскания на имущество по обязательствам собственника. В нормах об удержании не содержится правил, в которых бы закреплялась возможность удержания имущества, находящегося у должника не только на праве собственности, но и находившегося в ином законном владении, что подчеркивает малую эффективность обеспечительного средства и необходимость придания «силы» посредством законодательной поправки.

Главное, что стоит усвоить участникам гражданского оборота, — применять удержание следует только при наличии четких на то оснований. Удержание возможно только чужой вещи, поэтому в некоторых ситуациях, когда вещь не передается, точнее — задерживается, часто происходит неправильная квалификация подобных действий, например, может быть приостановление исполнения обязательства (ст. 328 ГК РФ). Прослеживается тенденция «исковой активности» лица, против которого применено удержание, то есть должника. Лицо, которое считает, что обязательство не исполнено, не проявляет активности в отношении обеспечения своих требований за счет удерживаемого имущества. Скорее всего, такая ситуация вызвана тем, что удерживаемое имущество значительно превышает по своей стоимости долговые требования. К тому же оно обеспечивает возмещение пеней и процентов, о чем объективно свидетельствует постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 30 октября 2007 г. дело № А55-2486/07-9: «Утверждение суда о том, что применение истцом к ответчику ответственности в виде взыскания пеней при наличии у истца признаков удержания имущества не может быть признано правомерным, поскольку неустойка и удержание относятся к различным гражданско-правовым институтам»[[106]](#footnote-106).

3.2 Судебная практика права удержания в транспортном законодательстве

В последнее время стороны договора в целях обеспечения своих прав требования все чаще прибегают к удержанию имущества должника, о чем наглядно свидетельствует судебная практика. Вместе с тем сторона, реализуя, казалось бы, свое субъективное право удержания, предусмотренное ст. 359 ГК РФ, не всегда получает желаемый результат. В той ситуации, когда дело доходит до судебного разбирательства, суд, неожиданно для потерпевшей стороны, приходит к выводу, что последняя не имело законного основания удерживать чужое имущество. Часто основанием для такого судебного решения служит вывод о том, что к рассматриваемому спору общие положения об удержании не подлежат применению, так как на этот счет есть специальное правовое регулирование.

Итак, учитывая вышеизложенное, попытаемся рассмотреть особенности правового регулирования права удержания в договорах перевозки.

В целом обьем нормативно-правовых актов, в которых содержатся нормы о праве удержания, сравнительно невелик. Правовую основу составляют глава 23 Гражданского кодекса РФ (ст. 329, ст. 359-360)[[107]](#footnote-107), а также отдельные положения части второй Гражданского кодекса РФ (ст. 712, п. 4 ст. 790, п. 3 ст. 972, п. 2 ст. 996)[[108]](#footnote-108). Ряд специальных положений содержится в транспортном законодательстве, в частности в Федеральном законе от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспидиционной деятельности», в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2003 г. № 24-ФЗ, в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-Ф3.

Почему же возникают коллизии применения норм об удержании на практике? Прежде всего стоит заметить, что положения ст. 3 59 ГК РФ сформулированы таким образом, что в них нет места иному, отличному от закрепленного, правовому регулированию. Иными словами, в п. 1, 2 ст. 359 ГК РФ нет формулировок, которые указывали бы на их диспозитивность. И только в п. 3 данной статьи говорится о том, что правила настоящей статьи применяются, если договором не предусмотрено иное. Обратим внимание, что иное можно может быть предусмотрено только в договоре.

В юридической литературе данное положение гражданского закона толкуется неоднозначно. Ряд авторов считают, что стороны еще до нарушения основного обязательства могут заключить соглашение об удержании и предусмотреть в нем иные основания применения права удержания, чем те, которые закреплены в ст. 359 ГК РФ[[109]](#footnote-109). По нашему мнению, более верной является точка зрения другой группы ученых, которые полагают, что «нормы об удержании все же носят диспозитивный характер, поскольку сторонам предоставлено право предусмотреть в договоре условие, исключающее применение названного способа обеспечения исполнения обязательства»[[110]](#footnote-110). К аналогичному выводу приходит и Л.Н. Якушина, особо отмечая, что «между сторонами может быть только соглашение о неприменении данного способа вообще либо к отдельным предметам обязательства»[[111]](#footnote-111). Действительно, исходя из сущности самого удержания, можно с уверенностью утверждать, что стороны не вольны самостоятельно изменять основания возникновения права удержания, свои права и обязанности, появляющиеся в результате удержания, так как право удержания возникает только на основании закона, а не договора. До нарушения основного обязательства предмет права удержания не индивидуализирован в отличие, например, от залога.

И все же возникает вопрос: почему «иное» может быть предусмотрено только в договоре? Разве законодатель не вправе предусмотреть в нормативно-правовом акте специальное правовое регулирование некоторой группы общественных отношений, если их специфика того требует? Представляется, что на этот вопрос следует ответить положительно.

Как отмечает современный исследователь права удержания С.В. Сарбаш, во второй части ГК РФ данная правовая конструкция «имеет существенные особенности в применении, некоторые из которых вызывают серьезные дополнения общих правил об удержании»[[112]](#footnote-112).

Рассмотрим некоторые особенности применения права удержания на примере положений о перевозке, закрепленных в главе 40 ГК РФ. Договором перевозки груза считается договор, по которому 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 (п. 1 ст. 785 ГК РФ). Аналогичные права и обязанности перевозчика и пассажира предусмотрены для договора перевозки пассажира и багажа (п. 1 ст. 786 ГК РФ).

Для, целей настоящей статьи особый интерес представляет основная обязанность отправителя (пассажира) уплатить провозную плату, которая устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Этой обязанности отправителя (пассажира) корреспондирует право перевозчика требовать плату за перевозку. Согласно п. 4 ст. 790 ГК РФ перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей по перевозке (ст. 359, 360), если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором перевозки или не вытекает из существа обязательство.

Право удержания в договоре перевозки имеет ряд особенностей, или, как отмечает С.В. Сарбаш, «имеет особенный режим»[[113]](#footnote-113). Это проявляется, во-первых, в том, что применение права удержания в договоре перевозки может быть ограничено помимо договора также законом, иными правовыми актами или вытекать из самого обязательства. Как уже было показано выше, общие положения об удержании являются не столь диспозитивными.

