ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение

Обзор литературы

Глава I Договор перевозки грузов в системе транспортных обязательств. Правовое регулирование транспортных обязательств

* 1. Договор перевозки грузов в системе транспортных обязательств
  2. Особенности правового регулирования транспортных обязательств

Глава II Договор перевозки грузов. Особенности правового регулирования

* 1. Договор перевозки грузов как вид транспортного договора
  2. Особенности и проблемы правового регулирования смешанной перевозки грузов
  3. Особенности организации автомобильной перевозки отдельных видов сельскохозяйственных грузов
  4. Анализ практики организации перевозок грузов автотранспортными предприятиями г. Орши

Заключение

Список использованных источников

Приложения

*ПЕРЕЧЕНЬ УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ*

ГК Республики Беларусь – Гражданский кодекс Республики Беларусь

КТМ Республики Беларусь - Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь

КВВТ Республики Беларусь - Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь

КДПГ - Конвенция о договоре международной перевозки грузов

ст. – статья

УЖТОП Республики Беларусь - Устав железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь

ХПК Республики Беларусь – Хозяйственный процессуальный кодекс Республики Беларусь

**ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт был и остается одной из главных артерий развития хозяйствен­ных связей, укрепления экономики страны. Необходимость в постоянном пе­ремещении грузов и пассажиров возводит транспорт в самостоятельную от­расль производства. Транспорт - неотъемлемая часть любой отрасли народ­ного хозяйства. Доставка груза, багажа, перевозка пассажиров стали сегодня неотъемлемой частью нашей жизни. Малейшая нехватка транспорта, неус­тойчивая его работа мгновенно отражаются на экономике страны, что очень четко подтверждается в настоящее время. Из изложенного следует, что транс­порт - это, по существу, самостоятельная отрасль производства, основное назначение которой - осуществление различного рода перевозок.

С правовой точки зрения реализация работ и услуг должна осуществляться на основании договоров перевозки груза, пассажира, багажа, транспортной экспедиции и иных договоров, заключаемых субъектами транспортной деятельности, в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Одну из важных юридических особенностей транспортных услуг составляет сложная (комплексная) природа, сочетающая в себе элементы более простых обязательств (по отчуждению имущества, производству работ и т.п.). Так, перевозчик на возмездных началах выполняет известную работу по перемещению грузов, предоставляя под них грузоотправителям различные перевозочные средства (вагоны, платформы, прицепы, контейнеры, трюмы и т.д.). Таким образом, в транспортных правоотношениях можно обнаружить элементы договоров подряда, найма, хранения и др. Однако в целом они являются вполне самостоятельной разновидностью договорных обязательств, отнюдь не сводимых к тому или иному «набору» уже известных договоров или их элементов. Точно так же обстоит дело с большинством других обязательств по оказанию услуг.

Обязательства по оказанию транспортных услуг включают в себя обязательства в области транспортной деятельности: по перевозке грузов и пассажиров, транспортно-экспедиционному обслуживанию, буксировке, объединяемые общей сферой хозяйственной деятельности и особенностями ее организации.

Анализ трудов специалистов в области гражданского права, изученных в процессе дипломного исследования, показывает заметное расхождение в оценке конкретных обязательств при решении вопроса отнесения их к разряду транспортных. При несомненной ценности и большого количества исследований следует признать, что некоторым транспортным договорам уделено недостаточно внимания. Правовая природа некоторых договоров остается неясной и спорной. Существует и ряд других вопросов, неразрешенных до настоящего времени, что и предопределило выбор темы дипломной работы.

Цель дипломной работы состоит в том, чтобы, опираясь на действующее законодательство, сложившиеся в теоретической литературе воззрения провести комплексный анализ правового регулирования автотранспортных перевозок.

Указанная цель может быть реализована посредством разрешения следующих задач:

* проанализировать понятие транспортного обязательства и основания возникновения транспортных обязательств,
* рассмотреть виды транспортных обязательств, особенности их правового регулирования,
* охарактеризовать договор перевозки грузов,
* рассмотреть особенности правового регулирования договора перевозки грузов.

Поставленная цель и намеченные задачи предопределили структуру работы. В первой главе рассматриваются понятие, виды и особенности правового регулирования транспортных обязательств.

Вторая глава посвящена особенностям правового регулирования договора перевозки грузов автомобильным транспортом.

Следует подчеркнуть, что ввиду объемности и многогранности совокупности исследуемых проблем автор дипломной работы не претендует на исчерпывающее их освещение. Более того, некоторые аспекты проблематики осознанно не рассматриваются. Ряд выводов, сформулированных на основе результатов дипломного исследования, носит постановочный либо дискуссионный характер.

Методологическую основу работы составляют общенаучные диалектические методы познания, включающие как предпосылочные принципы: объективности, системности, так и поисковые: восхождение от абстрактного к конкретному.

Наряду с общенаучными методами познания применялись частнонаучные методы: описательный, логический, сравнительно-правовой, метод системного анализа.

Комплексный характер исследования предопределил потребность использования широкого круга источников, относящихся к трудам известных ученых в области гражданского права в прошлом и в нынешний период.

Выводы и рекомендации основываются на положениях действующего гражданского законодательства Республики Беларусь. В дипломной работе также использованы публицистические материалы, посвященные транспортным обязательствам.

Основным источником исследования явились:

* Гражданский кодекс Республики Беларусь,
* Воздушный кодекс Республики Беларусь,
* Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь,
* Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь,
* Закон Республики Беларусь от 21 июля 2001 г. «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», определяющий правовые, экономические и организационные основы деятельности на автомобильном транспорте в Республике Беларусь;
* Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности», определяющий основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, устанавливающий основные права, обязанности и ответственность субъектов транспортной деятельности независимо от и организационно-правовых форм и форм собственности;
* нормативные акты Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь: Постановление «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов», Постановление «Об утверждении положения о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь» и др.
* нормативные акты Министерства экономики Республики Беларусь: Постановление «Об утверждении положения о порядке формирования и применения цен и тарифов» и др.
* Нормативные акты Министерства финансов Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь;
* работы таких авторов, как Чигир В.Ф., Колбасин Д.А., Паращенко В.Н. и др.
* статьи в периодической литературе, касающиеся темы дипломной работы.

Объектом дипломного исследования являются транспортные обязательства в белорусском гражданском праве.

Предметом исследования выступают закрепленные в гражданском праве Республики Беларусь основания возникновения транспортных обязательств; особенности правового регулирования договоров, связанных с перевозкой грузов.

**ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ**

Трудности смены экономических отношений, затронув все сферы жизни общества, не обошли стороной и деятельность, связанную с перевозкой грузов. Спад производства, рост транспортных тарифов, сокращение объемов перевозок грузов почти на треть, безусловно, оказывают негативное влияние на развитие рынка перевозочных услуг. В связи с этим возникает необходимость развивать сеть разнообразных транспортных услуг, совершенствовать методы работы транспортных организаций, удовлетворяя все возрастающие потребности клиентов, вступать в договорные отношения, которые ранее не были известны.

В связи с этим возникла потребность приведения законодательства в соответствие с требованиями формирующегося рынка.

Создание конкурентной среды в сфере перевозок автотранспортом возможно лишь при возможности выбора условий доставки разными компаниями грузов, что, в свою очередь, повышает роль и значение договорного регулирования грузоперевозочных отношений.

Проблемы гражданско-правовых отношений в области перевозок грузов стали предметом специального исследования ученых-цивилистов относительно недавно. Исследование вопросов перевозки грузов было начато еще до революции, однако активная работа в исследовании проблем указанного института гражданского права отмечается с начала 50-х годов прошлого века.

В дореволюционный и советский период научная разработанность и общетеоретические вопросы регулирования отношений из договора перевозки были представлены в трудах: М.М. Агаркова, М.А. Аллахвердова, В.Р. Ансона, В.С. Антимонова, А.М. Беляковой, С.Н. Братуся, А.Г. Быкова, О.С. Иоффе, Ю.Х. Калмыкова, А.Д. Кейлина, Н.М. Коркунова, О.А. Красавчикова, М.А. Краснова, О.Э. Лейста, О.М. Лопаткина, Л.А. Лунца, А.И. Марковой, Д.И. Мейера, В.П. Мозолина, И.Б. Новицкого, В.В. Павлова, С.М. Резера, В.Т. Смирнова, Г.П. Савичева, Г.А. Свердлыка, А.А. Собчака, В.А. Тархова, А.И. Хаснутдинова, М.Е. Ходунова, Б.Б. Черепахина, Г.Ф. Шершеневича, Е.Д. Шишенина, Х.И. Шварца, В.Ф. Яковлева, К.К. Яичкова, Е.А. Форисфорта.

Среди современных авторов, учитывающих последние тенденции изменений экономических отношений, вопросам правового регулирования договорных отношений по перевозке посвящали свои работы: Т.Е. Абова, В.А. Белов, М.И. Брагинский, Л.В. Багров, П.И. Бажан, В.В. Витрянский, Н.Д. Егоров, В.А. Егиазаров, Н.С. Ковалевская, Т.М. Калитин, Т.П. Лазарева, В.В. Лаптев, А.Л. Маковский, В.С. Мартемьянов, Д.А. Медведев, Б.Т. Митрович, В.О. Мушинский, В.Ф. Попондопуло и др.

Договор перевозки является единственным правовым основанием перемещения грузов в пространстве. Известно, что признание отношений по перевозке договорными в советский период пришло не сразу. Начиная с 20-х и до конца 50-х годов прошлого столетия договорная природа отношений по перевозке ставилась под сомнение со ссылкой на их административный характер, обусловленный плановой системой хозяйства при социализме. Юристы, чье профессиональное мировоззрение сформировалось в дореволюционный период, не могли не заметить, что «договор в гражданско-правовом его значении уступает целый ряд принадлежащих ему ранее позиций административно-правовым актам». [29, c. 168]

Дореволюционная доктрина цивилистики не оставляла сомнений в договорной природе перевозочных отношений. Уже в «Очерке основных понятий торгового права», опубликованном в 1886 году, П.П. Цитович писал, что если «обращение товаров в смысле перехода от одного лица к другому происходит главным образом через договор покупки», то «обращение (циркуляция) товаров в смысле перехода с места на место происходит через договор перевозки (транспорта)». [35, c. 277]

В третьем томе «Курса гражданского права», увидевшем свет в 1896 году, К.П. Победоносцев указывал, что «при облегченном и усиленном в последнее время передвижении товаров и вещей между отдельными местностями, морским путем и по железным дорогам особенно важное значение получил договор о перевозке, или фрахтовый». [30, c. 395]

Если П.П. Цитович и К.П. Победоносцев ограничиваются лишь перечислением характерных признаков договорных отношений по перевозке, то Г.Ф. Шершеневич во втором томе своего четырехтомного «Курса торгового права» дает определение договора перевозки как соглашения, «в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется за вознаграждение доставить принятые ею от другой стороны, отправителя, вещи, сухим путем или водой, своими средствами передвижения, в назначенное место, где и сдать определенному лицу, получателю». [34, c. 209]

Нетрудно заметить, что приведенное определение мало чем отличается от определений, даваемых в современной научной и учебной литературе, основанных на действующем законодательстве.

С переходом к жесткому административно-правовому регулированию общественных отношений в сфере хозяйствования, по мнению некоторых цивилистов, побудительным основанием для вступления в отношения по перевозке грузов стали плановые акты, порождающие соответствующие обязанности. Следствием подобных взглядов явилась так называемая односторонне-сделочная или бездоговорная концепция зарождения перевозочных отношений. Ее сторонники утверждали, что сдача и принятие груза к перевозке совершаются во исполнение обязанностей, установленных для железной дороги и отправителя планом перевозок, и в особом договорном оформлении не нуждаются. [20, c. 128]

При этом они считали, что совершаемые каждым из участников действия имеют характер односторонних сделок.

Наряду с приведенной концепцией получили распространение и воспринятые впоследствии законодателем взгляды на природу перевозочных отношений как договорных. На это обстоятельство, в частности, указывал И.Б. Новицкий в своей монографии «Обязательство заключить договор» [29, c. 65]. С принятием Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 года, в которых глава 9, посвященная перевозкам, открывалась ст. 72, содержащей определения договоров перевозки грузов, пассажиров и багажа, уже никто более не ставил под сомнение в юридической литературе договорную природу перевозки.

В Гражданских кодексах союзных республик, в том числе и в ГК БССР, договор перевозки получил окончательную прописку.

Таким образом, формулировка ныне действующего Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее ГК Республики Беларусь), символизируя возврат страны к рыночной экономике, в которой оборот товаров, работ и услуг возможен только на договорной основе в соответствии с провозглашенным принципом свободы договора, одновременно ставит точку в полемике относительно договорной природы перевозочных отношений.

Согласно ст. 746 ГК Республики Беларусь по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Как следует из приведенного определения, договор перевозки груза является реальным. По общему признанию, об этом свидетельствует ссылка на возникновение у перевозчика обязанности по доставке груза в момент его вверения. А это, следовательно, означает, что рассматриваемый договор опосредует лишь процесс перемещения груза в пространстве; отношения, возникающие на стадии подготовки перевозочного процесса, остаются за рамками этого договора. Как правило, они опосредуются договорами на организацию перевозок, при этом операции, выполняемые на подготовительной стадии, могут выступать и в качестве предмета договора транспортной экспедиции, договоров на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, подачу и уборку вагонов и др. В связи с этим в юридической литературе советского периода отношения, складывающиеся в процессе планирования перевозок и организации их выполнения посредством подачи заявок транспортным организациям на потребное количество транспортных средств для перевозки определенного груза, получили название организационных, а принятые перевозчиком к исполнению поданные отправителями заявки - плановыми предпосылками договора перевозки [23, c. 437].

Процесс формирования плановых предпосылок договора перевозки на некоторых видах транспорта протекал в рамках организационных договоров (годовых, специальных, навигационных).

С принятием ГК Республики Беларусь 1998 года и обновлением транспортных уставов и кодексов планирование перевозок грузов приобрело технико-экономический, а не административно-правовой характер. Это, однако, кардинально изменило подходы к оценке правовой природы отношений, складывающихся на стадии подготовки перевозочного процесса. Некоторые ученые высказываются в том смысле, что «из факта подачи грузоотправителем и принятия перевозчиком заявки возникает типичное двустороннее гражданско-правовое обязательство консенсуального характера: перевозчик обязан подать транспортное средство грузоотправителю под погрузку, а грузоотправитель - использовать транспортное средство для перевозки груза, указанного в заявке, и в срок, установленный заявкой». [26, c. 64]

Отсюда автор этой точки зрения В.В. Витрянский приходит к выводу о том, что «источником обязанностей перевозчика и грузоотправителя является их соглашение, заключаемое путем подачи заявки и ее принятия, которое не может быть ничем иным, как договором».

Аналогичного мнения, по существу, придерживается и Т.Е. Абова, которая полагает, что указанными отношениями «опосредуется самостоятельное обязательство, структурно обособленное от отношений по договору перевозки», и что «принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки груза перевозчиком и их использованию грузоотправителем».[25, c. 28]

Подобный взгляд на природу обсуждаемых отношений высказан и в учебнике «Коммерческое право». Автор соответствующей главы Н.С. Ковалевская считает, что при разовой перевозке обязательство по предоставлению транспортного средства «основывается на заявке грузоотправителя, принятой перевозчиком, т.е. также имеет договорный характер». [25, c. 36]

С отмеченных позиций последних авторов концепция организационных предпосылок договора перевозки была подвергнута резкой критике, хотя, на наш взгляд, для этого нет достаточных оснований [22, c. 253] уже потому, что указанная концепция сложилась в то время, когда господствовала система планового распределения товаров, работ и услуг. К тому же гражданско-правовой характер отношений, складывающихся на стадии согласования позиций будущих участников договора перевозки, уже тогда не вызывал сомнений. Более того, никто не отрицал и двусторонний характер обязанностей, вытекающих из плана перевозок, сформированного посредством согласования поданной клиентом органов транспорта заявки, ибо это прямо вытекало из ст. 73 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, предусматривающей и взаимную имущественную ответственность перевозчика и отправителя за их неисполнение. Вывод же о договорной природе складывающихся здесь отношений стал возможным, на наш взгляд, вследствие деформации административно-правовой природы плана перевозок в технико-экономическое средство учета потребностей клиентуры в перевозках. Иными словами, план грузовых перевозок утратил значение обязательного основания для заключения договора перевозки.

Договор перевозки груза с момента принятия Основ гражданского законодательства 1961 года формулировался как реальный. Ныне действующий Гражданский кодекс не отступил от этой традиции. Вместе с тем известно, что не все договоры перевозки укладываются в эту формулу. Так, например, договор фрахтования всегда признавался консенсуальным, что вполне соответствует его правовой природе. Если при заключении реального договора перевозки груза отношения его участников, направленные на подготовку и предъявление груза к перевозке и подачу необходимого количества подвижного состава, складываются за рамками указанного договора и нуждаются в особом правовом регулировании с помощью иных правовых средств, то отношения, опосредующие выполнение аналогичных действий при совершении договора фрахтования, оказываются в его составе и, следовательно, в дополнительном договорном нормировании не нуждаются. В свое время была предпринята попытка обосновать консенсуальный характер и договора автомобильной перевозки со ссылкой на то, что здесь сдаче груза к перевозке предшествует заключение соглашения о подаче автомобиля к местам погрузки, которые, как правило, находятся на территории клиента - отправителя груза. Представляет интерес аргументация в пользу консенсуального характера договора автомобильной перевозки груза, приведенная Х.И. Шварцем. Помимо ссылки на сдачу груза к перевозке в «таком пункте, который находится не в ведении перевозчика, не на территории автотранспортного предприятия, а в ведении и на территории клиента, т.е. грузоотправителя», он указывает на то, что «при автомобильных перевозках заключению договора не предшествует обязанность перевозчика подать транспортные средства и обязанность отправителя загрузить их. На автотранспорте указанные обязанности проистекают для сторон из договора, а не непосредственно из плана». [36, c. 151]

Таким образом, и здесь критерием разграничения отношений, складывающихся на подготовительной стадии перевозки и в рамках договора перевозки, служит правовое основание - план или договор. Не случайно автор в другом месте замечает, что в сравнении с автомобильными перевозками "при железнодорожных же перевозках пределы договорной свободы сторон ограничены", "ясно, что на автомобильном и железнодорожном транспорте совершенно различные по своим характерам договорные сферы". При этом автор, конечно же, имел в виду годовой договор, заключаемый в то время на автомобильном транспорте.

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

Как представляется, консенсуальный договор фрахтования на морском транспорте как исключение не может поколебать общее правило о реальном характере договора перевозки груза. Ему в полной мере соответствует и договор автомобильной перевозки груза.

Что касается отношений, складывающихся по поводу предъявления груза к перевозке и подачи автомобилей под погрузку, то они действительно являются договорными, ибо регулируются годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом. Однако последний договор не является консенсуальным договором перевозки, что отражено уже в самом его названии, это договор об организации перевозок.

Необходимость столь подробного рассмотрения истории становления института договора перевозки вызвана тем, что в последнее время на страницах юридической литературы ставится под сомнение сложившийся взгляд на договор перевозки как реальный договор. В связи с этим круг договоров перевозки, как представляется, необоснованно расширяется, в частности, за счет включения в него различного вида организационных договоров, что влечет за собой кардинальный пересмотр сложившихся теоретических воззрений на договор перевозки.

Следует отметить, что в последние годы были защищены диссертации, в которых были исследованы отдельные вопросы правового регулирования отношений по перевозке, однако комплексного исследования гражданско-правового регулирования перевозки грузов до настоящего времени не осуществлялось.

Кроме того, изданные за последние годы работы по вопросам правового регулирования договора перевозки, основанные, как правило, на ранее действовавшем законодательстве, носят в основном учебно-методический характер, либо представляют собой различного рода комментарии уже утративших силу нормативных правовых актов.

В 1998 году был принят Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности», который определяет правовые, экономические и организационные основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, устанавливает основные права, обязанности и ответственность субъектов транспортной деятельности независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, способствует развитию рыночных отношений в области транспортной деятельности, создает условия для интеграции субъектов транспортной деятельности Республики Беларусь в международный рынок транспортных работ и услуг.

С 1 июля 2008 г. вступил в силу Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» [5]. Президент Республики Беларусь при подписании Закона не согласился с его отдельными положениями, обязывающими Правительство и местные Советы депутатов обеспечивать возмещение государственным и частным автомобильным перевозчикам расходов, связанных с осуществлением перевозок транспортом общего пользования, обновлением транспортных средств, оплату услуг по организации перевозок пассажиров.

По мнению Главы государства, при необходимости механизм субсидирования будет ежегодно предусматриваться в законе о республиканском бюджете с учетом имеющихся средств и эффективности осуществления данного вида перевозок.

Таким образом (в соответствии с частью восьмой ст.100 Конституции Республики Беларусь), абзац пятый ст.9, часть вторая ст.11, часть шестая ст.24 и абзац пятый ст.25 Закона вместе с возражениями были возвращены для повторного голосования в Палату представителей. Депутаты согласились не включать данные положения в Закон.

Со вступлением в силу Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» произошли определенные изменения иных нормативных актов, регулирующих автоперевозки. Все это обусловило актуальность данного исследования.

ГЛАВА I. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

**1.1. Договор перевозки грузов в системе транспортных обязательств**

Транспортная деятельность составляет одну из важнейших сфер экономики. Транспорт как отрасль народного хозяйства является связующим звеном между всеми другими его отраслями, по сути обеспечивающим продолжение процесса производства и его материально-техническое обеспечение, а также удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках.

Транспортные обязательства в первом приближении могут быть определены как гражданско-правовые обязательства, опосредующие отношения в сфере оказания транспортных услуг. Из этого определения следует, что транспортные обязательства - понятие собирательное, включающее разнотипные обязательства с одним непременным элементом - услугой, суть которой выражается в осуществлении деятельности по перемещению грузов и людей в пространстве. В юридической литературе правильно отмечалось, что транспортное обязательство не образует обособленного единого обязательственного типа, а представляет собой совокупность обязательств, охватывающую самостоятельные обязательственные типы и их разновидности. [33, c. 29]

Вместе с тем по наличию указанного выше элемента в разряд транспортных должны быть отнесены все обязательства, опосредующие транспортную деятельность в любом ее виде, несмотря на различия их конкретных экономических и юридических признаков. Производность таких обязательств не устраня­ет их самостоятельного юридического значения.

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обяза­тельств. Таким образом, транспортными на­зываются обязательства по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а так­же иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с пере­возкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

Итак, перевозки подразделяются на перевозки грузов, пассажиров и багажа.

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить ввереный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за пере­возку груза установленную плату.

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа -и за провоз багажа. [23, c. 740]

По договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предос­тавить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров или багажа. [23, c. 741]

При заключении договоров перевозки возникают имущественные отноше­ния между транспортной организацией и владельцем по доставке грузов, между транспортной организацией и пассажирами по их перевозке, которые облека­ются в правовую оболочку. Роль такого рода отношений зависит от экономи­ческого значения перевозки грузов и пассажиров.

Правовой формой более широкого развития хозяйственных связей, зна­чительного улучшения удовлетворения потребностей всего хозяйственного механизма и населения во всех видах перевозок и регулирования, возникаю­щих на основе отношений, является договор перевозки.

Как следует из определения договоров перевозки, они являются двусто­ронними, реальными, возмездными.

В договоре перевозки грузов сторонами выступают - перевозчик и отпра­витель. Ими могут быть как организации, так и граждане.

Если отправителем груза могут быть любые субъекты гражданского права, то перевозчиком может быть только коммерческая организация или индиви­дуальный предприниматель, которые наделены правом осуществлять грузо­вые перевозки по закону или на основании разрешения (лицензии).

При этом перевозки могут осуществляться различными видами транспорта. В зависимости от того, каким видом транспорта доставляется груз, багаж, пе­ревозится пассажир, различают перевозки железнодорожные, автомобиль­ные, воздушные, внутренние водные и морские.

Одним из видов транспорта является и трубопроводный транспорт, в ча­стности, трубопроводы по доставке нефти и газа.

Перевозки делятся также на виды в зависимости от сообщения и числа транспортных организаций, участвующих в перевозке. Они, в частности, бывают:

* местного сообщения;
* прямого сообщения;
* прямого смешанного сообщения. [24, c. 195]

Перевозками местного сообщения называются перевозки в пределах дей­ствия одного транспортного предприятия - железной дороги, пароходства и т.п., например, перевозка с одной станции Белорусской железной дороги на другую станцию той же дороги (груз доставлен со станции Минск на станцию Гомель).

Перевозки прямого сообщения выполняются несколькими транспортными предприятиями, относящимися к одному и тому же виду транспорта, с оформле­нием перевозок едиными транспортными документами - несколькими железны­ми дорогами, воздушно-транспортными предприятиями (такой перевозкой будет, например, перевозка груза из Минска в Санкт-Петербург по железной дороге, в которой участвуют несколько предприятий железнодорожного транспорта).

В перевозках прямого смешанного сообщения, оформляемых также еди­ным транспортным документом на весь путь следования пассажира, багажа или груза, участвуют последовательно предприятия различных видов транс­порта (например, железная дорога и пароходство - смешанная железнодорожно-водная перевозка, железная дорога и автотранспортное предприятие -смешанная железнодорожно-автомобильная перевозка и т.п.) Перевозки в прямом смешанном сообщении возможны лишь между станциями, пристаня­ми, портами и другими пунктами отправления и назначения, которые включе­ны в данный вид сообщения. Республике Беларусь в этом виде наиболее при­суща смешанная автомобильно-железнодорожная перевозка.

Классификация видов перевозки может быть проведена и по другим осно­ваниям, в частности, в зависимости от того, перемещается ли груз или пере­возится пассажир. По территориальному признаку они делятся на внутригосу­дарственные и международные. Кроме того, внутри отдельных видов догово­ров перевозки проводится классификация и по другим основаниям.

Услуги, оказываемые различными видами транспорта, имеют ту основную особенность, что не выступают в какой-либо овеществленной (материализированной) форме, так как потребляются пользователями (услугополучателями) сразу же при их оказании. Но пространственное перемещение груза или пассажира как основная транспортная услуга имеет возмездный и товарный характер. Поэтому предоставление такой услуги обычно происходит в форме гражданско-правового договорного обязательства, возникающего между транспортными организациями (услугодателями, перевозчиками) и их клиентурой (услугополучателями).

Однако транспортные обязательства возникают не только на основе договора. Транспорт относится к числу наиболее монополизированных государством от­раслей хозяйства. До самого последнего времени большинство перевозок осу­ществлялось исключительно государственными транспортными организациями (предприятиями) соответствующих министерств и ведомств (железными дорогами, пароходствами, органами гражданской авиации, автотранспортными предприятиями и т.п.). При этом такой широко используемый у нас вид транс­порта, как железнодорожный, вообще опирается на естественную, объективно существующую монополию (исключающую, в частности, по причинам эконо­мической и финансовой нецелесообразности одновременную прокладку и эксплуатацию различных железнодорожных путей, связывающих одни и те же пункты). Разгосударствление других видов транспорта, например, воздушного, связано с необходимостью значительных частных инвестиций, что существенно затрудняет демонополизацию их деятельности. Потребность же в транспортных услугах имеет постоянный и притом массовый характер.

Все это объективно приводит к установлению и сохранению значительных элементов публичности в организации транспортной деятельности. Даже при утрате ею в ближайшей перспективе государственно-монополизированной природы неизбежно сохранится установленная во всеобщих интересах обязанность транспортных организаций заключать соответствующие договоры, причем на определенных условиях, в той или иной мере определяемых и контролируемых государством.

Этим прежде всего и объясняется появление и существование особой груп­пы транспортных обязательств, возникающих не из договора, а из админи­стративного акта либо из совокупности этих двух или иных особых юридических факторов. Речь идет о планировании перевозок, сохраняющем известную роль в организации транспортной деятельности. Планирование перевозок пока остается одной из основных форм государственно-публичного регулирования транспортной деятельности на многих видах транспорта. В перспективе возможно появление и иных форм такого обязательного регулирования, в том числе видоизменение самого планирования (в частности, госзаказа, обеспеченного не административным принуждением, а предоставлением некоторых экономических льгот и преимуществ).

Таким образом, транспортные обязательства как гражданские правоотношения, опосредующие транспортную деятельность, могут возникать как на основе договора перевозки (или иных транспортных договоров), так и по другим преду­смотренным законодательством основаниям. С этой точки зрения их можно под­вергать самостоятельной классификации на договорные и иные обязательства.

Транспортные обязательства, возникающие из актов планирования возникают в отношениях по перевозке, осуществляемой государственными транспортными организациями. Иные (частные) транспортные предприятия (предприниматели) могут принимать на себя обязанности по выполнению таких планов (госзаказов) на добровольной основе. Порядок формирования и выдачи планов перевозок регулируется специальным законодательством, изданным на основании транспортных уставов и кодексов, тщательно регулирующих деятельность отдельных видов транспорта.

Планы перевозки грузов разрабатываются и утверждаются соответствую­щими транспортными ведомствами, исходя из заказов государства, а также с учетом заявок грузоотправителей и, конечно, реальных возможностей транспортных предприятий: железных дорог, пароходств, автотранспортных и авиатранспортных организаций. [31, c. 80]

Годовые и квартальные планы перевозок грузов должны обеспечивать полное и своевременное удовлетворение потребностей в перевозках грузов с наименьшими транспортными и топливно-энергетическими затратами; экономически целесообразное распределение перевозок грузов по периодам года с учетом сезонных потребностей экономики; сокращение непроизводительных простоев в пунктах погрузки и разгрузки.

Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования и ведомственными автотранспортными предприятиями планируются на основе заявок, поданных в согласованные сроки.

Квартальные планы перевозок грузов в случае изменения планов производства промышленной продукции, видов на урожай и др. могут изменяться организацией, утвердившей план, по ходатайствам грузоотправителей (грузополучателей).

При планировании перевозок именно из актов планирования (например, из развернутого месячного плана перевозок грузов на железнодорожном транспорте) непосредственно возникает обязанность перевозчика подать транспортные средства, а грузоотправителя - предъявить груз, т.е. по сути обязательство заключить тем самым договор перевозки. Обязанность же по перемещению (транспортировке) груза вытекает из этого договора, а не из плана перевозок. Таким образом, складывается единое, сложное транспортное правоотношение, состоящее из взаимных обязательств участников по заключению и исполнению договора перевозки грузов.

Вместе с тем необходимо отметить, что переход к рыночной экономике неизбежно влечет ограничение плановых начал и сужение круга случаев при­нудительного вступления в договорные отношения.

Основания ответственности за нарушения плана перевозок грузов установлены в Гражданском кодексе Республики Беларусь, транспортных уставах и кодексах, в соответствии с которыми допускается ответственность независимо от вины. Применительно к автомобильному транспорту, например, безвиновная ответственность закреплена в правилах перевозки грузов.

Автотранспортная организация и отправитель освобождаются от ответственности за невыполнение плана перевозок, если оно произошло вследствие лишь следующих трех причин:

1. явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары и т.п.);
2. аварии на предприятии, в результате которой работа предприятия была прекращена на определенный срок;
3. временного прекращения или ограничения перевозок по определенным дорогам, установленного в порядке, предусмотренном транспортным законодательством Республики Беларусь. [31, c. 81]

Следовательно, все другие возможные причины невыполнения плана перевозок, в том числе не зависящие от автотранспортного предприятия и грузоотправителя, не освобождают их от имущественной ответственности.

В приведенном примере идет речь о повышенной ответственности, установленной ввиду особой значимости выполнения транспортных плановых обязательств для народного хозяйства.

Пределы ответственности за нарушение плана перевозки грузов установлены в соответствующих транспортных уставах и кодексах, а также правилах перевозки. В них закрепляется принцип ограниченной ответственности, поскольку она выражается лишь в уплате штрафа. Убытки, вызванные невыполнением плана перевозки, не покрытые штрафом, не взыскиваются.

Размеры штрафных санкций на различных видах транспорта неодинаковы, что объясняется спецификой каждого вотдельности вида транспорта. Так, на автомобильном транспорте за невыполнение плана перевозки взимается штраф в процентном отношении к стоимости перевозки непредъявленного или невывезенного груза. На воздушном транспорте за неподачу указанных в плане перевозочных средств и за непредъявление к перевозке предусмотренного планом груза перевозчик и отправитель несут друг перед другом ответственность в виде штрафа за перевозку за все непредъявленное или невывезенное, но подготовленное к погрузке количество груза.

Иной порядок ответственности за невыполнение плана перевозки грузов уста­новлен на железнодорожном транспорте. За неподачу железной дорогой вагонов и контейнеров для выполнения плана перевозок, за неиспользование грузо­отправителем поданных вагонов и контейнеров или отказ от предусмотренных планом вагонов и контейнеров уплачивается штраф в предусмотренном денежном выражении, а не в процентах стоимости перевозки, как на других видах транспорта. Так, по грузам, перевозка которых планируется в тоннах и вагонах, установлен штраф в твердом размере с тонны груза; по грузам, перевозки которых планируются только в вагонах, штраф устанавливается за вагон.

Правила об имущественной ответственности за невыполнение плана перевозки грузов распространяются и на случаи невыполнения обязательств сверх­плановой и внеплановой перевозки грузов по заявкам грузоотправителя, при­нятым перевозчиком.

Уплата имущественных санкций не освобождает перевозчика от реального исполнения плана перевозки грузов. Это достигается путем восполнения неподанных перевозочных средств. Так, железные дороги в случае неподачи по их вине перевозочных средств для выполнения месячного плана перевозок грузов обязаны по требованию грузоотправителя выделить перевозочные средства для восполнения недогруза в течение следующего месяца данного квартала. Перевозочные средства, не поданные в последнем месяце квартала, должны быть выделены перевозчиком в первом месяце следующего квартала. Порядок предоставления перевозочных средств для восполнения недогруза предусматривается соглашением между перевозчиком и отправителем. При несоблюдении согласованного порядка восполнения недогруза стороны несут ответственность, установленную за невыполнение плана перевозки.

Восполнение недогруза применительно к месячному планированию перевозок грузов обусловлено тем, что месячный план перевозок является не только основным оперативным документом, определяющим взаимоотношения сторон по реализации планов перевозки грузов, но и документом, на основе которого ведется учет выполнения квартальных и годовых планов перевозки. В рамках месячного плана перевозки определяется и имущественная ответственность за его нарушение. Невыполнение плана отражается на специальных учетных карточках.