Во-вторых, применительно к отношениям по перевозке законодатель конкретно указал управомоченное лицо, которое может воспользоваться правом удержания. Им является перевозчик. Означает пи это, что вторая сторона — отправитель (пассажир) — не вправе воспользоваться правом удержания для обеспечения исполнения своих требований? Известно, что договор перевозки является взаимным, то есть таким, в котором права и обязанности есть и у той, и у другой стороны. В ст. 359 ГК РФ законодатель более широко подошел к определению управомоченного субъекта, назвав его кредитором. В двусторонних (синаллагматических) договорах одно и то же лицо одновременно является и кредитором, и должником. Таким образом, отправитель (пассажир) также должен быть субъектом права удержания согласно ст. 359 ГК РФ. Есть ли здесь противоречие между общей и специальной статьями ГК РФ? Нет, противоречие здесь только кажущееся. Для того чтобы в этом убедиться, нужно кратко охарактеризовать суть отношений по перевозке.

Дело в том, что и в нормах о договоре перевозки, и в п. 1 ст. 359 ГК РФ реализация права удержания обусловлена неисполнением обязанности по уплате денежных средств. А перевозчик никаких денежных сумм выплачивать отправителю (пассажиру) не должен, следовательно, последний не может использовать этот способ обеспечения исполнения обязательств против перевозчика. Более того, у отправителя может просто не оказаться никаких вещей перевозчика.

В-третьих, отличие права удержания в договоре перевозки состоит также в том, что «неуплата провозной платы, причитающейся перевозчику, рассматривается как специальное основание для возникновения права на удержание»[[114]](#footnote-114), в то время кок общие нормы о праве удержания называют в качестве оснований возникновения права удержания только неисполнение в срок обязательства по оплате вещи, подлежащей передаче должнику, или обязательства по возмещению связанных с нею издержек и других убытков. Это отличие является следствием особенностей отношений по перевозке. Так как здесь речь идет не об оплате вещей (груза или багажа), а об оплате оказанных транспортных услуг, стоимость которых выражается в виде провозной платы и других платежей. И хотя Гражданский кодекс РФ не разъясняет, что следует понимать под «другими платежами по перевозке», их неуплата также является основанием для применения права удержания груза или багажа. Здесь же отметим, что уплата этих платежей — это обязанность отправителя груза, как стороны по договору перевозки. Таким образом, на первый взгляд может показаться, что право удержания в договоре перевозки не имеет никаких существенных особенностей, которые в корне отличали бы его от того права удержания, которое предусмотрено в общих нормах, тем более что и в п. 4 ст. 790 ГК РФ содержится отсылка к ст. 3 59, 360 ГК РФ.

Выше дана сравнительная характеристика так называемого общегражданского права удержания и права удержания по договору перевозки.

Одним из немаловажных вопросов, который носит отнюдь не формальный характер, является вопрос о применении к отношениям по перевозке абз. 2 п. 1 ст. 359 ГК РФ, в котором предусмотрено «предпринимательское» право удержания. Так, в одном из случаев компания (далее — истец, отправитель) обратилась в суд с иском к индивидуальному предпринимателю (далее — ответчик, перевозчик) об истребовании имущества из чужого незаконного владения. Исковые требования были мотивированы тем, что ответчик незаконно, в нарушение п. 4 ст. 790 ГК РФ, удерживает имущество истца — три порожних контейнера и контейнер с мебелью. Было установлено, что истец надлежаще исполнил свои обязанности по данному договору перевозки, в частности полностью оплатил провозную плату. Ответчик же в своих возражениях указал на то, что он вправе удерживать спорные контейнеры вплоть до расчета за ранее оказанные услуги по другим договорам перевозки, сославшись при этом на норму ГК РФ о том, что удержанием вещи могут обеспечиваться также требования хотя и не связанные с оплатой вещи или возмещением издержек на нее и других убытков, но возникшие из обязательства, стороны которого действуют как предприниматели. В данном случае стороны действительно являлись субъектами предпринимательской деятельности. Суд кассационной инстанции, проверив законность обжалованных судебных актов и обсудив доводы жалобы, согласился с мнением нижестоящих судебных инстанций и в своем постановлении указал, что «ответчик удерживает 3 порожних контейнера и контейнер с мебелью по расчетам за предыдущие перевозки Компании... в нарушение нормы ст. 790 Гражданского кодекса Российской Федерации в силу ее специального характера перед ст. 359 Гражданского кодекса Российской Федерации»[[115]](#footnote-115). Таким образом, суд пришел к выводу, что к отношениям из договора перевозки применению подлежит только п. 4 ст. 790 ГК РФ.

Нет сомнений, что специальная норма имеет приоритет перед общей. Данный принцип — lex specialis derogat generoli (специальный закон вытесняет общий) — хотя прямо и не закреплен в ГК РФ, но «является давно и безусловно признанным»[[116]](#footnote-116). В рассматриваемом случае de facto возникла коллизия между двумя специальными нормами. Ведь абз. 2 п. 1 ст. 359 ГК РФ также носит специальный характер относительно правил абз. 1 п. 1 ст. 359 ГК РФ. А положения п. 4 ст. 790 ГК РФ являются специальными в силу их расположения в нормах, посвященных конкретному договору. Для того чтобы разобраться в приведенном выше случае, необходимо ответить на вопрос, будут ли положения части второй ГК РФ иметь приоритет перед положениями части первой ГК РФ о «предпринимательском» праве удержания или нет.

Одной из отличительных черт «предпринимательского» права удержания является то, что законодатель расширил перечень требований, обеспечиваемых этим правом удержания. Однако в цивилистической доктрине отсутствует единство мнений по вопросу «иных» требований, которые фактически являются основаниями возникновения «предпринимательского» права удержания.

Так, например, В.Ф. Попондопуло считает, что в отношениях между предпринимателями «удержанием могут обеспечиваться не только требования кредитора, связанные с оплатой этой вещи или возмещением издержек на нее и других убытков, но и другие требования, возникшие из данного обязательства»[[117]](#footnote-117).

Такой подход к основаниям возникновения предпринимательского права удержания можно охарактеризовать как узкий, так как перечень требований ограничен рамками одного обязательства.