Итак, транспортное обязательство – это обязательство по перевозке грузов, пассажиров и багажа, а так­же иные обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с пере­возкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

Исходя из выше написанного можно сделать вывод, что транспортные обязательства могут возникать как на основе договора перевозки (или иных транспортных договоров), так и по другим преду­смотренным законодательством основаниям. Таким образом, транспортные обязательства можно под­вергать самостоятельной классификации на договорные и иные обязательства.

1.2. Особенности правового регулирования транспортных обязательств.

В основе правового регулирования транспортных обязательств лежит целый ряд нормативных документов, основывающихся на Конституции Республики Беларусь.

Гражданский кодекс Республики Беларусь определяет лишь наиболее принципиальные правила, касающиеся перевозок груза, пассажира и багажа, а также иных транспортных обязательств (главы 40 и 41). Данный юридико-технический прием обусловлен двумя причинами.

Во-первых, транспорт, будучи такой отраслью общественной деятельности, которая связывает от­дельные части страны, требует единообразного регулирования. Соот­ветственно, в частноправовых актах, посвященных транспортным обя­зательствам, очень высок удельный вес императивных норм. Условия пере­возки отдельными видами транспорта и ответственности ее субъектов могут определяться соглашением сторон только в случаях, когда Гражданским кодексом Республики Беларусь, транспортны­ми уставами и кодексами, иным законодательством не установлено иное. Во-вторых, регулирование перевозок должно носить комплексный характер, имея в виду масштабы государства, протяженность транспортных артерий и сложность управления ими. Комплексность достигается путем со­единения в рамках одного правового акта норм частного и публичного пра­ва. В результате устанавливаются единая схема управления соответствую­щим видом транспорта, методы организации перевозок, условия содержа­ния транспортных средств, дорог, путей сообщения и, наконец, взаимоотно­шения сторон обязательства перевозки. Поэтому в соответствии со ст. 738 Гражданского кодекса Республики Беларусь общие условия перевозки определяются транспортными устава­ми и кодексами, иными законами и издаваемыми на их основе правилами.

Таким образом, регулирование основной части транспортных отношений должно осуществляться на уровне специальных законов.

Отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, автомобильным транспортом регулируются Законом Республики Беларусь от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».[5]

Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. «Об основах транспортной деятельности» [6], определяет основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, устанавливает основные права, обязанности и ответственность субъектов транспортной деятельности независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Наиболее важные текущие проблемы транспортных обязательств воп­лощаются в актах Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в частности, в Постановлении «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов» [19], Постановлении «Об утверждении положения о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь» [15] и др.

Кро­ме кодексов, уставов и иных названных актов для правового регулирования перевозок большое значение имеют правила, издаваемые соответствующими транспортными ведомствами. В них закреплены не только правовые нормы, но и технические нормативы деятельности транспорта. В качестве примера можно привести «Правила автомобильных перевозок грузов». Правила разработаны в соответствии с Гражданским кодексом Республики Беларусь и Законом Республики Беларусь от 14 августа 2007 года «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках».

Отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа, регулируются также Законом Республики Беларусь «О защите прав потребителей» [8].

С учетом активного вовлечения Республики Беларусь в мировое экономическое сооб­щество все более часто применяются международные транспортные согла­шения и конвенции. Они используются при осуществлении международных перевозок, а также служат образцом для унификации белорусского транспор­тного права.

Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (сокращенно - ЦМР) от 19 мая 1956 г. В конвенции участвует большинство европейских государств. СССР присоединился к ней в 1983 году, и с 1 августа 1986 г. перевозки грузов советским автомобильным транспортом регулируются этой конвенцией. Конвенция определяет основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения. Установлен также предел ответственности перевозчика при несохранности груза - 25 золотых франков за 1 кг веса брутто.

Конвенция ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956г. устанавливает единообразную ответственность перевозчиков при выполнении международной перевозки грузов. Правовые нормы КДПГ возлагают на отправителя ответственность за все издержки перевозки и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности при указании им сведений в международной товарно-транспортной накладной СМR.

КДПГ объединяет сложившиеся в мировой практике правила и обычаи, касающиеся заключения и исполнения договора перевозки, а также содержит нормы, устанавливающие ответственность сторон за ненадлежащее исполнение условий договора.

В настоящее время существуют два международных договора, связанных с организацией смешанных перевозок. Основным является Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г., в которой определены правовой статус операторов смешанных перевозок (им может быть любое юридическое лицо, принимающее на себя обязательства по доставке товара на условиях, определенных по договору с клиентом-грузовладельцем), понятие «презумпция вины оператора» (с грузовладельцем оператор заключает договор доставки товара, оформляемый специальным соглашением, и принимает на себя все риски по ее осуществлению, включая и действия привлекаемых им третьих лиц; в случае если с грузом что-либо произойдет, перед грузовладельцем всегда есть виноватая сторона - оператор, который и обязан компенсировать ущерб) и некоторые другие понятия. Вторым договором, хотя непосредственно и не регулирующим смешанные перевозки, но тесно с ними связанным, является Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991 г.

Необходимо отметить, что обе вышеназванные конвенции не набрали достаточного числа ратификаций и, следовательно, не вступили в силу как международные договоры. В связи с этим большое значение в качестве источника правового регулирования имеет международный обычай. Как правило, сборники обычаев издаются авторитетными международными организациями. [32, c. 25]

При анализе правовой природы того или иного договора крайне важно определить основы его обязательности для участников регулируемого правоотношения. Договор международной перевозки груза имеет в этом смысле следующие особенности. С одной стороны, в силу принципа автономии воли только гражданско-правовой договор, заключенный между перевозчиком и отправителем (грузовладельцем), обладая регулятивным значением, является единственным основанием возникновения обязательств между грузовладельцем и перевозчиком. Иначе говоря, лишь собственная свободная воля субъектов, вступающих в договор перевозки, порождает их права и обязанности в этом правоотношении.

В свою очередь, из принципа автономии воли вытекает принцип суверенной силы договора для его сторон. Иначе говоря, заключившие договор стороны связаны его условиями как законом. Более того, силу закона заключенный договор имеет и для суда в случае возникновения спора между сторонами.

Однако, с другой стороны, необходимо иметь в виду, что автономия воли сторон гражданско-правового договора не рассматривается как неограниченная. Обусловлено это, прежде всего, регулятивным воздействием государства на гражданско-правовые отношения.

Налицо стремление законодателя защитить саму свободу воли сторон и обеспечить наличие условий действительности договора, таких, как дееспособность сторон, отсутствие пороков воли, непротиворечие содержания договора нормам объективного права.

Контроль законодателя проявляется и в прямом ограничении воли субъектов хозяйствования (а также и воли суда в случае возникновения спора между сторонами) в области отдельных договорных отношений посредством закрепления обязательных, заранее предустановленных договоров, содержание и правила которых императивно предопределены для сторон.

Именно к такой категории относится договор международной перевозки груза, условия которого, обязательные для сторон в этом договоре, закреплены императивными нормами как международных транспортных конвенций, так и отечественного Гражданского кодекса, где перевозкам посвящена целая глава [3, cт. 738–754]. Обусловлено это спецификой транспортных правоотношений и, соответственно, норм транспортного права, проявляющихся в том, что по сравнению с другими гражданско-правовыми нормами они предоставляют сторонам договора гораздо меньшую свободу, которая в данном случае является ограниченной в силу соответствующих положений национального законодательства и международных соглашений. В то же время нельзя говорить, что здесь вообще отсутствует автономия воли сторон. Как неотъемлемый атрибут договорных отношений в рыночной экономике она присутствует и у сторон международного договора перевозки, хотя и со своими особенностями.

В первую очередь, в договорном праве автономия воли проявляется через свободу конкретных лиц заключать или не заключать гражданско-правовой договор.

У автомобильных перевозчиков, которые осуществляют дорожные перевозки грузов индивидуализированными небольшими партиями, принадлежащими одному грузовладельцу, и которым индивидуальные маршруты перевозки и график транспортировки указывает грузовладелец, характер деятельности предполагает наличие у них ограниченного и индивидуализированного контингента клиентуры. При этом он не обязан заключать договор перевозки с любым грузовладельцем, обращающимся с таким предложением, и вправе предлагать разную цену на свои транспортные услуги различным контрагентам. Это право закрепляет часть третья ст. 744 ГК Республики Беларусь, согласно которой работы и услуги, выполняемые перевозчиком по требованию грузовладельца и не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению сторон. Иначе говоря, обязанность заключить договор перевозки у автомобильного перевозчика и грузовладельца возникает только после добровольного принятия этими же сторонами обязательства в виде предварительного соглашения сторон о цене перевозки индивидуализированного груза по предложенному грузовладельцем индивидуальному маршруту как добровольного акта понуждения к заключению договора. При необходимости осуществления систематических индивидуальных перевозок перевозчик и грузовладелец могут заключить такой вид предварительного соглашения, предопределенного законодателем, как долгосрочный договор об организации перевозок [3, ст. 752], который также будет являться для сторон предварительным добровольным актом понуждения к заключению соответствующих договоров перевозки. Таким образом, перевозчик, осуществляющий дорожные перевозки грузов автомобильным транспортом, свободен в выборе контрагента-грузовладельца и принятии решения о заключении с ним договора перевозки.

Законодательство ограничивает свободу грузовладельца и перевозчика и по форме заключения договора, устанавливая определенную форму для международного договора перевозки. Так, в соответствии с п. 2 ст. 739 ГК Республики Беларусь, заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом). Согласно п. 7   
ст. 1 КМП (так называемые Гамбургские правила) при морских международных перевозках документом, подтверждающим договор перевозки, является коносамент. В отношении смешанных международных перевозок п. 4 ст. 1 КСП устанавливает, что документ смешанной перевозки удостоверяет договор смешанной перевозки, принятие груза оператором в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора. Наконец, ст. 4 КДПГ определяет, что при международных перевозках автомобильным транспортом договор перевозки подтверждается составлением накладной.

Как видно, во всех вышеперечисленных правовых актах специально указано, что составление и выдача транспортной накладной подтверждают заключение договора перевозки.

Контроль за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь осуществляется в соответствии с Положением о порядке осуществления контроля за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь 30.05.2008 №776[17].

Целями осуществления автомобильного контроля являются:

* соблюдение законодательства в области международных автомобильных перевозок;
* предупреждение и пресечение административных правонарушений, совершаемых при выполнении международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь.

Автомобильный контроль осуществляется на всей территории Республики Беларусь, в том числе в автодорожных пунктах пропуска и пунктах пропуска автомобильного контроля.

Автомобильный контроль может осуществляться с использованием транспортных средств, обозначенных (оформленных) в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов Республики Беларусь.

Наличие разрешений на проезд автотранспортных средств иностранных государств по территории Республики Беларусь не требуется для выполнения следующих видов автомобильных перевозок (поездок):

* поездка транспортного средства, используемого для оказания технической помощи, за неисправным транспортным средством или с ним;
* поездка порожнего транспортного средства после осуществления перевозки, на которую не требуется разрешение на проезд автотранспортных средств иностранных государств по территории Республики Беларусь при наличии документов, подтверждающих указанный вид перевозки;
* проезд по территории Республики Беларусь транспортных средств, приобретенных за рубежом физическими, юридическими лицами Республики Беларусь или иностранных государств независимо от формы использования и следующих в порожнем состоянии с временными (транзитными) регистрационными знаками;
* проезд по территории Республики Беларусь иностранных транспортных средств, которыми выполняются автомобильные перевозки при оказании иностранной безвозмездной помощи;
* проезд по территории Республики Беларусь грузовых транспортных средств общей массой до 6 тонн, не осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов;
* иных видов международных автомобильных перевозок, которые определяются международными договорами Республики Беларусь.

Весогабаритный контроль транспортного средства не проводится при осуществлении контроля на маршруте движения транспортного средства при предъявлении водителем транспортного средства документа с отметкой о прохождении весогабаритного контроля и квитанции взвешивания, выданных организациями, уполномоченными Министерством транспорта и коммуникаций, или сертификата взвешивания при условии, что после указанного взвешивания масса перевозимого груза не подвергалась изменениям (догрузке), которое подтверждается соответствующими транспортными документами и целостностью примененных средств идентификации.

При выявлении превышения весовых параметров транспортного средства в пределах погрешности весоизмерительного оборудования (до 2 процентов включительно) транспортное средство не относится к категории тяжеловесного транспортного средства.

При выявлении нарушения законодательства в области международных автомобильных перевозок контролирующее лицо в пределах своей компетенции составляет акт проверки автомобильного перевозчика и (или) протокол об административном правонарушении в отношении автомобильного перевозчика и (или) водителя транспортного средства.

В случае привлечения к установленной законодательством административной ответственности автомобильного перевозчика иностранного государства и (или) его водителя ему может быть отказано в выезде с территории Республики Беларусь в соответствии со статьей 31 Закона Республики Беларусь от 3 июня 1993 года «О правовом положении иностранных граждан и лиц без гражданства в Республике Беларусь» [9] до прекращения дела об административном правонарушении или исполнения административного взыскания.

Если товары и (или) транспортное средство находятся под таможенным контролем, соответствующее извещение направляется контролирующим лицом, уполномоченным на привлечение к административной ответственности, в ближайший таможенный орган Республики Беларусь.

Информация о нарушениях автомобильным перевозчиком иностранного государства и (или) его водителем порядка выполнения международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь направляется Транспортной инспекцией в Министерство транспорта и коммуникаций с указанием наложенных административных взысканий.

Министерство транспорта и коммуникаций направляет в компетентные органы стран, в отношении автомобильных перевозчиков (водителей транспортных средств) которых выявлены данные нарушения, предложения о применении мер, предусмотренных международными договорами Республики Беларусь.

ГЛАВА II. ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

**2.1. Договор перевозки грузов как вид транспортного договора.**

Система транспортных договоров включает в себя три группы договоров: договоры об организации перевозок, договоры перевозки грузов, вспомогательные транспортные договоры. Эта группа транспортных договоров способствует функционированию транспортной системы государства, призванной обеспечить народное хозяйство перевозками грузов. Каждая из трех групп транспортных договоров выполняет самостоятельные задачи в процессе организации и осуществления перевозок.

Договоры об организации перевозок не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке конкретных партий грузов. Это - функция разового договора перевозки груза. Именно такой договор порождает права и обязанности по перемещению материальных ценностей.

Договор перевозки - это соглашение об организации перевозок грузов или перевозки пассажиров в пункт назначения. Перевозка, осуществляемая двумя и более видами транспорта, именуется смешанной перевозкой.

Договор перевозки грузов является реальным, поскольку для его заключения недостаточно соглашения между перевозчиком и грузоотправителем, необходима еще и реальная передача груза перевозчику. Он всегда имеет срочный характер, поскольку срок его действия определяется сроком исполнения обязательства по перевозке.

Данный договор является возмездным, поскольку грузоотправитель оплачивает услуги транспорта в виде провозных платежей, двусторонним, поскольку обе стороны - перевозчик и отправитель - принимают на себя соответствующие обязанности.

В качестве перевозчика обычно выступает специализированная транспортная организация, а грузоотправителя - законный (титульный) владелец груза, либо экспедитор, или иное уполномоченное владельцем груза лицо.

Договор перевозки груза заключается между перевозчиком и отправителем. В случаях, когда в качестве грузополучателя по договору выступает грузоотправитель, число участников правоотношения, возникающего из договора, ограничивается этими двумя лицами. Однако на практике получатель и отправитель в одном лице, как правило, не совпадают. И в этом случае возникает вопрос о роли и месте грузополучателя в транспортных отношениях. Не являясь стороной в договоре, грузополучатель в соответствии с транспортным законодательством приобретает право требования к перевозчику о выдаче груза в пункте назначения. Более того, при ненадлежащем исполнении договора перевозки со стороны транспорта грузополучатель вправе предъявить к нему требования но поводу утраты, порчи груза, его недостачи, просрочки в доставке.

Специфика правового положения грузополучателя в транспортных отношениях вызвала неоднозначный подход к этому вопросу в юридической литературе. Одни авторы считают, что поскольку у грузоотправителя и грузополучателя общие интересы, то их следует признать одной стороной в договоре. Другие полагают, что правовое положение грузополучателя следует рассматривать с позиций договора в пользу третьего лица. Третьи авторы считают, что в данном случае идет речь о договоре, об исполнении третьему лицу - грузополучателю. И, наконец, некоторые специалисты транспортного права отстаивают концепцию, в соответствии с которой грузополучатель (не выступающий одновременно грузоотправителем) является особым субъектом, пользующимся самостоятельными правами и обязанностями, а договор перевозки становится в этом случае трехсторонним. Этот последний подход представляется более предпочтительным.

Основными документами, подтверждающими заключение договора перевозки, являются накладная, которая представляется грузоотправителем станции отправления при сдаче груза к перевозке, а также грузовая квитанция, выданная грузоотправителю в подтверждение груза к перевозке.

Накладная - основной перевозочный документ, поскольку сопровождает груз до мест назначения и выдается грузополучателю. Кроме того, накладная является и письменной формой заключения договора, имеет значение расчетного документа.

Накладная должна содержать следующие сведения:

* место и дата ее составления;
* имя и адрес отправителя;
* имя и адрес транспортного агента; или партий грузов;
* место и дата принятия груза к перевозке и место его доставки, а также, если необходимо, запрещение пе­регрузки груза;
* имя и адрес получателя;
* принятое обозначение характера груза и тип его упаковки и, в случае перевозки опасных грузов, их обыч­но признанное обозначение;
* число грузовых мест, их особая разметка и номера;
* вес груза брутто или выраженное в других едини­цах измерения количество груза;
* связанные с перевозкой расходы: стоимость пере­возки, дополнительные расходы, если необходимо, расходы, которые отправитель принимает на свой счет, таможен­ные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момен­та заключения договора до сдачи груза;
* инструкции, требуемые для выполнения таможен­ных формальностей; указание, что перевозка производится независимо от всякой оговорки, согласно требованиям, уста­новленным Конвенцией; инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;
* дополнительный срок выполнения перевозки;
* перечень документов, переданных перевозчику.

Значение накладной как основного перевозочного документа, например, обусловлено и тем обстоятельством, что грузоотправитель несет ответственность за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных им в накладной.

Грузоотправитель обязан предъявлять грузы, нуждающиеся в таре для предохранения их от утраты, недостачи, порчи или повреждения при перевозке, в исправной таре, соответствующей стандартам и техническим условиям. Перевозчик (железная дорога) обязан подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, годные для перевозки груза. Обязанности грузоотправителя предъявить груз в надлежащей таре и упаковке соответствует обязанность железной дороги отказать в приеме груза в таре или упаковке, не обеспечивающей его сохранность. Пригодность вагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем или дорогой в зависимости от того, чьими средствами проводится погрузка, а контейнеров, цистерн и бункеров - всегда грузоотправителем, так как именно его средствами всегда осуществляется погрузка.

Под грузами товарного характера подразумеваются грузы, имеющие определенную денежную стоимость.[21, c. 79]

Перевозка грузов нетоварного характера оформляется актом замера или актом взвешивания, например, при перевозке грунта, снега и т.д. По этим грузам не ведется складского учета, и по условиям договора автотранспортные предприятия могут быть освобождены от обязанности сдавать груз получателям, т.е. предъявлять груз определенному лицу.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что договор перевозки грузов – это договор по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель – уплатить за перевозку груза установленную плату. [3]

Договоры перевозки грузов являются одной из групп, входящих в состав транспортных договоров, включающих также договоры об организации перевозок, вспомогательные транспортные договоры.

Договор перевозки имеет несколько существенных условий. Существенными условиями любого договора являются его предмет; те условия, которые являются обязательными в силу закона а так же те условия, которые признаны обязательными по соглашению сторон.

Кроме того, существенными условиями договора являются предполагаемые объем и сроки перевозок, перечень и стоимость услуг, порядок расчетов и способы оплаты услуг, ответственность сторон.

Специфика договора перевозки состоит в том, что основная часть условий договора перевозки определяется законодательством и может не предусматриваться соглашением сторон.

Предмет договора перевозки - перевозка груза туда, куда хочет грузоотправитель и куда есть возможность доставить его у перевозчика, куда необходимо доставить груз.

Существенным условием договора перевозки груза является так же его срок.

В соответствии со ст. 746 ГК Республики Беларусь перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в срок, определенный в порядке, предусмотренном законодательством, а при отсутствии таких сроков - разумный срок.

Цена договора так же будет являться существенным условием, поскольку без уплаты проездной цены договор не будет считаться заключенным.

На основании ст.39 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» наряду с условиями, предусмотренными в соответствии с п.1 ст.752 ГК, в договоре об организации автомобильных перевозок грузов определяются маршрут, сроки и графики выполнения автомобильных перевозок грузов, устанавливаются тип и количество используемых транспортных средств, требования к ним и ответственность сторон, порядок расчетов за автомобильные перевозки грузов. Кроме того, в договоре об организации автомобильных перевозок грузов могут быть указаны конкретный перечень услуг, сопутствующих автомобильной перевозке грузов, условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к автомобильной перевозке, объемы автомобильных перевозок грузов и иные условия организации и выполнения автомобильных перевозок грузов.

В точном соответствии с требованиями законодательства складывается и судебная практика хозяйственных судов Беларуси.

Например, хозяйственный суд Гродненской области, рассмотрев в открытом судебном заседании дело по иску СП ООО «А» к ТЭООО «Б» о взыскании долга, установил следующее.

Между сторонами был заключен договор на транспортно-экспедиционное обслуживание, согласно которому перевозчик - СП ООО «А» обязался выполнить перевозку груза на условиях и в сроки, согласованные с экспедитором - ТЭООО «Б» и указанные в поручении экспедитора на перевозку груза, а экспедитор обязался своевременно производить расчеты с перевозчиком за оказанные транспортные услуги.

В соответствии с п.4.4 договора, все особые условия касательно конкретной перевозки должны указываться в поручении на перевозку.

ТЭООО «Б» направило СП ООО «А» поручение на перевозку груза № 1092, в котором указаны: марка и номер автомобиля, его объем; дата и время подачи автомобиля под загрузку; вид и вес груза; адрес места загрузки; место затамаживания и место растамаживания; место разгрузки и условия оплаты.

Поручение на перевозку груза № 1092 принято СП ООО «А» на указанных в нем условиях.

В подтверждение осуществления перевозки на указанных в поручении условиях истец представил CMR-накладную № 6049574.

Согласно CMR-накладной № 6049574 груз из Германии в автомобиле, инвойс № 46081596, прибыл в г.Москву в адрес ООО «Ж», переадресован указанной фирмой и выдан ООО «Г».

Суд указал, что в соответствии со ст.739 ГК по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Статьей 9 Конвенции ООН «О договоре международной дорожной перевозки грузов» (КДПГ) предусмотрено, что накладная является доказательством договора перевозки.

Одновременно хозяйственный суд констатировал, что условия перевозки, указанные в поручении на перевозку, и данные, значащиеся в накладной № 6049574, имеют расхождения: отправителем груза показана другая фирма, состав и вес груза отличаются от указанных в поручении на перевозку груза № 1092, наименование организации, уполномоченной распорядиться грузом в соответствии с условиями поручения на перевозку, и фактически получившей груз, не совпадает. Ответчик заявляет, что истец не выполнил поручения на перевозку № 1092.

В соответствии со ст.100 Хозяйственного процессуального кодекса Республики Беларусь каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать те обстоятельства, на которые оно ссылается как на обоснование своих требований и возражений. Доказательств оказания услуг по перевозке груза по указанной CMR-накладной № 6049574 в интересах ответчика истец не представил. По указанным причинам хозяйственный суд в иске отказал.[21, c. 80]

Надо отметить, что каждый из договоров, свидетельствующих об автомобильной перевозке грузов, имеет свои специфические существенные условия.

Так, хозяйственный суд, рассмотрев в открытом судебном заседании дело по иску индивидуального предпринимателя «И» к ЗАО CП «Б» о взыскании долга, установил следующие обстоятельства.

В соответствии с договором, заключенным между сторонами, истец, как перевозчик, в период с января 2005 г. по май 2005 г. по путевым листам оказал ответчику (заказчику) услуги по перевозке его грузов автотранспортом. Согласно условию п.4.1 договора, оплата услуг должна быть произведена заказчиком на основании счета-фактуры перевозчика и акта выполненных работ. Истцом предъявлено к оплате платежное требование. Оплата задолженности ответчиком не произведена. Доказательств уплаты долга в полном объеме ответчик суду не представил.

В судебном заседании истец поддержал предъявленные исковые требования в полном объеме. Ответчик исковые требования по существу не оспорил, задолженность не отрицал, но указал, что до предъявления иска, вытекающего из автоперевозки, обязательно предъявление соответствующей претензии в порядке, предусмотренном законодательством. Истец же претензию к ответчику не предъявлял, в связи с чем ответчик просит иск оставить без рассмотрения или уменьшить размер процентов.

Суд в своем решении указал, что в соответствии со ст.290, 291, 739, 751 ГК обязательства, в т.ч. и по договору перевозки груза, должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями договора и требованиями законодательства. Односторонний отказ от исполнения обязательства не допускается. Кредитор вправе требовать от должника исполнения его обязанности.

Доводы ответчика о несоблюдении досудебного (претензионного) порядка разрешения спора суд признал необоснованными. В соответствии со ст. 751 ГК обязательное предъявление претензии предусмотрено в случае предъявления иска к перевозчику. В данном же случае иск предъявлен перевозчиком (истцом). По указанным основаниям иск удовлетворен в полном объеме.

Сторонами договора перевозки грузов являются перевозчик и отправитель. При этом, если грузоотправитель или грузополучатель одновременно является и перевозчиком, то отсутствует договор перевозки.

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.

Исторически сложилось, что приверженцы первой концепции, так называемой теории единого перевозчика, утверждают, что все перевозчики, фактически принимающие участие в процессе транспортировки груза (пассажира, багажа) в прямой или прямой смешанной перевозке в пункт его назначения, начиная с момента получения первым перевозчиком груза от грузоотправителя и заканчивая моментом получения груза непосредственно грузополучателем от последнего перевозчика, по сути, представляют собой единого перевозчика. Обусловлено это тем, что каждый промежуточный перевозчик в процессе выполнения своих договорных обязательств по транспортировке объекта перевозки на определенном участке всего маршрута в то же время несет ответственность за исполнение всего обязательства по перевозке груза (пассажира, багажа) из начального пункта в конечный.

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.

На рынке транспортных услуг действует сейчас субъекты различных форм собственности. Поэтому в целях осуществления государственного регулирования перевозочной деятельности и защиты интересов потребителей транспортных услуг, во исполнение Декрета Президента Республики Беларусь от 14 июля 2003 г. № 17 «О лицензировании отдельных видов деятельности» Советом Министров Республики Беларусь утверждено Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом. [16]

С 1 января 2008 г. вступили в силу изменения, внесенные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.12.2007 № 1880 в Положение о лицензировании деятельности в области автомобильного, внутреннего водного, морского транспорта (исключая внутриреспубликанские перевозки для собственных нужд), утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20.10.2003 № 1388. Внесение изменений в данный документ обосновано прежде всего тем, что принятым и вступившим в силу с 1 января 2008 г. Декретом Президента Республики Беларусь от 26.11.2007 № 7 «О внесении дополнений и изменений в Декрет Президента Республики Беларусь от 14 июля 2003 г. № 17» перевозка груза как вид деятельности переименована, а также изменены отдельные правила лицензирования указанного вида деятельности. Ниже в таблице приведено ранее действовавшее название этого вида деятельности и нынешнее:

|  |  |
| --- | --- |
| Название до 1 января 2008 г. | Название после 1 января 2008 г. |
| Перевозка пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом | Деятельность в области автомобильного, внутреннего водного, морского транспорта (исключая внутриреспубликанские перевозки для собственных нужд) |

Как того требует действующее законодательство Республики Беларусь, и в частности Положение о государственной регистрации и ликвидации (прекращении деятельности) субъектов хозяйствования, утвержденное Декретом Президента Республики Беларусь от 16.03.1999 № 11 (с учетом изменений и дополнений), вид деятельности, если он осуществляется на основании лицензии, должен быть указан в уставе юридического лица.

Следовательно, юридическим лицам, имеющим лицензию и осуществляющим такой вид деятельности, как перевозка грузов, следует внести соответствующие изменения в учредительные документы.

При этом, если исходить буквально из текста п.10 Положения о регистрации, обязанность в месячный срок внести в свои учредительные документы соответствующие изменения и (или) дополнения и представить их в установленном порядке для государственной регистрации возложена на юридических лиц в случаях изменения целей и видов деятельности, если на осуществление таких видов деятельности требуется получение специального разрешения (лицензии).

Положение о регистрации содержит еще одну норму, изложенную в п.6, согласно которой деятельность субъектов хозяйствования является незаконной и запрещается в случае осуществления ими видов деятельности, не указанных в учредительных документах юридического лица, если на осуществление видов деятельности требуется получение специального разрешения (лицензии).

Причем для целей государственной регистрации и осуществления деятельности виды деятельности указываются в соответствии с Общегосударственным классификатором видов экономической деятельности, а в случае, если на осуществление видов деятельности требуется получение специального разрешения (лицензии), - в соответствии с перечнем видов деятельности, на осуществление которых требуется специальное разрешение (лицензия).

Таким образом, заявительным порядком (путем подачи соответствующего заявления в письменной форме в лицензирующий орган) в бланки специальных разрешений (лицензий), выданные юридическим лицам до 1 января 2008 г., необходимо внести изменения.

Однако постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10.03.2008 № 366 юридическим лицам разрешено пользоваться старыми бланками лицензии, выданными до 1 января 2008 г., до конца этого года.

Исходя из вышеприведенного, прямой обязанности внести изменения в уставные документы юридического лица из законодательства не вытекает. Но поскольку позиция лицензирующего органа базируется на принципе, что вид деятельности должен быть указан в уставных документах в соответствии с законодательством, то юридическим лицам следует внести изменения в устав. В связи с тем, что такое изменение в уставные документы вызвано изменением в законодательстве Республики Беларусь, уплачивать государственную пошлину при осуществлении этих действий не нужно.

Контрагентом перевозчика является грузоотправитель, в качестве которого могут выступать как лица юридические, так и физические. В любом случае отправителями признаются только те лица, от имени которых сдается груз для перевозки и оформляется перевозочный документ, являющийся доказатель­ством заключения договора перевозки.

Перевозчик обязан выдать груз уполномоченному на его получение лицу, которое именуется грузополучателем. В качестве грузополучателя может высту­пать и отправитель груза. Но чаще получателем груза является не его отправи­тель, а третье лицо, указанное отправителем. Это лицо может быть связано с грузоотправителем любым договором, обусловливающим передачу вещи (куп­ли-продажи, поставки и т.д.). Получатель груза, не являющийся его отправи­телем, является особым участником перевозочного правоотношения. Не участвуя в заключении договора перевозки, он не является и стороной этого договора. Но он участвует в перевозочном правоотношении, поскольку прини­мает от перевозчика исполнение и всоответствии с транспортным законодательством приобретает по отношению к перевозчику определенные права (например, требовать выдачи груза) и обременяется обязанностями (например, принять груз).

Договор перевозки груза оформляется документом строго установленной транспортным законодательством формы.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» подтверждением заключения договора автомобильной перевозки является составление не только товарно-транспортной накладной, но и иного транспортного документа. Транспортными документами при выполнении автомобильных перевозок грузов признаются:

- путевой лист;

- товарно-транспортная накладная;

- международная товарно-транспортная накладная «CMR», составленная согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, принятой в г. Женеве 19 мая 1956 г.;

- заказ-поручение;

- иные документы в соответствии с законодательством.

Использование транспортного средства при выполнении автомобильной перевозки груза оформляется путевым листом. Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера оформляется товарно-транспортная накладная, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, оформляются заказ-поручение или иные документы, определенные Правилами автомобильных перевозок грузов. Выполнение автомобильной перевозки груза нетоварного характера оформляется путем внесения записи в путевой лист, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, - иными транспортными документами, определенными Правилами автомобильных перевозок грузов.

Транспортные документы оформляются в порядке, установленном Министерством финансов Республики Беларусь по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, за исключением CMR-накладной, которая оформляется в порядке, установленном Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь .

Перевозка, осуществляемая перевозчиком, признается перевозкой транс­портом общего пользования, если из законодательства или выданного этому перевозчику разрешения (лицензии) вытекает, что этот перевозчик обязан осу­ществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого граж­данина или юридического лица. Статья 743 Гражданского кодекса Республики Беларусь называет главную особенность транспорта общего пользования - обязанность перевозчика осуществлять перевозки по обращению любого граж­данина или юридического лица, причем на равных условиях. Эта особенность позволяет рассматривать договор перевозки транспортом общего пользования как публичный договор (ст. 396 ГК Республики Беларусь) со всеми последствиями в случае необоснован­ного уклонения перевозчика от заключения договора перевозки.

Права и обязанности сторон составляют содержание договора перевозки. В общей форме оно предусмотрено в ст. 739 ГК Республики Беларусь. Детально содержание прав и обязанностей сторон регламентировано в транспортных уставах, кодексах и правилах перевозок.

Статья 744 ГК Республики Беларусь в качестве основной обязанности клиента транспортной орга­низации называет уплату провозной платы. При этом предусматривается два порядка определения платы за перевозку грузов.

Во-первых, для перевозок транспортом общего пользования сделано исключение из принципа свободы договора и установлено, что здесь провозная плата опре­деляется на основании тарифов, утверждаемых впорядке, установленном транспортными уставами, кодексами и иным законодательством.

Для других перевозок допускается соглашение сторон по вопросам установления размера провозной платы, но и в данном случае это соглашение может быть ограничено законодательством.

В том случае, если перевозчик по требованию грузовладельца будет выпол­нять работы и услуги, не предусмотренные тарифами, плата за них определяет­ся соглашением сторон.

В обеспечение выполнения клиентом своей обязанности по уплате провоз­ной платы при перевозке грузов допускается применение со стороны перевоз­чика такого способа обеспечения исполнения обязательств, как удержание (ст. 340 ГК Республики Беларусь).

В грузовых перевозках основная обязанность перевозчика заключается в доставке груза по месту назначения. Эта обязанность непосредственно связана с обязанностью перевозчика подать транспортное средство грузоотправителю в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Отношения пе­ревозчика и грузоотправителя при подаче транспортных средств под погрузку должны строиться исключительно на договорной основе. В то же время дого­ворное регулирование подачи транспортных средств не исключает применения к отдельным видам перевозок централизованного порядка подачи транспорт­ных средств, например при поставках для государственных нужд.