Иной позиции придерживается Б.М. Гонгало, который считает, что «обязанность передать вещь (в том числе деньги) и требование (право) лица, обладающего этой вещью, в отношениях между предпринимателями вполне могут входить в содержание различных обязательств»[[118]](#footnote-118). Примечательно, что еще в ст. 114 проекта Гражданского уложения Российской империи содержалось положение, согласно которому право удержания распространялось на товары, процентные и иные ценные бумаги в обеспечение всякого рода требований, срок которым наступил, хотя бы они не имели отношения к удерживаемому имуществу, если требование верителя и нахождение в его распоряжении товаров и ценных бумаг должника вытекали из их торговых отношений[[119]](#footnote-119). Несмотря на фундаментальность и авторитет разработчиков проекта Гражданского уложения, которому так и не суждено было стать законом, приведенное положение вряд ли можно считать правильным. По нашему мнению, такое понимание «предпринимательского» права удержания содержит в себе угрозу существования нормального гражданского оборота. При таком толковании нормы действующего гражданского закона лицо, удерживающее вещь должника, которая является предметом исполнения в другом обязательстве, фактически поставит себя в положение неисправной стороны со всеми вытекающими из этого негативными последствиями.

Следовательно, «предпринимательским» правом удержания могут обеспечиваться также иные требования, кроме требований об оплате вещи и связанных с ней расходов, составляющие содержание одного и того же обязательственного правоотношения. В рассматриваемом судебном постановлении суд, видимо, придерживается иной точки зрения, так как фактически он признал доводы ответчика о возможности удерживать спорные контейнеры в обеспечение обязательства по оплате, возникшего из другого договора, состоятельными. И только то обстоятельство, что на этот счет есть специальное правовое регулирование, послужило основанием для удовлетворения иска. В части второй ГК РФ в нормах о договоре перевозки ничего не сказано об особенностях «предпринимательского» права удержания. Так как эта норма специальная, она не подлежит расширительному толкованию. В ст. 790 ГК РФ предмет удержания определен как «переданные для перевозки грузы и багаж», а предмет требования — «провозная плата и другие платежи по перевозке», следовательно, иные вещи отправителя (пассажира) удерживаться не могут, равно, как и требования по другим договорам обеспечиваться правом удержания названных предметов тоже не могут. Вместе с тем названная статья части второй ГК РФ содержит в себе основание для иного вывода о том, что общие положения об удержании должны применяться к праву удержания перевозчика. Дело в том, что в ней содержится отсылка к ст. 359, 360 ГК РФ. Представляется, что тем самым законодатель хотел лишь подчеркнуть, что закрепленное право удержания перевозчика есть не что иное, как способ обеспечения исполнения обязательств, урегулированный действующим законодательством. Однако это не изменяет специального режима права удержания перевозчика[[120]](#footnote-120). Таким образом, стоит согласиться с мнением судебных инстанций относительно специального характера положений ст. 790 ГК РФ по сравнению с положениями ст. 359 ГК РФ.

Общие нормы о праве удержания не предусматривают срок, в течение которого может удерживаться имущество должника, в них лишь содержится указание, что право существует до тех пор, пока соответствующее обязательство не будет исполнено. Не определен этот срок и в ст. 790 ГК РФ. Несколько более конкретно к определению срока существования права удержания подошел законодатель в отдельных транспортных уставах и кодексах. Так, например, в ст. 160 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации сказано, что перевозчик вправе удерживать груз до уплаты причитающихся ему сумм (что является исполнением обязательств а) или до предоставления надлежащего обеспечения исполнения обязательства грузополучателем. Аналогичным образом временные рамки существования право удержания экспедитора определены в п. 3 ст. 3 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Надо отметить, что такое основание прекращения права удержания, как предоставление иного обеспечения, известно также законодательству иностранных государств. Например, в § 273 Германского Гражданского уложения[[121]](#footnote-121) закреплено, что кредитор может предотвратить осуществление права на удержание путем предоставления обеспечения.

Нельзя не отметить тот факт, что право экспедитора на удержание находящегося в его распоряжении груза должно быть прямо предусмотрено договором транспортной экспедиции. Напомним, что согласно общим положениям об удержании (п. 3 ст. 359 ГК РФ), наоборот, возможно лишь отрицательное урегулирование этих отношений по соглашению сторон, то есть закрепление в договоре условия о неприменении рассматриваемого способа обеспечения исполнения обязательств. Данная коллизия должна разрешаться в пользу положений Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» кок предусматривающего специальное правовое регулирование данной группы общественных отношений. В заключение хотелось бы отметить, что вопросы правового регулирования права удержания до сих пор остаются весьма актуальными. Подтверждением тому служат возникающие в правоприменительной практике споры. В связи с этим для более эффективного применения права удержания необходимо дальнейшее совершенствование российского законодательство в данной сфере.

Заключение

Работая над данной темой дипломной работы, столкнулся с рядом проблем связанных с регулированием договора перевозки груза автомобильным транспортом, в частности об ответственности сторон, о проблеме удержания как способа обеспечения исполнения обязательств, об обязательствах в договоре перевозки груза автомобильным транспортом. Проанализировав вышеизложенные проблемы можно с уверенностью говорить о несовершенстве действующего законодательства, принятый устав автомобильного транспорта не устранил всех пробелов связанных с данным договором. Для разрешения дискуссионных вопросов связанных с договором перевозки нужно комплексное и конкретное урегулирование практических коллизий возникающих при заключении, исполнении, расторжении, договора перевозки грузов автомобильным транспортом. Если законодатель введет определение о смешанности договоров, то этот договор можно отнести к этой группе. В силу того, что этого не отражено законодательно можно предположить, что при современном быстротечном развитии гражданского оборота договор перевозки груза автомобильным транспортом в скором времени станет проблематичным во многих его аспектах и это не только касательно данного договора, а в целом о договоре перевозки.

1. В действующий ГК необходимо внести изменения, в частности внести изменение в определение договора перевозки, данного в п.1 ст.785 ГК, изложив его в следующей редакции: «Договором перевозки является договор, по которому перевозчик обязуется в сроки, указанные в договоре или в законе перевезти груз за плату, которую отправитель или получатель, обязуется уплатить ему в согласованное время и выдать груз в месте назначения получателю или иному управомоченному лицу».