Обязанность перевозчика подавать под погрузку исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, кор­респондируется с правом грузоотправителя отказаться от поданных транспорт­ных средств, не пригодных для перевозки соответствующего груза.

Погрузка и выгрузка груза осуществляется участниками перевозки в поряд­ке, установленном договором перевозки. При этом не исключается соблюдение участниками положений специального законодательства, регулирующего эти вопросы.

Так, в соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» автомобильный перевозчик обязан подать в срок, установленный договором автомобильной перевозки груза, договором фрахтования для автомобильной перевозки грузов или договором об организации автомобильных перевозок грузов, исправное транспортное средство под загрузку в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки соответствующих грузов.

Грузоотправитель вправе отказаться от своевременно поданного под загрузку транспортного средства, если оно не соответствует условиям договора или непригодно для автомобильной перевозки соответствующих грузов.

Если своевременно поданное под загрузку транспортное средство не соответствует условиям договора или непригодно для выполнения автомобильной перевозки соответствующих грузов, то такое транспортное средство считается не поданным под загрузку.

Время подачи под загрузку транспортного средства исчисляется с момента прибытия транспортного средства и предъявления грузоотправителю путевого листа водителем транспортного средства.

До подачи под загрузку транспортного средства автомобильным перевозчиком в сроки, установленные договором автомобильной перевозки груза или договором об организации автомобильных перевозок грузов, грузоотправитель обязан подготовить груз и предъявить его к автомобильной перевозке в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов.

Груз, предъявленный к автомобильной перевозке в состоянии, не соответствующем требованиям Правил автомобильных перевозок грузов и условиям договора, считается непредъявленным к автомобильной перевозке. В этом случае заказчик автомобильной перевозки груза возмещает автомобильному перевозчику убытки, связанные с подачей транспортного средства под загрузку.

Грузоотправитель имеет право предъявлять к автомобильной перевозке груз с объявленной ценностью в размере, не превышающем его реальную стоимость.

Порядок подготовки и предъявления к автомобильной перевозке отдельных видов грузов устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

При приеме к автомобильной перевозке груза товарного характера автомобильный перевозчик обязан проверить правильность оформления транспортных документов, внешнее состояние груза, его упаковку и количество, а при необходимости – и температуру груза, за исключением случаев, когда соглашением сторон предусмотрено сопровождение груза заказчиком автомобильной перевозки груза.

При приеме к автомобильной перевозке груза товарного характера, перевозимого навалом, насыпью, наливом или в контейнерах, в транспортном документе должна быть определена и указана масса груза.

Определение массы груза и (или) проверка числа грузовых мест производятся совместно грузоотправителем и автомобильным перевозчиком (их представителями) техническими средствами грузоотправителя, если иное не установлено соглашением сторон.

Порядок определения массы различных видов грузов устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

Груз товарного характера считается принятым к автомобильной перевозке после подписания автомобильным перевозчиком соответствующего транспортного документа.

Если в транспортный документ не были внесены соответствующие уточнения (оговорки), то считается, что груз и его упаковка в момент принятия к автомобильной перевозке были в надлежащем состоянии, а масса груза, число и маркировка грузовых мест соответствовали указанным в транспортном документе.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то погрузку производит грузоотправитель.

В случае, когда погрузка осуществляется грузоотправителем, автомобильный перевозчик обязан контролировать укладку и крепление груза, а грузоотправитель по указанию автомобильного перевозчика обязан устранить нарушения укладки и крепления груза.

При использовании транспортных средств или транспортного оборудования с грузовым пространством закрытого типа (фургоны, контейнеры, цистерны и т.п.) допускается автомобильная перевозка груза под пломбой грузоотправителя, о чем делается соответствующая отметка в транспортном документе. Порядок пломбирования устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов.

Порядок приема грузов к автомобильной перевозке устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

В пункте назначения автомобильный перевозчик выдает груз грузополучателю.

Выдача груза грузополучателю производится по массе груза и (или) числу грузовых мест в том же порядке, в каком груз был принят от грузоотправителя.

Груз товарного характера, перевозимый навалом, насыпью или наливом и прибывший без признаков недостачи, выдается грузополучателю без проверки массы груза, если у грузополучателя отсутствуют технические средства для ее определения.

При автомобильной перевозке груза нетоварного характера автомобильный перевозчик может быть освобожден заказчиком автомобильной перевозки груза от обязанности выдачи груза грузополучателю. В этом случае автомобильный перевозчик обязан выгрузить груз в месте, определенном заказчиком автомобильной перевозки груза.

При определении массы груза путем взвешивания автомобильный перевозчик не несет ответственности за несоответствие массы груза, указанной в транспортном документе, его фактической массе, если разница в массе не превышает норм естественной убыли или точности взвешивания.

Получение грузополучателем груза удостоверяется его отметкой в транспортных документах в соответствии с Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства.

Если договором перевозки груза или договором об организации перевозок грузов не предусмотрено иное, то выгрузку груза производит грузополучатель.

Грузополучатель может отказаться от получения груза только в случае, если свойства груза вследствие порчи или повреждения изменились настолько, что исключают возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению.

При отказе от получения груза грузополучатель обязан сделать отметку об этом в соответствующем транспортном документе.

Заказчик автомобильной перевозки груза вправе переадресовать груз, если это предусмотрено соглашением сторон.

При отказе грузополучателя от получения груза автомобильный перевозчик должен получить письменные указания заказчика автомобильной перевозки груза относительно этого груза, если иное не установлено соглашением сторон. Заказчик автомобильной перевозки груза должен оплатить автомобильному перевозчику дополнительные расходы, связанные с реализацией или утилизацией груза, возвращением его грузоотправителю или переадресовкой.

Нормы времени нахождения транспортного средства под загрузкой и разгрузкой, а также на выполнение дополнительных операций, связанных с погрузкой и выгрузкой груза, устанавливаются Правилами автомобильных перевозок грузов.

Сроки доставки груза определяются соглашением сторон.

Просрочка в доставке груза имеет место, когда груз не был доставлен в согласованный срок, а в случае отсутствия согласованного срока имеет место, когда фактическая продолжительность автомобильной перевозки груза с учетом ее конкретных обстоятельств превышает разумный срок.

Сроки доставки груза, пассажира и багажа в пункт назначения определя­ются транспортным законодательством. При отсутствии установленных зако­нодательством сроков исполнения договора груз, пассажир или багаж должны быть доставлены до места назначения в разумный срок.

Перевозка с условием предоставления всего транспортного средства или его части на один или несколько рейсов оформляется договором фрахтования, или чартером. По этому договору одна сторона (фрахтовщик) обязуется предо­ставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Договор фрахтования - консенсуальный.

Отечественное право применяет понятие «договор фрахтования» исключительно к перевозке грузов, пассажиров, багажа. Все остальные формы эксплуатации судов являются договором аренды судна как транспортного средства.

По договору фрахтования для автомобильной перевозки грузов автомобильный перевозчик (фрахтовщик) обязуется предоставить за плату заказчику автомобильной перевозки грузов (фрахтователю) всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для автомобильной перевозки грузов.

Порядок заключения договора фрахтования для автомобильной перевозки грузов устанавливается Правилами автомобильных перевозок грузов и иными актами законодательства. [5, ст. 38 ].

Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» дополнены и уточнены некоторые положения, касающиеся порядка исполнения договора автомобильной перевозки груза. В частности, установлены право заказчика автомобильной перевозки груза переадресовать груз, если это предусмотрено соглашением сторон, и обязанность грузополучателя производить выгрузку груза, если иное не предусмотрено договором автомобильной перевозки груза или договором об организации автомобильных перевозок грузов. Впервые закреплена норма об определении просрочки в доставке груза.

Как определено частью третьей ст. 47 Закона Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», просрочка в доставке груза имеет место, когда груз не был доставлен в согласованный срок, а в случае отсутствия согласованного срока имеет место, когда фактическая продолжительность автомобильной перевозки груза с учетом ее конкретных обстоятельств превышает разумный срок.

Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» предусмотрено обязательное предъявление претензии по требованиям, вытекающим из обязательств по автомобильной перевозке грузов, только к автомобильному перевозчику.

В случае возникновения разногласий между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки, вызванных несохранностью груза при автомобильной перевозке, оформляется акт о несохранности груза при автомобильной перевозке, а при других обстоятельствах – акт о разногласиях между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки. Представители автомобильного перевозчика и заказчика автомобильной перевозки должны подписать соответствующий акт, а при несогласии с его содержанием – изложить в нем свое мнение.

Если представитель автомобильного перевозчика отказывается подписать соответствующий акт, заказчик автомобильной перевозки должен в течение суток письменно известить об этом автомобильного перевозчика. Автомобильный перевозчик в течение трех рабочих дней со дня получения извещения должен рассмотреть сложившуюся ситуацию и сообщить данному заказчику о принятом решении.

Акт составляется в двух экземплярах, первый передается автомобильному перевозчику вместе с товарно-транспортной накладной и путевым листом, второй – заказчику автомобильной перевозки.

Факт составления соответствующего акта должен быть отражен в товарно-транспортной накладной.

До предъявления заказчиком автомобильной перевозки иска автомобильному перевозчику необходимо предъявить претензию.

Согласно ст.751 ГК Республики Беларусь до предъявления иска перевозчику, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном законодательством.

Основанием для предъявления автомобильным перевозчиком претензии к заказчику автомобильной перевозки за простой грузового транспортного средства на погрузке (разгрузке), служат отметки в товарно-транспортной накладной и путевом листе (если типовая форма путевого листа содержит соответствующие реквизиты) о времени прибытия и убытия грузового транспортного средства.

Основанием для предъявления автомобильным перевозчиком претензий к заказчику автомобильной перевозки за простой грузового транспортного средства в месте стоянки служит письменный отказ этого заказчика от выполнения договора об автомобильной перевозке груза.

Передача заказчиком автомобильной перевозки права на предъявление претензий или исков другим юридическим или физическим лицам не допускается, за исключением случаев передачи такого права экспедитору, а также грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю. При этом в товарно-транспортной накладной делается соответствующая запись, заверяется подписями руководителя и главного бухгалтера грузоотправителя (грузополучателя), а также печатью.

Претензии на возмещение ущерба за утрату, порчу, недостачу или повреждение груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности.

Претензии к автомобильному перевозчику могут быть предъявлены заказчиком автомобильной перевозки в течение шести месяцев.

О результатах рассмотрения претензий автомобильный перевозчик должен уведомить заказчика автомобильной перевозки в 30-дневный срок. В случае отклонения претензии автомобильным перевозчиком он должен указать причины.

При частичном удовлетворении или отклонении претензии автомобильный перевозчик возвращает претензию заказчику автомобильной перевозки вместе с прилагаемыми документами.

При удовлетворении претензии в полном объеме документы, представленные заказчиком автомобильной перевозки, не возвращаются.

Иск к автомобильному перевозчику может быть предъявлен заказчиком автомобильной перевозки в случае отказа автомобильного перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от него ответа в 30-дневный срок.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из автомобильной перевозки груза, составляет один год с даты получения ответа на предъявленную претензию.

При обращении в суд каждое обстоятельство, на которое ссылается сторона в деле, должно быть подтверждено надлежащим доказательством

Так, общество обратилось в суд с иском к предприятию о взыскании 1 420 000 руб. задолженности за оказанные услуги по перевозке груза.

Как следует из материалов дела, согласно договору от 01.08.2006 б/н, заключенному между сторонами, истец принял на себя обязательство оказывать ответчику услуги по перевозке грузов. Согласно заявке-договору от 02.08.2006 № 06/08-Р по СМR-накладной истец выполнил для ответчика перевозку по маршруту Петровице - Санкт-Петербург на сумму 1 420 000 руб., что ответчиком не отрицается.

В соответствии с условиями заявки ответчик обязался оплатить услуги перевозки в течение 10 банковских дней с момента получения оригиналов СМR-накладной. По условиям договора (п.6.2) расчеты могут осуществляться в безналичной или наличной форме в любой свободно конвертируемой валюте.

В предусмотренном договором порядке, по мнению истца, ответчик обязательства по оплате услуг надлежащим образом не выполнил.

На основании изложенного истец обратился в суд с иском, в котором просит взыскать с ответчика 1 420 000 руб. возникшей задолженности.

Представитель истца в судебном заседании исковые требования поддержал в полном объеме.

Представитель ответчика исковые требования не признал и в судебном заседании пояснил, что перевозка была оплачена в соответствии с п.6.2 договора наличными денежными средствами непосредственно водителю перевозчика в полном объеме, что подтверждается письмом грузополучателя от 24.07.2007 № 3. Представитель ответчика заявил ходатайство о необходимости вызова в судебное заседание перевозчика, осуществлявшего данную перевозку.

Вызванный в качестве свидетеля водитель истца Б. в судебное заседание не явился, а представил заявление от 23.07.2007 о невозможности обеспечения явки ввиду нахождения в служебной командировке. По существу поставленных вопросов пояснил, что денежных средств за перевозку от грузополучателя не получал.

Суд, исследовав материалы дела, оценив представленные доказательства, выслушав представителей сторон, установил следующее.

На основании ст.290 ГК обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями законодательства, а при отсутствии таких условий и требований - в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями.

Согласно п.1 ст.739 ГК по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

За перевозку грузов, пассажиров и багажа в силу п.1 ст.744 ГК взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством. Ввиду неоплаты ответчиком услуг по перевозке груза требования истца суд признал обоснованными.

В соответствии с частью второй ст.100 ХПК каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать те обстоятельства, на которые оно ссылается как на обоснование своих требований и возражений, если иное не предусмотрено законодательством. При этом согласно ст.104 ХПК обстоятельства дела, которые согласно законодательству должны быть подтверждены определенными доказательствами, не могут подтверждаться иными доказательствами.

Как следует из пояснений водителя истца, оплаты за оказанные услуги от грузополучателя он не получал. Каких-либо доказательств передачи денежных средств за перевозку ответчиком не представлено.

В связи с этим утверждение ответчика об оплате перевозки наличными денежными средствами суд признает недоказанным.

Представленные ответчиком письменные пояснения грузополучателя судом в силу части четвертой ст.84 ХПК не приняты во внимание, поскольку были представлены в виде фотокопий без надлежащего заверения.

Таким образом, правовые отношения между перевозчиком и клиентом, складывающиеся при выполнении перевозок, основаны на договоре перевозки и реализуются в его рамках. Подтверждая, таким образом, договорную природу перевозочных отношений, Гражданский кодекс Республики Беларусь признает договор перевозки единственным правовым основанием выполнения перевозки грузов.

**2.2. Особенности и проблемы правового регулирования смешанной перевозки грузов.**

Как правило, в большинстве стран мира под смешанной понимается перевозка с использованием нескольких видов транспорта, которая выполняется под ответственность одного лица, так называемого оператора смешанной перевозки.

Смешанные перевозки осуществляются на основании договора транспортной экспедиции, который в соответствии со ст.755 ГК Республики Беларусь заключается в письменной форме. Однако применительно к организации смешанных перевозок договор транспортной экспедиции имеет некоторые особенности. Первая особенность заключается в статусе оператора смешанных перевозок.

Экспедитор может заключать с клиентом договоры двух видов: первый - когда в отношениях с третьими лицами, участвующими в выполнении транспортно-экспедиционных услуг, экспедитор выступает от своего имени (самостоятельно действующее лицо, договорной перевозчик и т.п.); второй - когда экспедитор в отношениях с третьими лицами выступает от имени клиента (агент, представитель, поверенный и т.п.).

В принципе, ст.742 ГК Республики Беларусь не запрещает при организации смешанных перевозок заключать с клиентом договоры второго вида, однако сложившаяся международная практика исходит из того, что экспедитор, выступающий в качестве оператора смешанной перевозки, берет на себя ответственность за сохранность груза в процессе транспортировки и, следовательно, может заключать с клиентом договоры только первого вида.

Вторая особенность касается способа заключения договора транспортной экспедиции при организации прямых смешанных перевозок.

В соответствии с п.3 ст.742 ГК Республики Беларусь прямая смешанная перевозка выполняется на основании единого транспортного документа. Это означает, что при организации прямых смешанных перевозок договор транспортной экспедиции заключается путем выдачи экспедитором единого транспортного документа на весь маршрут доставки.

Анализ законодательства Республики Беларусь и сложившейся международной практики позволяет выделить следующие виды единых транспортных документов:

- накладные на смешанные перевозки;

- коносаменты на смешанные перевозки.

Основное отличие между двумя этими видами состоит в том, что накладная не является ценной бумагой, а коносамент является таковой.

В связи с тем, что коносамент - это оборотный документ, то есть передается от одного владельца другому в упрощенном порядке, в качестве единого транспортного документа чаще всего используются коносаменты на смешанные перевозки. Они бывают двух видов. Крупные экспедиторы имеют, как правило, свои собственные формы коносаментов, так называемые house bill of lading. Более мелкие экспедиторы в своей практике используют стандартизированную форму Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA) forwarding bill of lading (FBL), Унифицированные правила для документа комбинированной перевозки, одобренные Международной торговой палатой.