2. С нашей точки зрения, необходимо внести изменения в п. 2 ст.785 ГК и изложить его в следующей редакции: «Доказательством заключения договора перевозки служит транспортная накладная на груз, в которой также указываются: наименование отправителя, получателя и перевозчика, а также, если есть необходимость, лицо, которое обязано оплатить транспортные расходы, место и дата поступления груза в ведение перевозчика, пункты отправления и выдачи груза, наименование груза, а также характер, количество, вес или объем имущества и его внешнее состояние, а в случае необходимости и его особые свойства, а равно грузовая накладная, выданная перевозчиком отправителю в приеме груза к перевозке, в которой указываются те же данные. В накладной может быть указан получатель, которому должен быть сдан груз (именная грузовая накладная) или без указания грузополучателя, но с указанием, что груз должен быть выдан лицу, которое будет назначено для этого отправителем, надписью на накладной (ордерная грузовая накладная), с указанием, что груз должен быть выдан предъявителю накладной (грузовая накладная на предъявителя). Передача грузовой накладной осуществляется посредством совершения именной передаточной надписи или иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования (именная грузовая накладная); либо может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям (ордерная грузовая накладная); либо только посредством простого вручения (грузовая накладная на предъявителя). Отсутствие, неправильное оформление или потеря накладной не отражается ни на существовании, ни на действительности договора перевозки». Дополнить указанную норму также следующего содержания: «Отправитель может потребовать от перевозчика составления только транспортной накладной, оформленной в соответствии с действующими на транспорте правилами».

3. Кроме того, необходимо дополнить главу 40 ГК РФ положением о невостребованном грузе, в частности ст.785-1 «Невостребованный груз» следующего содержания: «1. Если в течение 30 суток или иного срока, установленного соглашением сторон, груз не будет принят и не вывезен грузополучателем, груз считается невостребованным. Перевозчик обязан незамедлительно уведомить грузополучателя о том, что груз не востребован. 2. Невостребованный груз перевозчик вправе реализовать с публичного торга, объявляемого по решению суда и по правилам установленными федеральными органами исполнительной власти в области транспорта».

4. Необходимо дополнить главу 40 ГК РФ ст.785-2: «Грузоотправитель вправе до отправки груза отказаться от договора перевозки, а также остановить груз в пути или потребовать выдачи отправленного груза ему самому или назначить другого грузополучателя вместо первоначально указанного им, возместив при этом перевозчику расходы и убытки, понесенные вследствие таких распоряжений».

5. Полагаю необходимым внести изменения в п.2 ст.794 ГК, изложив указанную норму в следующей редакции: «Перевозчик и отправитель груза несут ответственность в случае неподачи транспортных средств (контейнеров) либо неиспользование поданных транспортных средств, если не докажут, что это произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик или отправитель не могли предотвратить и устранение которых от нее не зависело, а именно: непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожара, заносов, наводнений) и военных действий; прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующими транспортными уставами или кодексом; в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами».

6. Кроме того, с учетом данного дополнения необходимо также внести изменение в п. 3 ст.797 ГК, дополнив положением, что срок исковой давности при доказанности умысла или грубой вины перевозчика при несохранной перевозке устанавливается в три года. П. 3 ст.797 ГК в новой редакции: «Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, а при наличии вины или грубой небрежности срок исковой давности устанавливается в три года, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами».

Библиографический список

Нормативно-правовые акты

1. О морской перевозке грузов [Текст]: [конвенция Организации Объединенных Наций заключена в Гамбурге 31.03.1978 г.] // Закон. – 2000. – № 6. – С. 18.
2. О договоре международной дорожной перевозки грузов [Текст]: [конвенция Организации Объединенных Наций заключена в Женеве 19.05.1956 г.] – СПб., Международные перевозки грузов. 1993. – С. 76-92.
3. О международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа [Текст]: [конвенция СНГ заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 г.] // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. – 1997. – № 3. – С. 46-62.
4. Конституция Российской Федерации [Текст]: офиц. текст. от 12.12.1993 г. // Российская газета. – 1993. – № 237.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Текст]: [федеральный закон № 51-ФЗ, принят 30.11.1994 г., по состоянию на 24.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) [Текст]: [федеральный закон № 14-ФЗ, принят 26.01.1996 г., по состоянию на 14.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) [Текст]: [федеральный закон № 146-ФЗ, принят 26.11.2001 г., по состоянию на 30.06.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 49. – Ст. 4552.
8. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 138-ФЗ, принят 14.11.2002 г., по состоянию на 22.11.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 46. – Ст. 4532.
9. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 95-ФЗ, принят 24.07.2002 г., по состоянию на 03.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 30. – Ст. 3012.
10. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 24-ФЗ, принят 07.03.2001 г., по состоянию на 14.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.
11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 81-ФЗ, принят 30.04.1999 г., по состоянию на 03.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
12. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: [федеральный закон № 259-ФЗ, принят 08.11.2007 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555.
13. О транспортно-экспедиционной деятельности [Текст]: [федеральный закон № 87-ФЗ, принят 30.06.2003 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701.
14. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 18-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 08.11.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.
15. Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [Текст]: [постановление Правительства РФ № 111, от 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851.
16. О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст]: [инструкция Минфина СССР № 156, Госбанка СССР № 30, ЦСУ СССР № 354/7, Минавтотранса РСФСР № 10/998, от 30.11.1983 г., по состоянию на 28.11.1997] // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. – 1986. – № 11. – С. 47.

Научная и учебная литература

1. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки [Текст] // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107.
2. Антюхин А.Н., Гончаров А.И. Договор об организации перевозок грузов: правовая природа и практическое значение [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 26.
3. Астановский Г.Б. Правовое положение грузополучателя и принцип реального исполнения в договоре перевозки [Текст] // Правоведение. – 1963. – № 4. – С. 58.
4. Астахова Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 24.
5. Богуславский М.М. Международное частное право: учебник [Текст] – М., Юристъ. 2008. – 804 с.
6. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 23.
7. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. [Текст] – М., Статут. 2003. – 698 с.
8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – 708 с.
9. Брагинский М.И. Договоры подряда и возмездного оказания услуг по гражданскому законодательству [Текст] // Законодательство и экономика. – 1977. – № 18. – С. 42 - 43.
10. Быков А.Г. Система хозяйственных договоров. [Текст] // Вестник МГУ. Право. – 1974. – № 1. – С. 9.
11. Вайпан В.А. Новое в регулировании движения по автодорогам транспортных средств, перевозящих опасные, тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 7. – С.22.
12. Гавриленко В.Г., Никитенко П.Г., Ядевич Н.И. Право и экономика. Большой энциклопедический словарь высшего управленческого персонала. [Текст] – Мн., Право и экономика. 2001. – 1364 с.
13. Герценберг В.Э., Перетерский И.С. Обязательственное право. Книга V Гражданского уложения. [Текст] – М., Статут. 2001. – 672 с.
14. Гонгало Б.М. Учение об обеспечении обязательств. [Текст] – М., Статут. 2004. – 638 с.
15. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 [Текст] / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2008. – 806 с.
16. Гражданское право: Учебник: Том II. [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2007. – 832 с.
17. Гражданское право: Учебник. Часть II [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2007. – 824 с.
18. Гражданское право. Часть вторая: учебник [Текст] / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2004. – 698 с.
19. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций [Текст] / Отв. ред. Садиков О.Н. – М., Норма. 2006. – 534 с.
20. Гражданское уложение Германии. Вводный закон к Гражданскому уложению. Перевод с немецкого [Текст] / Науч. ред. Маковский А.Л. – М., Волтерс Клувер. 2004. – 658 с.
21. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. [Текст] – М., Транспечать-НКПС. 1929. – 402 с.
22. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 1. – С. 26.
23. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник [Текст] – М., ЗАО Юстицинформ. 2007. – 512 с.
24. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств - участников СНГ [Текст] – М., Норма. 2008. – 642 с.
25. Ерпылева Н.Ю., Гетьман-Павлова И.В. Правовое регулирование международных смешанных комбинированных перевозок [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 4. – С. 19.
26. Ерпылева Н.Ю. Правовое регулирование международных речных перевозок грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 2. – С. 14.
27. Ершов О.Г. Об удержании подрядчиком результата работ по договору строительного подряда [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2008. – № 4. – С. 23.
28. Иванов И.С. Юридические конструкции вины в российском законодательстве [Текст] // Российский следователь. – 2006. – № 9. – С. 27.
29. Иоффе О.С. Обязательственное право. [Текст] – М., Статут. 2005. – 672 с.
30. Кадала В.В. Регулирования перевозки грузов в прямом смешанном сообщении [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 10. – С. 26.
31. Каменков В.С., Каменков А.В. Специфика субъектов правоотношений в договоре перевозки [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 23.
32. Каменков В.С. Нужен ли международный договор о транспортно-экспедиционной деятельности [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 1. – С. 31.
33. Каменков В.С. Предмет договора транспортной экспедиции [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 3. – С. 19.
34. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика [Текст] – М., Волтерс Клувер. 2008. – 456 с.
35. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2008. – 834с.
36. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Текст] / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М., Юрайт-Издат. 2008. – 846 с.
37. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] / Под ред. Вайпана В.А. – М., ЗАО "Юстицинформ". 2007. – 106 с.
38. Кондаревич О.С. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции [Текст] // Законность. – 2008. – № 4. – С. 29.
39. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств. [Текст] // Советская юстиция. – 1960. – № 5. – С. 43.
40. Кузнецов С.А. Удержание вещи: правовая природа и содержание [Текст] // Закон. – 2007. – № 8. – С. 19.
41. Кулаков В.В. О правовом положении грузополучателя в обязательстве перевозки [Текст] // Российский судья. – 2008. – № 6. – С. 28.
42. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – 326 с.
43. Макаров Д.Ю. Право удержания новый способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 28.
44. Марисина Е.П. Судебная практика права удержания в транспортном законодательстве [Текст] // Российский судья. – 2007. – № 5. – С. 27.
45. Мейер Д.И. Русское гражданское право. [Текст] – М., Статут. 2003. – 672 с.
46. Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции [Текст] // Журнал российского права. – 2007. – № 6. – С. 25.
47. Михайлов С. Международные перевозки: расчеты упрощены [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2007. – № 2. – С. 8.
48. Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 26.
49. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 23.
50. Морозова Н.В. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции [Текст] // Законодательство и экономика. – 2005. – № 4. – С. 22.
51. Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении [Текст] // Юрист. – 2008. – № 8. – С. 27.
52. Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 34.
53. Морозов С.Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2003. – № 2. – С. 26.
54. Научно-практический комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) [Текст] / Под ред. Мозолина В.П., Малеиной М.Н. – М., Норма. 2007. – 832 с.
55. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 29.
56. Победоносцев К.П. Курс гражданского права: В 3 т. Т. 3. [Текст] – М., Статут. 2003. – 734 с.
57. Попондопуло В.Ф. Коммерческое (предпринимательское) право: Учебник. [Текст] – М., Юристъ. 2007. – 706 с.
58. Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров [Текст] – М., Статут. 2003. – 438 с.
59. Рапопорт Л.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки [Текст] // Научные записки Харьковского института советской торговли. – 1957. – Вып. VI. – С. 171-173.
60. Расулов А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 3. – С. 21.
61. Рожкова М.А. Средства и способы правовой защиты сторон коммерческого спора [Текст] – М., Волтерс Клувер. 2008. – 476 с.
62. Розенберг М.Г. Толкование договора. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательства [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2003. – № 44. – С. 9.
63. Романец Ю.А. Система договоров в гражданском праве России. [Текст] – М., Статут. 2006. – 672 с.
64. Сарбаш С.В. Некоторые аспекты применения права удержания [Текст] // Вестник ВАС РФ. – 2005. – № 11. – С. 100.
65. Сарбаш С.В. Право удержания как способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] – М., Статут. 2003. – 438 с.
66. Смирнов В.Т. Общее учение о деликтных обязательствах [Текст] – М., Юрайт. 2006. – 536 с.
67. Соловых А.В. Актуальные проблемы судебной практики по договору транспортной экспедиции [Текст] // Российский судья. – 2007. – № 7. – С. 29.
68. Соловых А.В. О существенных условиях договора транспортной экспедиции [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 29.
69. Сошникова М. К вопросу об удержании имущества [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2008. – № 10. – С. 8.
70. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. [Текст] – М., Юрлитидат. 1954. – 438 с.
71. Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Журнал российского права. – 2008. – № 10. – С. 27.
72. Труба А.Н. Владение имуществом как условие возникновения права удержания [Текст] // Нотариус. – 2005. – № 6. – С. 21.
73. Фаст О.Ф. Некоторые аспекты ответственности по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом [Текст] // Современное право. – 2006. – № 11. – С. 26.
74. Шаблова Е.Г. Перспективы развития правового института возмездного оказания услуг [Текст] // Журнал российского права. – 2002. – № 1. – С. 64.
75. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права [Текст] – М., Статут. 2004. – 684с.
76. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. [Текст] – М., Статут. 2005. – 762 с.
77. Шешенин Е.Д. Общие проблемы обязательств по оказанию услуг [Текст] // Антология уральской цивилистики. 1925 - 1989: Сборник статей. – М., Статут. 2001. – 702 с.
78. Этибар Али оглы Алиев Международно-правовая регламентация автомобильных сообщений и перевозок [Текст] // Международное публичное и частное право. – 2005. – № 4. – С. 21.
79. Южанин Н.В., Рыбаков В.А. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] // Арбитражный и гражданский процесс. – 2002. – № 2. – С. 24.
80. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. [Текст] – М., Юридическая литература. 1958. – 438 с.
81. Якушина Л.Н. Удержание в системе способов обеспечения исполнения обязательств. [Текст] – Тольятти., ВУиТ. 2002. – 276 с.