Первой большой проблемой гражданско-правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности является несогласованность белорусского законодательства. Вот лишь один из примеров, касающийся непосредственно смешанных перевозок грузов. В соответствии со ст.742 ГК Республики Беларусь прямая смешанная перевозка осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции, заключенному путем выписки единого транспортного (в данном случае экспедиторского) документа. А ст.739 ГК Республики Беларусь к транспортным документам относит накладную, коносамент и т.п. При этом перевозка в прямом смешанном грузовом сообщении производится по единому транспортному документу (накладной), составленному на весь путь следования [12, п.84]. Другими словами, если часть прямой смешанной перевозки осуществляется железнодорожным транспортом, ее выполнение на основании коносамента на смешанную перевозку становится невозможным, что противоречит не только ГК, но и Конвенции ООН о международной смешанной перевозке груза [2].

Вторая проблема - недостаточность существующего законодательства. Как известно, в процессе осуществления транспортно-экспедиционной деятельности (а организация смешанных перевозок является видом такой деятельности) экспедитор вступает в гражданско-правовые правоотношения двух видов:

- отношения между клиентом (грузовладельцем) и экспедитором;

- отношения между экспедитором и фактическим исполнителем той или иной услуги (перевозчиком, стивидором, сюрвейером, оператором терминала и т.д.). Условно можно назвать первые внутренними, а вторые - внешними.

Соответственно и все договоры, заключаемые экспедитором, делятся на две большие группы:

- договоры, заключаемые с клиентом (договоры транспортной экспедиции);

- договоры, заключаемые с исполнителем той или иной экспедиторской услуги (договоры перевозки, хранения, страхования и т.п.).

Из смысла норм, дающих определение транспортной экспедиции [3, ст.755], вытекает, что внутренние отношения могут строиться двумя способами, которые условно можно назвать:

1. отношения с участием агента-экспедитора;
2. отношения с участием договорного перевозчика.

Основное отличие состоит в том, что в первом случае во внешних отношениях экспедитор создает права и обязанности для клиента, а во втором - для себя. Соответственно, если при выполнении договора возникают какие-либо спорные моменты (например, утрата груза), в первом случае все спорные вопросы клиент будет решать с непосредственным исполнителем, а экспедитор может либо оказывать клиенту содействие, либо выступать в качестве его представителя, а во втором случае экспедитор обязан возместить ущерб клиенту и имеет право взыскать убытки с непосредственного исполнителя.

В зависимости от статуса экспедитора по-разному строится правовое регулирование внутренних отношений. Если в первом случае достаточно нескольких статей в ГК, касающихся общих предписаний, то во втором, который в соответствии со сложившейся международной практикой используется именно при организации смешанных перевозок, необходима детальная законодательная регламентация целого блока вопросов, которая в белорусском праве отсутствует.

Основным вопросом, с нашей точки зрения, является полноценное распространение на экспедитора института ограничения ответственности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции.

Общее правило, закрепленное, в частности, в ГК, гласит, что убытки за ненадлежащее исполнение обязательств возмещаются в полном размере. Вместе с тем транспортное законодательство (в том числе соответствующие главы ГК) ограничивает договорную ответственность перевозчика определенными пределами (как правило, стоимостью груза, но не свыше определенных сумм в денежном выражении). Необходимо отметить, что, как и в отношении перевозчиков, институт ограничения ответственности экспедитора используется во всех странах.

К сожалению, в белорусском законодательстве в отношении договора транспортной экспедиции ограниченная ответственность экспедитора предусмотрена с целым рядом оговорок. Статьей 756 ГК Республики Беларусь установлено, что экспедитор несет ответственность по основаниям и в размерах, определяемых в соответствии с главой 25 указанного кодекса, которая устанавливает лишь общие правила. Ограниченная же ответственность предусмотрена только в том случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательств вызвано виной перевозчика, и она (ответственность) определяется по правилам, действующим на соответствующем виде транспорта. То есть ГК воспринял так называемую сетевую теорию, от которой отказались практически во всем мире, да и то с целым рядом оговорок.

В результате может возникнуть коллизия: в случае когда экспедитор принял на себя ответственность за сохранность груза (то есть выступил в качестве оператора смешанной перевозки), при повреждении последнего клиент в соответствии с законодательством будет вправе взыскать с экспедитора убытки в полном размере, а перевозчик, выполнявший перевозку, свою ответственность перед экспедитором ограничит пределами, установленными либо национальным законодательством, либо соответствующей международной конвенцией.

Второй вопрос, требующий законодательного регулирования, - претензионный порядок разрешения споров. Как известно, большинство международных конвенций и национальное законодательство практически всех стран мира предусматривают, что до предъявления иска, вытекающего из договора перевозки, перевозчику необходимо предъявить письменную претензию. Причем сроки предъявления таких претензий чрезвычайно коротки. Непредъявление претензии служит основанием для оставления иска без рассмотрения. Белорусское законодательство не предусматривает распространение претензионного порядка рассмотрения спорных вопросов на транспортно-экспедиционную деятельность.

Третий вопрос - это сроки исковой давности. Общий срок исковой давности, установленный ГК, в том числе и для отношений, связанных с экспедированием, составляет три года. В то же время срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки, - один год (некоторыми конвенциями предусмотрен срок исковой давности в два года). В результате клиент вправе предъявить иск к экспедитору в течение трех лет с момента возникновения права на иск, а экспедитор имеет такое же право по отношению к перевозчику только в течение одного, в лучшем случае, двух лет.

Еще один важный вопрос - неурегулированность статуса экспедиторских документов вообще и единых транспортных документов в частности. Так как Республика Беларусь – внутриконтинентальное государство, для получения коносамента необходимо доставить груз в порт иностранного государства, погрузить его на борт судна. Только после этого капитан или агент судовладельца выпишет коносамент, который будет отправлен белорусскому продавцу по почте.

2.3. Особенности организации автомобильной перевозки отдельных видов сельскохозяйственных грузов

Перевозки сельскохозяйственных грузов подразделяются на внутрихозяйственные и внехозяйственные.

Внутрихозяйственные перевозки осуществляются, как правило, транспортом, принадлежащим данному сельскохозяйственному предприятию.

Внехозяйственные перевозки, как правило, выполняются специализированными автохозяйствами.

Перевозки сельскохозяйственных грузов имеют ряд особенностей: сезонность в уборке урожая, приводящая к колебаниям в грузообороте и объеме перевозок; короткие сроки уборки урожая, требующие напряженной работы автомобильного транспорта; неравномерность созревания сельскохозяйственных культур в различных климатических и почвенных районах страны; колебание урожайности, имеющее место при засухе и других неблагоприятных климатических условиях; тяжелые дорожные условия работы подвижного состава, особенно в весенне-осенний период; низкий объемный вес сельскохозяйственных грузов, не дающих полностью использовать грузоподъемность подвижного состава. Сложность организации перевозки сельскохозяйственных грузов заключается в: большой номенклатуре грузов (выше 75); изменчивости их механических свойств под воздействием влаги, давления, температуры, продолжительности хранения; склонности к слеживанию и смерзанию; многие сельскохозяйственные грузы легко повреждаются (так, потери от повреждения клубней картофеля при погрузочно-разгрузочных работах достигают 16%).

Согласно Правилам автомобильных перевозок грузов зерно может перевозиться на хлебоприемные пункты бестарным способом на грузовых транспортных средствах общего назначения или с самосвальным кузовом.

Кузов грузового транспортного средства для автомобильной перевозки зерна бестарным способом должен быть без щелей, превышающих размеры зерна.

Автомобильный перевозчик может наращивать борта кузова грузового транспортного средства для более полного использования его грузоподъемности. Автомобильный перевозчик должен оборудовать кузов грузового транспортного средства пологом для предохранения груза от атмосферных осадков и потерь при автомобильной перевозке.

Затраты на оборудование и переоборудование, понесенные автомобильным перевозчиком, возмещаются заказчиком автомобильной перевозки.

Прием и выдача зерна производится автомобильным перевозчиком по массе. Взвешивание грузового транспортного средства должно производиться при каждой поездке с грузом и без груза на однотипных весах.

Автомобильный перевозчик не несет ответственности за качественные характеристики зерна, выявленные при его приемке грузополучателем. Грузополучатель должен принять зерно или осуществить его переадресовку.

Овощи могут перевозиться на грузовых транспортных средствах общего назначения, а также грузовых транспортных средствах с кузовами типа «фургон», «изотермический фургон» или «рефрижератор». Допускается автомобильная перевозка сахарной свеклы на грузовых транспортных средствах с самосвальным кузовом. Выбор грузового транспортного средства для автомобильной перевозки овощей осуществляется грузоотправителем по согласованию с автомобильным перевозчиком в зависимости от погодных условий или дальности автомобильной перевозки.

Автомобильный перевозчик может наращивать борта кузова грузового транспортного средства для более полного использования его грузоподъемности (при автомобильной перевозке овощей – до высоты 1 метра от пола кузова, капусты – до высоты 1,5 метра), а также укомплектовывать грузовое транспортное средство брезентом и веревками для предохранения груза от атмосферных осадков, низких температур и потерь при автомобильной перевозке, если это предусмотрено в соответствующем договоре.

Затраты на переоборудование, понесенные автомобильным перевозчиком, возмещаются заказчиком автомобильной перевозки.

При предъявлении к автомобильной перевозке овощей в таре она должна быть сухой, без повреждений и посторонних запахов и соответствовать требованиям государственных стандартов и технических условий.

Овощи могут приниматься автомобильным перевозчиком в нестандартной таре, обеспечивающей их сохранность при автомобильной перевозке. Овощи в таре должны быть погружены в кузов грузового транспортного средства плотными рядами без промежутков. Автомобильная перевозка овощей должна осуществляться по товарно-транспортной накладной с учетом фактической массы груза.

Грузоотправителем и грузополучателем взвешивание должно производиться на однотипных весах.

Автомобильный перевозчик не несет ответственности за качественные характеристики овощей, выявленные при их приемке грузополучателем. Грузополучатель должен принять овощи или осуществить их переадресовку.

Силосная масса, солома, сено и лен должны перевозиться бестарным способом на грузовом транспортном средстве с бортовой платформой или самосвальным кузовом.

Автомобильный перевозчик может наращивать борта кузова грузового транспортного средства для более полного использования его грузоподъемности до высоты 1,5 метра от пола кузова, если это предусмотрено в соответствующем договоре.

Грузоотправитель должен укомплектовать грузовое транспортное средство общего назначения, используемое для автомобильной перевозки силосной массы, соломы и сена, разгрузочными приспособлениями (сетками, щитами и другими).

Прием и выдача силосной массы, соломы, сена и льна должны осуществляться автомобильным перевозчиком с учетом фактической массы этого груза.

Определение массы силосной массы, соломы, сена и льна должно производиться контрольным взвешиванием грузового транспортного средства с грузом и без груза на однотипных весах (не реже одного раза за смену).

Грузоотправитель должен размещать и увязывать солому, сено и лен в кузове грузового транспортного средства таким образом, чтобы не ограничивать водителю обзор, не затруднять управление, не нарушать устойчивости грузового транспортного средства, не закрывать внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, не загрязнять дороги.

Особую сложность представляет собой перевозка органических удобрений. Автомобильная перевозка жидких органических удобрений должна осуществляться только в специализированном грузовом транспортном средстве (автоцистерне) в порядке, установленном нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

Загрузка автоцистерны жидкими органическими удобрениями производится при помощи смонтированных на ней насосов. Во время загрузки жидких органических удобрений не должен допускаться их разлив.

Во избежание переполнения автоцистерны и возможного разлива жидких органических удобрений во время движения по дорогам она должна быть оборудована средствами контроля уровня наполнения.

Автомобильный перевозчик должен обеспечить герметичность всех резьбовых соединений, люков и запорных устройств автоцистерны, а также надежность крепления шлангов.

Автомобильный перевозчик не должен подавать автоцистерну на погрузку жидких органических удобрений в случаях повреждения корпуса или днища цистерны, отсутствия или неисправности запорных устройств и крышек люков.

Автомобильная перевозка животных или птицы должна осуществляться на специализированном грузовом транспортном средстве, при его отсутствии – на грузовом транспортном средстве общего назначения, оборудованном для автомобильной перевозки животных или птицы.

Автомобильная перевозка животных или птицы на грузовом транспортном средстве с самосвальным кузовом запрещается.

Для автомобильной перевозки животных грузовое транспортное средство должно быть оборудовано автомобильным перевозчиком (за счет грузоотправителя) деревянными щитами или металлическими решетками высотой не менее 1,5 метра (для лошадей не менее 2 метров) от пола платформы и приспособлениями для привязывания животных.

Для защиты перевозимых животных или птицы от дождя кузов грузового транспортного средства должен иметь навес, а от ветра – щит у переднего борта.

Пол кузова грузового транспортного средства, используемого для автомобильной перевозки животных или птицы, должен быть ровным, а на поверхности кузова не должно быть острых выступов. Перегородки внутри кузова должны иметь высоту не менее 1 метра.

Грузовое транспортное средство, предназначенное для автомобильной перевозки животных или птицы, должно отвечать установленным санитарным требованиям.

При автомобильной перевозке животных или птицы грузоотправитель должен обеспечить автомобильного перевозчика материалами для подстилки (соломой, опилками, торфом или другими).

Грузоотправитель (грузополучатель) для погрузки (разгрузки) животных должен иметь погрузочно-разгрузочные площадки, оборудованные эстакадами, рампами или трапами.

Во избежание проваливания животных в проем между открытым задним бортом и полом кузова грузового транспортного средства необходимо укладывать деревянный настил из сбитых досок длиной не менее 2 метров так, чтобы 1/3 настила попадала на пол кузова и 2/3 – на площадку.

Грузоотправитель должен передать автомобильному перевозчику ветеринарное свидетельство, а в необходимых случаях – разрешение карантинной службы. У водителя грузового транспортного средства в путевом листе должны быть указаны номер и дата ветеринарного свидетельства, заверенные печатью грузоотправителя.

При автомобильной перевозке животных или птицы грузоотправитель должен обеспечить сопровождение грузового транспортного средства независимо от количества животных или птицы.

При следовании нескольких грузовых транспортных средств с животными или птицей от одного заказчика автомобильной перевозки допускается их сопровождение одним его представителем.

Представитель заказчика автомобильной перевозки, сопровождающий груз, должен принять и сдать животных или птицу, обеспечить охрану и уход за ними в течение всего времени автомобильной перевозки.

Автомобильный перевозчик может принять на себя сопровождение животных или птицы в случае, если это оговорено в соответствующем договоре.

Представитель заказчика автомобильной перевозки или автомобильного перевозчика, сопровождающий груз, несет ответственность за недостачу, травмирование и падеж животных или птицы, а также за несоблюдение санитарных правил, недостачу и порчу имущества, предназначенного для ухода за животными или птицей.

Если в ходе автомобильной перевозки представитель заказчика автомобильной перевозки или автомобильного перевозчика, сопровождающий животных или птицу, обнаружил признаки их заболевания, то должен доставить в ближайшее ветеринарное учреждение всех перевозимых животных или птицу для осмотра.

Грузоотправитель должен загружать в одно грузовое транспортное средство животных одного вида, пола или возраста.

В случае необходимости совместных автомобильных перевозок животных разных видов, полов и возрастов в одном кузове грузового транспортного средства грузоотправитель должен дооборудовать кузов перегородками, отделяющими животных.

Крупный рогатый скот в кузове всех видов грузовых транспортных средств необходимо привязывать и размещать головой вперед по ходу следования.

Крупный рогатый скот, перевозимый в приспособленном грузовом транспортном средстве, должен быть привязан к переднему борту по три-четыре головы взрослого скота параллельно друг другу.

Свободное место между животными и задним бортом грузового транспортного средства нельзя занимать еще одним животным.

Крупный рогатый скот, перевозимый в специализированном грузовом транспортном средстве (полуприцепе-скотовозе), привязывается по четыре головы взрослого скота в отсеке к кольцам на перекладинах, разделяющих кузов данного транспортного средства на отсеки.

Автомобильная перевозка всех видов животных без привязи запрещается, за исключением молодняка крупного рогатого скота и других животных, а также овец, коз, свиней, которые могут перевозиться без привязи при условии, что кузов грузового транспортного средства оборудован перегородками для предотвращения скучивания животных на подъемах, спусках, при торможении и в других случаях.

Автомобильная перевозка лошадей должна осуществляться при условии, что они раскованы (на небольшие расстояния допускается расковывание только на задние ноги) и расположены в кузове грузового транспортного средства головой вперед по ходу следования.

Способ погрузки животных или птицы на грузовое транспортное средство устанавливается грузоотправителем.

Лошади должны быть размещены в грузовом транспортном средстве грузоподъемностью 2,5 тонны по 2 животных, грузоподъемностью 5 тонн – по 5 животных, а в грузовых транспортных средствах с удлиненным кузовом – по 6 животных (с размещением в два ряда по три лошади). На грузовом транспортном средстве должны быть установлены стойки или перекладины.

Плотность погрузки птицы должна быть не более 30 голов на 1 кв. метр площади пола.[19]

Грузоотправитель должен предъявлять к автомобильной перевозке птицу в специальной таре (в виде контейнеров), кроликов – в клетках. После погрузки контейнеров или клеток грузоотправитель должен надежно закрепить их в кузове грузового транспортного средства.

При выгрузке животных или птицы грузополучатель должен очистить, промыть и продезинфицировать кузов грузового транспортного средства, а также дополнительное оборудование и приспособления.