Материалы юридической практики

1. Постановление президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 11.02.2008 г. № 53710/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 7. – С. 27.
2. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 26.10.2007 г. № 15490/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 3. – С. 34.
3. Постановление Высшего Арбитражного суда РФ от 30.09.2007 г. № 7127/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 43.
4. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17.01.2006 г. № 9512/05 // Вестник ВАС РФ. – 2006. – № 6. – С. 43.
5. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 11.06.2008 г. № 7137/08 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 11. – С. 67.
6. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 19.07.2007 г. № 8293/07 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 12. – С. 45.
7. Постановление ФАС Поволжского округа от 11.01.2008 г. по делу № А55-2928/08-18 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 12. – С. 51.
8. Постановление ФАС Поволжского округа от 21.12.2007 г. по делу № А55-11948/07-2 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 11. – С. 86.
9. Постановление ФАС Поволжского округа от 30.10.2007 г. по делу № А55-2486/07-9 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 9. – С. 47.
10. Постановление ФАС Поволжского округа от 16.05.2006 г. по делу № А55-30043/2005-38 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 2. – С. 42.
1. Каменков В.С., Каменков А.В. Специфика субъектов правоотношений в договоре перевозки [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 23. [↑](#footnote-ref-1)
2. Морозов С.Ю. К вопросу о правовой природе договора об организации перевозок [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 3. – С. 34. [↑](#footnote-ref-2)
3. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 134. [↑](#footnote-ref-3)
4. Боровик И. Ответственность перевозчика за нарушение обязательств железнодорожной перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 23. [↑](#footnote-ref-4)
5. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-5)
6. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Текст]: [федеральный закон № 259-ФЗ, принят 08.11.2007 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 5555. [↑](#footnote-ref-6)
7. О транспортно-экспедиционной деятельности [Текст]: [федеральный закон № 87-ФЗ, принят 30.06.2003 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (ч. 1). – Ст. 2701. [↑](#footnote-ref-7)
8. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 26.10.2007 г. № 15490/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 3. – С. 34. [↑](#footnote-ref-8)
9. О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст]: [инструкция Минфина СССР № 156, Госбанка СССР № 30, ЦСУ СССР № 354/7, Минавтотранса РСФСР № 10/998, от 30.11.1983 г., по состоянию на 28.11.1997] // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. – 1986. – № 11. – С.47. [↑](#footnote-ref-9)
10. Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении [Текст] // Юрист. – 2008. – № 8. – С. 27. [↑](#footnote-ref-10)
11. О морской перевозке грузов [Текст]: [конвенция Организации Объединенных Наций заключена в Гамбурге 31.03.1978 г.] // Закон. – 2000. – № 6. – С. 18. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ерпылева Н.Ю. Правовое регулирование международных речных перевозок грузов [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 2. – С. 14. [↑](#footnote-ref-12)
13. Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика [Текст] – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 104. [↑](#footnote-ref-13)
14. Богуславский М.М. Международное частное право: учебник [Текст] – М., Юристъ. 2008. – С. 211. [↑](#footnote-ref-14)
15. О международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа [Текст]: [конвенция СНГ заключена в г. Бишкеке 09.10.1997 г.] // Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. – 1997. – № 3. – С. 46-62. [↑](#footnote-ref-15)
16. Гавриленко В.Г., Никитенко П.Г., Ядевич Н.И. Право и экономика. Большой энциклопедический словарь высшего управленческого персонала. [Текст] – Мн., Право и экономика. 2001. – С. 193. [↑](#footnote-ref-16)
17. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. [Текст] – М., Юридическая литература. 1958. – С. 144. [↑](#footnote-ref-17)
18. Рапопорт Л.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки [Текст] // Научные записки Харьковского института советской торговли. – 1957. – Вып. VI. – С. 171-173; Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки [Текст] // Советское государство и право. – 1954. – № 4. – С. 107. [↑](#footnote-ref-18)
19. Кулаков В.В. О правовом положении грузополучателя в обязательстве перевозки [Текст] // Российский судья. – 2008. – № 6. – С. 28. [↑](#footnote-ref-19)
20. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2008. – С. 398. [↑](#footnote-ref-20)
21. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Текст] / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М., Юрайт-Издат. 2008. – С. 342. [↑](#footnote-ref-21)
22. Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности [Текст]: [постановление Правительства РФ № 111, от 02.03.2005 г., по состоянию на 21.02.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 10. – Ст. 851. [↑](#footnote-ref-22)
23. Каменков В.С. Предмет договора транспортной экспедиции [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 3. – С.19. [↑](#footnote-ref-23)
24. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 11.06.2008 г. № 7137/08 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 11. – С. 67. [↑](#footnote-ref-24)
25. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии [Текст] – М., Альфа-Пресс. 2008. – С. 76. [↑](#footnote-ref-25)
26. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник [Текст] – М., ЗАО Юстицинформ. 2007. – С. 78. [↑](#footnote-ref-26)
27. Антюхин А.Н., Гончаров А.И. Договор об организации перевозок грузов: правовая природа и практическое значение [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 26. [↑](#footnote-ref-27)
28. Вайпан В.А. Новое в регулировании движения по автодорогам транспортных средств, перевозящих опасные, тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 7. – С. 22. [↑](#footnote-ref-28)
29. Мейер Д.И. Русское гражданское право. [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 295. [↑](#footnote-ref-29)
30. Победоносцев К.П. Курс гражданского права: В 3 т. Т. 3. [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 394. [↑](#footnote-ref-30)
31. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права [Текст] – М., Статут. 2004. – С. 212. [↑](#footnote-ref-31)
32. Шешенин Е.Д. Общие проблемы обязательств по оказанию услуг [Текст] // Антология уральской цивилистики. 1925 - 1989: Сборник статей. – М., Статут. 2001. – С. 351. [↑](#footnote-ref-32)
33. Иоффе О.С. Обязательственное право. [Текст] – М., Статут. 2005. – С. 311. [↑](#footnote-ref-33)
34. Красавчиков О.А. Система отдельных видов обязательств. [Текст] // Советская юстиция. – 1960. – № 5. – С.43. [↑](#footnote-ref-34)
35. Быков А.Г. Система хозяйственных договоров. [Текст] // Вестник МГУ. Право. – 1974. – № 1. – С. 9. [↑](#footnote-ref-35)
36. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 [Текст] / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 30. [↑](#footnote-ref-36)
37. Гражданское право: Учебник. Часть II [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2007. – С. 384. [↑](#footnote-ref-37)
38. Гражданское право. Часть вторая: учебник [Текст] / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2004. – С. 401. [↑](#footnote-ref-38)
39. Гражданское право. Часть вторая: учебник [Текст] / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2004. – С. 403. [↑](#footnote-ref-39)
40. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 263. [↑](#footnote-ref-40)
41. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Текст] / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М., Юрайт-Издат. 2008. – С. 452. [↑](#footnote-ref-41)
42. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2008. – С. 344. [↑](#footnote-ref-42)
43. Романец Ю.А. Система договоров в гражданском праве России. [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 435. [↑](#footnote-ref-43)
44. Там же. [↑](#footnote-ref-44)
45. Романец Ю.А. Система договоров в гражданском праве России. [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 435. [↑](#footnote-ref-45)
46. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Текст] / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М., Юрайт-Издат. 2008. – С. 477. [↑](#footnote-ref-46)
47. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 [Текст] / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 42. [↑](#footnote-ref-47)
48. Гражданское право: Учебник. Часть II [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2007. – С. 407. [↑](#footnote-ref-48)
49. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 209. [↑](#footnote-ref-49)
50. Гражданское право. Часть вторая: учебник [Текст] / Отв. ред. Мозолин В.П. – М., Юристъ. 2004. – С. 421. [↑](#footnote-ref-50)
51. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 [Текст] / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 30. [↑](#footnote-ref-51)
52. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 269. [↑](#footnote-ref-52)
53. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций [Текст] / Отв. ред. Садиков О.Н. – М., Норма. 2006. – С. 383. [↑](#footnote-ref-53)
54. Брагинский М.И. Договоры подряда и возмездного оказания услуг по гражданскому законодательству [Текст] // Законодательство и экономика. – 1977. – № 18. – С. 42 - 43. [↑](#footnote-ref-54)
55. Гражданское право: Учебник. Часть II [Текст] / Под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. – М., Проспект. 2007. – С. 354. [↑](#footnote-ref-55)
56. Шаблова Е.Г. Перспективы развития правового института возмездного оказания услуг [Текст] // Журнал российского права. – 2002. – № 1. – С. 64. [↑](#footnote-ref-56)
57. Фаст О.Ф. Некоторые аспекты ответственности по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом [Текст] // Современное право. – 2006. – № 11. – С. 26. [↑](#footnote-ref-57)
58. Расулов А.В. Ответственность железной дороги за несохранность принятого к перевозке груза [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 3. – С. 21. [↑](#footnote-ref-58)
59. Иванов И.С. Юридические конструкции вины в российском законодательстве [Текст] // Российский следователь. – 2006. – № 9. – С. 27. [↑](#footnote-ref-59)
60. Постановление президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 11.02.2008 г. № 53710/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 7. – С. 27. [↑](#footnote-ref-60)
61. Постановление ФАС Поволжского округа от 16.05.2006 г. по делу № А55-30043/2005-38 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 2. – С. 42. [↑](#footnote-ref-61)
62. Михайлов С. Международные перевозки: расчеты упрощены [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2007. – № 2. – С. 8. [↑](#footnote-ref-62)
63. Этибар Али оглы Алиев Международно-правовая регламентация автомобильных сообщений и перевозок [Текст] // Международное публичное и частное право. – 2005. – № 4. – С. 21. [↑](#footnote-ref-63)
64. О договоре международной дорожной перевозки грузов [Текст]: [конвенция Организации Объединенных Наций заключена в Женеве 19.05.1956 г.] – СПб., Международные перевозки грузов. 1993. – С. 76-92. [↑](#footnote-ref-64)
65. Постановление Высшего Арбитражного суда РФ от 30.09.2007 г. № 7127/07 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 2. – С. 43. [↑](#footnote-ref-65)
66. Ерпылева Н.Ю., Гетьман-Павлова И.В. Правовое регулирование международных смешанных комбинированных перевозок [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 4. – С. 19. [↑](#footnote-ref-66)
67. Каменков В.С. Нужен ли международный договор о транспортно-экспедиционной деятельности [Текст] // Транспортное право. – 2008. – № 1. – С. 31. [↑](#footnote-ref-67)
68. Кондаревич О.С. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции [Текст] // Законность. – 2008. – № 4. – С. 29. [↑](#footnote-ref-68)
69. Морозова Н.В. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции [Текст] // Законодательство и экономика. – 2005. – № 4. – С. 22. [↑](#footnote-ref-69)
70. Соловых А.В. О существенных условиях договора транспортной экспедиции [Текст] // Транспортное право. – 2007. – № 4. – С. 29. [↑](#footnote-ref-70)
71. Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции [Текст] // Журнал российского права. – 2007. – № 6. – С. 25. [↑](#footnote-ref-71)
72. Морозов С.Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов [Текст] // Транспортное право. – 2003. – № 2. – С. 26. [↑](#footnote-ref-72)
73. Соловых А.В. Актуальные проблемы судебной практики по договору транспортной экспедиции [Текст] // Российский судья. – 2007. – № 7. – С. 29. [↑](#footnote-ref-73)
74. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 18-ФЗ, принят 10.01.2003 г., по состоянию на 08.11.2007] // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170. [↑](#footnote-ref-74)
75. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 24-ФЗ, принят 07.03.2001 г., по состоянию на 14.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001. [↑](#footnote-ref-75)
76. Кадала В.В. Регулирования перевозки грузов в прямом смешанном сообщении [Текст] // Юридический мир. – 2008. – № 10. – С. 26. [↑](#footnote-ref-76)
77. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (Книга 4) [Текст] – М., Статут. 2006. – С. 214. [↑](#footnote-ref-77)