Дезинфекция кузова грузового транспортного средства после автомобильной перевозки животных должна производиться одним из следующих химических средств: 2-процентным раствором формальдегида, раствором хлорной извести (2–3 процента активного хлора), 4-процентным раствором хлорамина, 2-процентным раствором едкого натрия (нагретым до температуры 60–70 °С), 20-процентным раствором свежегашеной извести. Норма расхода химического средства должна быть 0,5 литра на 1 кв. метр площади кузова грузового транспортного средства.[19]

Специализированные грузовые транспортные средства для автомобильной перевозки скота могут использоваться для автомобильной перевозки бумаги, макулатуры, тары, изделий из резины, металла, моющих средств и других грузов, кроме продовольственных грузов, грузов, погрузка которых осуществляется только с помощью крана, и грузов, для автомобильной перевозки которых требуется пломбирование кузова.

Итак, организация автомобильной перевозки отдельных видов сельскохозяйственных грузов осуществляется на основании заключенного между сторонами договора перевозки сельскохозяйственных грузов, при этом законодательство предъявляет к перевозчику таких грузов особые требования.

2.4. Анализ практики организации перевозок грузов автотранспортными предприятиями г. Орши.

Транспортный комплекс является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры республики.

Выгодное геополитическое положение республики способствует развитию грузовых перевозок как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении, а также дальнейшему развитию пограничного сервиса.

Относительно небольшая протяженность территории Республики Беларусь как с севера на юг, так и с запада на восток, а также превалирование в общей массе грузов большого количества мелких партий, востребованное заказчиками автомобильных перевозок во внутриреспубликанском сообщении, способствовало тому, что на этих перевозках занято около 90% всего подвижного состава республики.

Город Орша представляет собой 140-тысячный многопрофильный народнохозяйственный комплекс. Транспортный комплекс г. Оши представлен следующими предприятиями и организациями:

* **Оршанская автоколонна Минской автобазы Белорусской железной дороги** Пер. Дальний, 6, факс 26-24-85. Руководитель Кулик Геннадий Викторович, тел. приемной 29-59-19.Направление деятельности - грузоперевозки.
* **Республиканское дочернее автотранспортное унитарное предприятие "Автобусный парк № 3 г.Орши»** Ул. Мира, 39-б, факс 21-67-82, e-mail:ap3@vitebsk.by. Руководитель Ракицкий Андрей Михайлович, тел. приемной 21-67-76. Основное направление деятельности – перевозки автобусами.
* **ОАО "Автотранспортное предприятие № 8 г. Орши"** Ул. Ленина, 161-а, факс 21-91-44, 24-23-32, e-mail:atp8@vitebsk.by. Руководитель Степанов Михаил Михайлович, тел. приемной 21-91-46. Направление деятельности - грузоперевозки.
* **ОАО "Оршанское автотранспортное предприятие"** Ул. Шкловская, 84, факс 23-03-04. Руководитель Поздняк Андрей Константинович, тел. приемной 23-14-74. Направление деятельности - грузоперевозки.

**Все указанные транспортные организации оказывают услуги по перевозке грузов автомобильным транспортом путем заключения договоров перевозки. При этом в практике организации перевозок автомобильным транспортом часто возникают проблемы правового характера в результате ненадлежащего исполнения договорных обязательств. Все это приводит к значительным судебным издержкам, а также возмещению причиненного ущерба. Зачастую такой ущерб является весьма значительным.**

**В качестве примера следует привести дело, рассмотренное** Международным арбитражным судом при Белорусской торгово-промышленной палате по договору перевозки, заключенному между ОАО «Элдиакр» (далее ОАО «Э») г. Минск и **ОАО "Оршанское автотранспортное предприятие" далее ОАО «О»).**

В исковом заявлении акционерное общество «Э» (в дальнейшем - истец) утверждает, что 16 августа 1999 г. заключило с предприятием «О» договор на перевозку грузов автомобильным транспортом.

АО «О» (в дальнейшем - ответчик) 19 апреля 2000 г. по товарно-транспортной накладной № 1541 был передан груз для доставки в г.Санкт-Петербург. Стоимость груза (кондитерских изделий) на сумму 303 127,82 рос.руб. на 4 июля 2001 г. составляет 14 410 697 бел.руб. по курсу Национального банка Республики Беларусь на эту дату. Свои обязательства по доставке принятого к перевозке груза указанному в транспортных документах грузополучателю ответчик не выполнил. Из его объяснений следует, что грузом путем обмана водителя-экспедитора завладели не установленные до настоящего времени лица.

Поскольку и договором сторон, и действующим законодательством предусмотрена ответственность перевозчика за несохранность груза с момента его приемки и до выдачи грузополучателю, истец просит взыскать с ответчика стоимость переданного к перевозке груза в размере 14 410 697 бел.руб., а также понесенные им по уплате арбитражного сбора расходы.

Договор на перевозку грузов автомобильным транспортом, заключенный сторонами 16 августа 1999 г., включает соглашение о порядке урегулирования возникающих между ними споров в Международном арбитражном суде при Торгово-промышленной палате Республики Беларусь (п.7 договора). Несмотря на неточность в наименовании, очевидно, что договор от 16 августа 1999 г. относит рассмотрение споров между сторонами к компетенции Международного арбитражного суда при Белорусской торгово-промышленной палате и подсудность заявленного спора данному суду не вызывает сомнений.

В п.1.2 договора от 16 августа 1999 г. стороны согласовали нормы права, регулирующие перевозку грузов на основе заключенного ими договора. Стороны указали, что перевозки грузов осуществляются в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, законами, постановлениями и указами официальных властей государств, на территории которых производятся перевозки, таможенными правилами, а также с условиями настоящего договора.

Вышеуказанная Конвенция вступила в силу для Республики Беларусь 4 июля 1993 г.

В судебном заседании 8 октября 2001 г. интересы истца - юридического лица, учрежденного по законодательству Республики Беларусь, представлял начальник юридического отдела, действующий на основании доверенности от 05.10.2001, зарегистрированной за № 1674. Представитель истца полностью поддержал заявленные исковые требования.

Интересы ответчика - юридического лица, также учрежденного по законодательству Республики Беларусь, в судебном заседании 8 октября 2001 г. представляли адвокат юридической консультации, предъявивший суду ордер и доверенность № 130 от 05.10.2001, и исполнительный директор АО «О», действующая на основании доверенности № 131 от 05.10.2001. Ответчик представил составу суда отзыв на исковое заявление, в котором утверждал, что утрата груза, явившаяся причиной возникновения настоящего спора, произошла вследствие обстоятельств, устранение которых не зависело от него, поэтому ответчик отрицает свою ответственность за утрату груза. Кроме того, по мнению ответчика, до окончания расследования уголовного дела, возбужденного по факту неправомерного завладения грузом, рассмотрение спора невозможно. Представители ответчика в судебном заседании 8 октября 2001 г. поддержали эту позицию.

В судебном заседании принял также участие свидетель - водитель-экспедитор А.

Изучив представленные по делу доказательства, выслушав объяснения представителей сторон и свидетеля А., суд считает установленным следующее.

16 августа 1999 г. стороны заключили договор на перевозку грузов автомобильным транспортом, в соответствии с которым ответчик принял на себя обязательство доставить вверенный ему груз в пункт назначения, указанный заказчиком-истцом в товарно-транспортной накладной, и вручить его уполномоченному на получение груза лицу (п.2.5 договора).

В п.4.1 стороны установили, что за невыполнение или неудовлетворительное выполнение обязательств по договору они несут ответственность в соответствии с действующими международными требованиями. В то же время в п.4.4 договора указано, что «стороны, подписавшие договор, несут ответственность согласно действующему законодательству Республики Беларусь».

Таким образом, из текста договора невозможно определить, какое право стороны считают применимым при регулировании вопроса об их ответственности - нормы международных договоров или национальное законодательство Республики Беларусь. В судебном заседании представитель истца утверждал, что в отношениях сторон отсутствует иностранный элемент, поэтому ссылки в договоре на Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов и международные требования являются «формальными».

Состав суда не смог согласиться с данным утверждением, так как, несмотря на заключение договора юридическими лицами Республики Беларусь, перевозка груза в соответствии с данным договором осуществлялась за пределы ее территории - в Российскую Федерацию, что в соответствии со ст.1 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов является основанием для ее применения, так как данная Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции.

При толковании условий договора суд с учетом требований ч.1 ст.401 Гражданского кодекса Республики Беларусь принял во внимание буквальное значение содержащихся в договоре слов и выражений, поэтому под международными требованиями, указанными в п.4.1 договора от 16 августа 1999 г., понимает требования, содержащиеся в Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов. В части, не урегулированной договором сторон и вышеуказанной Конвенцией, вопрос об ответственности сторон должен разрешаться в соответствии с гражданским законодательством Республики Беларусь.

В п.5.1 договора от 16 августа 1999 г. стороны пришли к соглашению, что ни одна из них не отвечает за невыполнение условий договора, если это связано с форс-мажорными обстоятельствами. К ним стороны отнесли наводнение, землетрясение, другие стихийные бедствия, запрещение экспорта, импорта, транзита одной из сторон по маршруту следования, военные условия, разбойные нападения на транспорт.

Во исполнение договора от 16 августа 1999 г. 19 апреля 2000 г. истец в установленном порядке передал ответчику груз для доставки его грузополучателю - акционерному обществу «Н» в г.Санкт-Петербурге. Стоимость груза была оценена в 303 127,82 рос.руб.

Груз был доставлен в г.Санкт-Петербург, однако водитель-экспедитор А. передал его не уполномоченному лицу - представителю ОАО «Н», а не установленным лицам, не подтвердившим свои полномочия на получение товара. По данному факту 01.09.2000г. прокуратурой г.Санкт-Петербурга возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного п.«б» ч.3 ст. 159 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Данные факты состав суда посчитал установленными, так как они подтверждены как представленными истцом документами (договор от 16 августа 1999 г., сообщение прокуратуры г.Санкт-Петербурга, письмо АО «О» от 11.08.2001), так и объяснениями, данными в судебном заседании представителями обеих сторон и свидетелем А. Не оспаривая ни факта получения груза для доставки, ни факта невручения его грузополучателю, ответчик, однако, оспаривает свою ответственность за неисполнение вытекающих для него из договора от 16 августа 1999 г. обязательств.

Ответчик утверждает, что утрата груза произошла вследствие непреодолимых обстоятельств, т.е. таких, устранение которых от него не зависело. В отзыве на исковое заявление и в объяснениях представителя ответчика, данных в судебном заседании, обстоятельства, при которых произошла утрата ответчиком груза, квалифицируются как форс-мажорные.

В связи с этим, ссылаясь на п.5.1 договора от 16 августа 1999 г., ч.3 ст.372 и ч.1 ст.750 Гражданского кодекса Республики Беларусь, ответчик не признал иска.

Кроме того, ответчик утверждает, что данный спор невозможно рассматривать до разрешения возбужденного по факту мошеннического завладения грузом уголовного дела.

Состав суда не посчитал обоснованным утверждение ответчика о невозможности рассмотрения спора сторон до разрешения уголовного дела, возбужденного в связи с преступлением, имевшим место в отношении спорного груза по признакам, предусмотренным ст. 209 Уголовного кодекса Республики Беларусь (мошенничество).

Между сторонами заключен договор, в соответствии с которым ответственность за сохранность груза до его передачи грузополучателю лежит на ответчике. Условия, при которых наступает такая ответственность либо наличие обстоятельств, ее исключающих, устанавливаются в порядке гражданского судопроизводства, поэтому у суда имеется возможность рассмотреть данный спор и разрешить его по существу.

Необоснованным является и утверждение ответчика о наличии при передаче груза форс-мажорных обстоятельств, исключающих его ответственность. Как следует из объяснений представителя ответчика и свидетеля А., при передаче груза последний должен был убедиться в наличии документов, подтверждающих полномочия на получение груза у лиц, которым он передает его. Однако А. передал груз лицам, которых он не знал, не потребовав от них документов, удостоверяющих личность и подтверждающих полномочия на получение груза, полагая, что это надлежащим образом уполномоченные лица только потому, что они находились на территории склада, где должна производиться передача груза. Получив груз и документы на него, данные лица скрылись.

По мнению состава суда, вышеуказанные обстоятельства не могут быть признаны форс-мажорными. Они не названы в качестве таковых в п.5.1 договора от 16 августа 1999 г., где стороны указывают такие обстоятельства. Они не исключают ответственности перевозчика ни в соответствии с Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, ни по гражданскому законодательству Республики Беларусь.

В соответствии со ст.17 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов перевозчик несет ответственность за утрату груза, происшедшую с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата груза произошла по вине заявителя требования вследствие инструкции заявителя требования, не вызванной виной перевозчика, дефекта, свойственного грузу, или обстоятельств, избегнуть которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

Ст.750 Гражданского кодекса Республики Беларусь устанавливает ответственность перевозчика за сохранность груза, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если перевозчик не докажет, что утрата груза произошла вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Состав суда посчитал, что в действиях работника ответчика - водителя-экспедитора А. - усматривается вина в форме неосторожности, так как он не проявил необходимую степень осмотрительности, которая требовалась от него по характеру обстоятельств и роду выполняемой им работы.

В соответствии со ст.373 Гражданского кодекса Республики Беларусь действия работников должника считаются действиями должника. Должник отвечает за эти действия, если они повлекли неисполнение обязательств. Поэтому состав суда посчитал обоснованным требование истца о взыскании причиненных ему по вине ответчика убытков.

Истец заявил ходатайство о взыскании 14 410 697 бел.руб. исходя из того, что стоимость груза оценивается в 303 127,82 рос.руб, а курс российского рубля на 04.07.2001 - день предъявления иска - составлял 47,54 бел.руб. Ответчик оспаривал правильность произведенного расчета, утверждая, что он должен производиться по состоянию на 04.08.2000 - день получения им претензии, который является, по его мнению, днем платежа в соответствии со ст.298 Гражданского кодекса Республики Беларусь. В этом случае сумма требования составляет 8 724 019 бел.руб.

Состав суда полагал, что при расчете суммы причиненного ему ущерба истец вправе определить его размер на день предъявления иска. Стоимость груза, ответственность за несохранность которого лежит на ответчике, выражена в рублях Российской Федерации и составляет 303 127,82 рос.руб. Поскольку по общему правилу денежные обязательства между резидентами Республики Беларусь должны быть выражены в белорусских рублях, подлежащая взысканию сумма в соответствии со ст.298 Гражданского кодекса Республики Беларусь должна быть определена в белорусских рублях по официальному курсу соответствующей валюты на день платежа, если иное не установлено законодательством или соглашением сторон. Днем платежа в данном случае является день исполнения денежного обязательства, но поскольку истец не требует взыскания на день вынесения решения, состав суда считает подлежащим удовлетворению требование в сумме 14 410 697 бел.руб. (303 127,82 x 47,54; где 47,54 - курс белорусского рубля по отношению к российскому, подтвержденный имеющимися в деле документами). Это соответствует п.2 ст.750 Гражданского кодекса Республики Беларусь о возмещении ущерба перевозчиком в случае утраты груза в размере стоимости утраченного и не превышает установленный Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов предел в 25 золотых франков за 1 кг веса брутто.

На основании изложенного состав суда посчитал обоснованным и подлежащим удовлетворению требование истца о взыскании основного долга в сумме 14 410 697 бел.руб. Подлежал взысканию также уплаченный истцом арбитражный сбор.

На основании изложенного и в соответствии со ст.17 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, ст.298, 372, 373, 750 Гражданского кодекса Республики Беларусь, ст.3, 4 Закона Республики Беларусь «О международном арбитражном (третейском) суде» и ст.2, 4, 13, 38, 40, 59 Регламента Международного арбитражного суда при Белорусской торгово-промышленной палате состав суда суд решил иск удовлетворить. Взыскать с АО «О» (Республика Беларусь) в пользу АО «Э» (Республика Беларусь) основной долг в сумме 14 410 697 бел.руб., арбитражный сбор в сумме 1 612 932 бел.руб., а всего 16 023 629 (шестнадцать миллионов двадцать три тысячи шестьсот двадцать девять) бел.руб.

Определенные сложности возникают и при заключении договоров международной перевозки грузов.

Хозяйственный суд Витебской области отказал в иске ООО «К» о взыскании с **ОАО "Автотранспортное предприятие г. Орши" (далее ОАО «А»)** ущерба, причиненного несохранностью груза, и расходов, связанных с перевозкой груза, удовлетворив встречный иск

ОАО «А» о взыскании с ООО «К» вознаграждения за выполнение договора перевозки, пени за просрочку платежа и расходов по оплате услуг эксперта.

Как следует из материалов дела, между истцом и ответчиком был заключен договор международной автомобильной перевозки ягоды свежей охлажденной по маршруту Республика Беларусь - Австрия.

По прибытии на место назначения было установлено повреждение части груза, вызванное сдавливанием нижних ящиков, уложенных на поддоны, в связи с чем получатель принял груз с оговоркой.

В соответствии с п.1 ст.17 Конвенции о договоре международной перевозки груза от 19.05.1956 (далее - Конвенция) транспортер 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 просрочку доставки.

В силу п.2 ст.17 Конвенции перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или просрочка с доставкой произошли по вине правомочного по договору лица, вследствие приказа последнего, не вызванного какой-либо виной транспортера, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, избегнуть которых транспортер не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

Согласно п.4 ст.17 Конвенции перевозчик освобождается от ответственности, если утрата или повреждение груза являются следствием особого риска, связанного с отсутствием или дефектами упаковки, в случаях, когда грузы, перевозимые без упаковки или без надлежащей упаковки, подвержены порче или повреждению, а также с обработкой, выгрузкой, укладкой или выгрузкой груза отправителем или получателем, или лицами, действующими от их имени.