78. Астахова Е.Н. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте [Текст] // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 24. [↑](#footnote-ref-78)
79. Гражданское право: Учебник: В 2 т. Том II. Полутом 2 [Текст] / Под ред. Суханова Е.А. – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 310. [↑](#footnote-ref-79)
80. Гражданское право: Учебник: Том II. [Текст] / Под ред. Садикова О.Н. – М., Инфра-М. 2007. – С. 298. [↑](#footnote-ref-80)
81. Постановление ФАС Поволжского округа от 11.01.2008 г. по делу № А55-2928/08-18 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 12. – С. 51. [↑](#footnote-ref-81)
82. Ткаченко Е.В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования [Текст] // Журнал российского права. – 2008. – № 10. – С. 27. [↑](#footnote-ref-82)
83. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17.01.2006 г. № 9512/05 // Вестник ВАС РФ. – 2006. – № 6. – С. 43. [↑](#footnote-ref-83)
84. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Текст]: [федеральный закон № 81-ФЗ, принят 30.04.1999 г., по состоянию на 03.12.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207. [↑](#footnote-ref-84)
85. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17.01.2006 г. № 9512/05 // Вестник ВАС РФ. – 2006. – № 6. – С. 43. [↑](#footnote-ref-85)
86. Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования [Текст] // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 23. [↑](#footnote-ref-86)
87. Нефедова О.Ю. Особенности применения судами статьи 33 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] // Арбитражные споры. – 2008. – № 3. – С. 29. [↑](#footnote-ref-87)
88. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации [Текст] / Под ред. Вайпана В.А. – М., ЗАО "Юстицинформ". 2007. – С. 53; Михеева Н.В. Транспортные компании как участники грузовой перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] // Право и экономика. – 2008. – № 1. – С. 26. [↑](#footnote-ref-88)
89. Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 98. [↑](#footnote-ref-89)
90. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. [Текст] – М., Транспечать-НКПС. 1929. – С. 45 - 50 [↑](#footnote-ref-90)
91. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. [Текст] – М., Юрлитидат. 1954. – С. 103. [↑](#footnote-ref-91)
92. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. [Текст] – М., Юридическая литература. 1958. – С. 98. [↑](#footnote-ref-92)
93. Астановский Г.Б. Правовое положение грузополучателя и принцип реального исполнения в договоре перевозки [Текст] // Правоведение. – 1963. – № 4. – С. 58. [↑](#footnote-ref-93)
94. Смирнов В.Т. Общее учение о деликтных обязательствах [Текст] – М., Юрайт. 2006. – С. 201. [↑](#footnote-ref-94)
95. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств - участников СНГ [Текст] – М., Норма. 2008. – С.107. [↑](#footnote-ref-95)
96. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) [Текст] / Под ред. Абовой Т.Е., Кабалкина А.Ю. – М., Юрайт-Издат. 2008. – С. 342. [↑](#footnote-ref-96)
97. Труба А.Н. Владение имуществом как условие возникновения права удержания [Текст] // Нотариус. – 2005. – № 6. – С. 21. [↑](#footnote-ref-97)
98. Сошникова М. К вопросу об удержании имущества [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2008. – № 10. – С. 8. [↑](#footnote-ref-98)
99. Кузнецов С.А. Удержание вещи: правовая природа и содержание [Текст] // Закон. – 2007. – № 8. – С. 19. [↑](#footnote-ref-99)
100. Южанин Н.В., Рыбаков В.А. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] // Арбитражный и гражданский процесс. – 2002. – № 2. – С. 24. [↑](#footnote-ref-100)
101. Розенберг М.Г. Толкование договора. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательства [Текст] // ЭЖ-Юрист. – 2003. – № 44. – С. 9. [↑](#footnote-ref-101)
102. Ершов О.Г. Об удержании подрядчиком результата работ по договору строительного подряда [Текст] // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2008. – № 4. – С. 23. [↑](#footnote-ref-102)
103. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 19.07.2007 г. № 8293/07 // Вестник ВАС РФ. – 2007. – № 12. – С. 45. [↑](#footnote-ref-103)
104. Рожкова М.А. Средства и способы правовой защиты сторон коммерческого спора [Текст] – М., Волтерс Клувер. 2008. – С. 79. [↑](#footnote-ref-104)
105. Макаров Д.Ю. Право удержания новый способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] // Юрист. – 2007. – № 8. – С. 28. [↑](#footnote-ref-105)
106. Постановление ФАС Поволжского округа от 30.10.2007 г. дело № А55-2486/07-9 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 9. – С. 47. [↑](#footnote-ref-106)
107. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) [Текст]: [федеральный закон № 51-ФЗ, принят 30.11.1994 г., по состоянию на 24.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301. [↑](#footnote-ref-107)
108. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) [Текст]: [федеральный закон № 14-ФЗ, принят 26.01.1996 г., по состоянию на 14.07.2008] // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 410. [↑](#footnote-ref-108)
109. Научно-практический комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный) [Текст] / Под ред. Мозолина В.П., Малеиной М.Н. – М., Норма. 2007. – С. 581. [↑](#footnote-ref-109)
110. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 551. [↑](#footnote-ref-110)
111. Якушина Л.Н. Удержание в системе способов обеспечения исполнения обязательств. [Текст] – Тольятти., ВУиТ. 2002. – С. 37. [↑](#footnote-ref-111)
112. Сарбаш С.В. Право удержания как способ обеспечения исполнения обязательств [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 200. [↑](#footnote-ref-112)
113. Сарбаш С.В. Некоторые аспекты применения права удержания [Текст] // Вестник ВАС РФ. – 2005. – № 11. – С. 100. [↑](#footnote-ref-113)
114. Якушина Л.Н. Указ. соч. – С. 101. [↑](#footnote-ref-114)
115. Постановление ФАС Поволжского округа от 21.12.2007 г. по делу № А55-11948/07-2 // Вестник ВАС РФ. – 2008. – № 11. – С. 86. [↑](#footnote-ref-115)
116. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. [Текст] – М., Статут. 2003. – С. 48. [↑](#footnote-ref-116)
117. Попондопуло В.Ф. Коммерческое (предпринимательское) право: Учебник. [Текст] – М., Юристъ. 2007. – С.203. [↑](#footnote-ref-117)
118. Гонгало Б.М. Учение об обеспечении обязательств. [Текст] – М., Статут. 2004. – С. 198. [↑](#footnote-ref-118)
119. Герценберг В.Э., Перетерский И.С. Обязательственное право. Книга V Гражданского уложения. [Текст] – М., Статут. 2001. – С. 41. [↑](#footnote-ref-119)
120. Марисина Е.П. Судебная практика права удержания в транспортном законодательстве [Текст] // Российский судья. – 2007. – № 5. – С. 27. [↑](#footnote-ref-120)
121. Гражданское уложение Германии. Вводный закон к Гражданскому уложению. Перевод с немецкого [Текст] / Науч. ред. Маковский А.Л. – М., Волтерс Клувер. 2004. – С. 55. [↑](#footnote-ref-121)