В соответствии со ст.8 Конвенции при принятии груза к перевозке перевозчик обязан проверить точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров; внешнее состояние груза и его упаковки.

Статьей 10 Конвенции установлено, что отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб, причиненный лицам, оборудованию или грузам, а также за расходы, вызванные дефектом упаковки.

По условиям заключенного между истцом и ответчиком договора перевозки обеспечить упаковку и маркировку груза был обязан отправитель - ООО «К».

Согласно заключению независимой сюрвейерской компании «OY LARS KROGIUS RUSSIA LTD», агента Ллойда в Республике Беларусь, члена Торгово-промышленной палаты Республики Беларусь, повреждение груза было вызвано низкими прочностными характеристиками упаковки (ящиков-лотков) из-за неправильно выбранных грузоотправителем средств скрепления пакета, перегруза транспортного пакета, то есть укладки большего количества рядов, чем позволяют прочностные характеристики используемых ящиков-лотков, что в свою очередь являлось проявлением недостаточного внимания со стороны отправителя.

Кроме того, недостатки упаковки являлись скрытыми и не были очевидными для перевозчика в момент погрузки.

Вину отправителя в повреждении груза вследствие неправильной укладки груза и неявных дефектов его упаковки подтвердил вызванный в судебное заседание эксперт.

При таких обстоятельствах суд пришел к выводу, что перевозчик не несет ответственности за повреждение груза и поэтому в иске ООО «К» отказал.

Встречные исковые требования ОАО «А» о взыскании стоимости перевозки и штрафных санкций за просрочку ее оплаты суд признал обоснованными, так как стоимость перевозки была согласована сторонами в договоре перевозки и ОАО «А» в установленном договором порядке предъявил ООО «К» счет-фактуру с приложением CMR-накладной, подтверждающей перевозку.

Поскольку сторонами в договоре сроки оплаты согласованы не были, то суд определил, что должны применяться общие нормы законодательства Республики Беларусь и в соответствии со ст.295 Гражданского кодекса Республики Беларусь ООО «К» должен был оплатить услуги по перевозке в течение семи дней с момента получения счета с приложенной к нему CMR-накладной, что им сделано не было. Поэтому суд взыскал штрафные санкции за просрочку оплаты.

На основании ст.14 Гражданского кодекса Республики Беларусь с ООО «К» также были взысканы расходы по оплате экспертизы.

Высший Хозяйственный Суд оснований к принесению протеста не установил.

Итак, как видно из приведенных примеров, 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 никак не обойтись.

Непосредственно при разработке и анализе данной темы автором было проведено социологическое исследование путем анкетирования работников РДАУП «Автобусный парк №3 г.Орши» по выявлению мнения о мерах, необходимых для повышения эффективности осуществления грузовых перевозок. Для этого работникам предприятия различных сфер была предложена анкета, содержащая в себе открытые вопросы. (текст анкеты см. Приложение).

Следует отметить, что на предприятии непосредственно имеется 6 грузовых машин: 3 самосвальных и 3 бортовых.

При анализе анкет удалось все предлагаемые меры для повышения эффективности грузовых перевозок разбить на группы. Каждая из выделенных групп предлагаемых мер относилась к определенной области организации перевозок. Так, меры, предлагаемые работниками технической службы сводились к следующему:

* своевременное техническое обслуживание: ТО-1, ТО-2;
* сезонное обслуживание: выполнение ремонтных работ, замена комплектующих по мере наработки, что позволит сократить простои в ремонте и обслуживании транспорта.

Работники экономическо-бухгалтерской службы предложили:

* обновление подвижного состава,
* заключение долгосрочных грузовых перевозок грузов, что обеспечит постоянную загрузку автотранспорта,
* работа по тарифам за тоннокилометр с целью обеспечения рентабельности работы предприятия,
* организация работы в две смены.

С юридической точки зрения для повышения эффективности работы всего автотранспортного предприятия необходимо совершенствование и повышение эффективности договорной и исковой работы:

- своевременное заключение договоров (контрактов) и надлежащее их исполнение в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь;

- осуществление систематического контроля за выполнением договорных (контрактных) обязательств, обобщение и анализ состояния договорной и исковой работы, принятие мер по укреплению договорной (контрактной) дисциплины;

- своевременное применение к стороне по договору (контракту) имущественных санкций и иных мер воздействия за нарушение договорных обязательств.

Материалы социологического исследования по выявлению мнения о мерах по повышению эффективности осуществления грузовых перевозок используются в практике работы РДАУП «Автобусный парк №3 г.Орши.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Совершенствование правового регулирования транспортных отношений в немалой степени связано с выяснением понятия транспортного договора.

Исходя из проведенного в работе анализа можно выделить критерии обособления транспортных договоров. При их выделении следует прежде всего учитывать обязательства, в элементах которых отражается конкретное экономическое отношение, хозяйственной целью которого является перевозка грузов, багажа и пассажиров. Функция транспорта получает в них наиболее полное и непосредственное правовое выражение. Наряду с ними к транспортным должны быть отнесены и договоры, в которых перемещение грузов и (или) людей выступает в качестве средства достижения иных хозяйственных целей, существующих в рамкам этих договоров.

Система транспортных договоров включает в себя три группы договоров: договоры об организации перевозок, договоры перевозки грузов, вспомогательные транспортные договоры.

Каждая из трех групп транспортных договоров выполняет самостоятельные задачи в процессе организации и осуществления перевозок. Договоры об организации перевозок не порождают прав и обязанностей сторон по перевозке конкретных партий грузов. Это - функция разового договора перевозки груза. Именно такой договор порождает права и обязанности по перемещению материальных ценностей.

Специфика договора перевозки состоит в том, что основная часть условий договора перевозки определяется законодательством и может не предусматриваться соглашением сторон.

В соответствии с Законом Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» подтверждением заключения договора автомобильной перевозки является составление не только товарно-транспортной накладной, но и иного транспортного документа.

Права и обязанности сторон составляют содержание договора перевозки. В общей форме оно предусмотрено в ст. 739 ГК Республики Беларусь. Детально содержание прав и обязанностей сторон регламентировано в транспортных уставах, кодексах и правилах перевозок.

В случае нарушения договорных обязательств перевозчиком до предъявления к нему иска, вытекающего из перевозки груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, предусмотренном законодательством.

Основанием для предъявления автомобильным перевозчиком претензии к заказчику автомобильной перевозки за простой грузового транспортного средства на погрузке (разгрузке), служат отметки в товарно-транспортной накладной и путевом листе (если типовая форма путевого листа содержит соответствующие реквизиты) о времени прибытия и убытия грузового транспортного средства.

Основанием для предъявления автомобильным перевозчиком претензий к заказчику автомобильной перевозки за простой грузового транспортного средства в месте стоянки служит письменный отказ этого заказчика от выполнения договора об автомобильной перевозке груза.

Претензии к автомобильному перевозчику могут быть предъявлены заказчиком автомобильной перевозки в течение шести месяцев.

Иск к автомобильному перевозчику может быть предъявлен заказчиком автомобильной перевозки в случае отказа автомобильного перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от него ответа в 30-дневный срок.

Особую сложность при перевозке грузов вызываю смешанные перевозки. В результате проведенного анализа норм международного права и норм Гражданского законодательства Республики Беларусь по проблемам смешанных перевозок грузов в работе сделаны следующие выводы.

Первой большой проблемой гражданско-правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности является несогласованность белорусского законодательства,

Вторая проблема - недостаточность существующего законодательства. Так, в зависимости от статуса экспедитора, (с участием агента-экспедитора или с участием договорного перевозчика) по-разному строится правовое регулирование внутренних отношений. Если в первом случае достаточно нескольких статей в ГК, касающихся общих предписаний, то во втором, который в соответствии со сложившейся международной практикой используется именно при организации смешанных перевозок, необходима детальная законодательная регламентация целого блока вопросов, которая в белорусском праве отсутствует. Как представляется, в данном случае необходимо полноценное распространение на экспедитора института ограничения ответственности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции.

Общее правило, закрепленное, в частности, в ГК, гласит, что убытки за ненадлежащее исполнение обязательств возмещаются в полном размере. Вместе с тем транспортное законодательство (в том числе соответствующие главы ГК) ограничивает договорную ответственность перевозчика определенными пределами (как правило, стоимостью груза, но не свыше определенных сумм в денежном выражении). Необходимо отметить, что, как и в отношении перевозчиков, институт ограничения ответственности экспедитора используется во всех странах. К сожалению, в белорусском законодательстве в отношении договора транспортной экспедиции ограниченная ответственность экспедитора предусмотрена с целым рядом оговорок. В результате может возникнуть коллизия: в случае когда экспедитор принял на себя ответственность за сохранность груза (то есть выступил в качестве оператора смешанной перевозки), при повреждении последнего клиент в соответствии с законодательством будет вправе взыскать с экспедитора убытки в полном размере, а перевозчик, выполнявший перевозку, свою ответственность перед экспедитором ограничит пределами, установленными либо национальным законодательством, либо соответствующей международной конвенцией.

Второй вопрос, требующий законодательного регулирования, - претензионный порядок разрешения споров. Как известно, большинство международных конвенций и национальное законодательство практически всех стран мира предусматривают, что до предъявления иска, вытекающего из договора перевозки, перевозчику необходимо предъявить письменную претензию. Причем сроки предъявления таких претензий чрезвычайно коротки. Непредъявление претензии служит основанием для оставления иска без рассмотрения. Белорусское законодательство не предусматривает распространение претензионного порядка рассмотрения спорных вопросов на транспортно-экспедиционную деятельность.

Третий вопрос - это сроки исковой давности. Общий срок исковой давности, установленный ГК, в том числе и для отношений, связанных с экспедированием, составляет три года. В то же время срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора перевозки, - один год (некоторыми конвенциями предусмотрен срок исковой давности в два года). В результате клиент вправе предъявить иск к экспедитору в течение трех лет с момента возникновения права на иск, а экспедитор имеет такое же право по отношению к перевозчику только в течение одного, в лучшем случае, двух лет.

Перевозки сельскохозяйственных грузов подразделяются на внутрихозяйственные и внехозяйственные. Внутрихозяйственные перевозки осуществляются, как правило, транспортом, принадлежащим данному сельскохозяйственному предприятию. Внехозяйственные перевозки, как правило, выполняются специализированными автохозяйствами.

Перевозки сельскохозяйственных грузов имеют ряд особенностей: сезонность в уборке урожая, приводящая к колебаниям в грузообороте и объеме перевозок; короткие сроки уборки урожая, требующие напряженной работы автомобильного транспорта; неравномерность созревания сельскохозяйственных культур в различных климатических и почвенных районах страны; колебание урожайности, имеющее место при засухе и других неблагоприятных климатических условиях; тяжелые дорожные условия работы подвижного состава, особенно в весенне-осенний период; низкий объемный вес сельскохозяйственных грузов, не дающих полностью использовать грузоподъемность подвижного состава. Организация автомобильной перевозки отдельных видов сельскохозяйственных грузов осуществляется на основании заключенного между сторонами договора перевозки сельскохозяйственных грузов, при этом законодательство предъявляет к перевозчику таких грузов особые требования.

В результате проведенного анализа практики заключения договоров перевозки грузов автотранспортными предприятиями г. Орша указано, 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 никак не обойтись.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

## **Нормативные правовые акты**

Конституция Республики Беларусь 1994 года с изменениями и дополнениями //Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 1999. № 1. 1/0. С изм. и доп., принятыми на республиканских референдумах 24 ноября 1996 года и 17 октября 2004 года. - Мнинск: Беларусь, 2005.

**Конвенция ООН О международных смешанных перевозках грузов** Женева, 24 мая 1980 года (Республика Беларусь не участв.)

Гражданский кодекс Республики Беларусь от 07.12.1998 № 218-З: // Ведомости Национального Собрания Республики Беларусь о5.03. 1999 № 7-9 ст. 101; с изм. и доп. по состоян. 20 июня 2008 г. № 347-З// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

Хозяйственный процессуальный кодекс Республики Беларусь от 15 декабря 1998 года в редакции Закона Республики Беларусь от 6 августа 2004 года с изменениями и дополнениями по сост. 8 июля 2008 г. № 395-З // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках: Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

1. Об основах транспортной деятельности: Закон Республики Беларусь от 05.05.1998 г. - № 140-З по состоян. от 26 декабря 2007 г. № 300-З // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
2. О перевозке опасных грузов: Закон Республики Беларусь от 06.06.2001 г. - № 32-З по состоян. от 26 декабря 2007 г. № 300-З // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
3. О защите прав потребителей: Закон Республики Беларусь от 09.01.2002 г. - № 90-З в редакции Закона Республики Беларусь 8 июля 2008 г. № 366-З *//* Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
4. О правовом положении иностранных граждан и лиц без гражданства в Республике Беларусь» в редакции Закона Республики Беларусь от 19 июля 2005 года // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
5. Декрет Президента Республики Беларусь от 26.11.2007 № 7 «О внесении дополнений и изменений в Декрет Президента Республики Беларусь от 14 июля 2003 г. № 17» // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
6. Об утверждении порядка расчетов между юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями в Республике Беларусь: Указ Президента Республики Беларусь от 29.06.2000 г. - № 359 с изменениями и дополнениями от 23 июля 2008 г. № 408 // Эталон-Беларусь [Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

Устав железнодорожного транспорта общего пользования утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 № 1196// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

1. Об утверждении положения о приемке товаров по количеству и качеству: Постановление Кабинета Министров Республики Беларусь от 26.04.1996 г. - № 285 // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
2. Об утверждении положения о порядке формирования и применения цен и тарифов: Постановление Министерства экономики Республики Беларусь от 22.04.1999 г. - № 43 с изменениями и дополнениями 8 февраля 2006 г. № 24 // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
3. Об утверждении положения о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь: Постановление Министерства экономики Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12.04.2001 г. - № 74/8 с изменениями и дополнениями от 7 апреля 2008 г. № 77/48 // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
4. Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20.10.2003 № 1388 с изменениями и дополнениями от 29.12.2007 № 1880// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
5. Положение о порядке осуществления контроля за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Республики Беларусь утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь 30.05.2008 №776. // Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
6. Об утверждении бланков товарно-транспортной накладной формы ТТН-1, товарной накладной на отпуск и оприходование товарно-материальных ценностей формы ТН-2 и инструкций по их заполнению: Постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 14.05.2001г. - № 53 с изменениями и дополнениями от 28 июня 2007 г. № 107// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008
7. Правила автомобильных перевозок грузов. Утв. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от30 июня 2008 г. № 970// Эталон-Беларусь[Электронный ресурс] /Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2008

**Литература:**

1. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. М., 1950.
2. Володина О.П. Договор автомобильной перевозки грузов: судебная практика. - Право Беларуси, 2003. - № 6. - с.79
3. Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001.
4. Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. 2. М., 2003.
5. Колбасин Д.А. Гражданское право Республики Беларусь. Особенная часть. – Мн.: МНО, 2000.
6. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой, В.Б. Ляндреса. М., 1998.
7. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. СПб., 1997
8. Комментарий к гражданскому кодексу Республики Беларусь Т. 1, 2 / Отв. ред. В.Ф. Чигир. - Мн.: «Амалфея», 1999.
9. Новицкий И.Б. Обязательство заключить договор. М., 1947.
10. Новицкий И.Б. История советского гражданского права. М., 1948
11. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. М., 2003.
12. Паращенко В.Н. Хозяйственное право Республики Беларусь. Особенная часть. – Мн.: «Молодежное научное общество», 2000.
13. Рогожкина Т.В. Правовое регулирование автомобильных перевозок грузов. - Право Беларуси, 2003 г. - № 19.
14. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. - Мн., 1984.
15. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 2. М., 2003. (Публикуется по изданию 1908 г.).
16. Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. М., 2001
17. Язев В.А. Правовая природа централизованной доставки товаров автотранспортом // Актуальные вопросы советского гражданского права. М., 1964г.

#### Приложение 1

**ДОГОВОР**

**НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_\_"\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

(наименование юридического лица, Ф.И.О. предпринимателя)

именуемое в дальнейшем "Перевозчик", в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, Ф.И.О.) действующего на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Устава, Положения, Доверенности, Свидетельства - их №, дата) и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

(наименование юридического лица, Ф.И.О. предпринимателя) именуемое в дальнейшем «Клиент», в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, Ф.И.О.) действующего на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Устава, Положения, Доверенности, Свидетельства - их №, дата) заключили настоящий договор о нижеследующем:

**1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА**

1.1. Перевозчик обязуется принимать, а Клиент предъявлять к перевозке грузы на основании утвержденного плана в объеме\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тысяч тонн и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тысяч тонно-километров с распределением по номенклатуре грузов и кварталам. Из общего объема перевозок централизованно выполняются перевозки следующих грузов: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ в

объеме \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тыс. тонн и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тонно-километров.

1.2. Для выполнения перевозок с оплатой по повременным тарифам Перевозчик выделяет Клиенту \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ автомашин собъемом работы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ тысяч автомобиле-часов.

1.3. Плановые задания на перевозку грузов устанавливаются Клиентом за \_\_\_\_ дней на каждый (квартальный, месячный,декадный) этап работы.

1.4. Перевозчик выполняет для Клиента транспортно-экспедиционные операции и услуги.

1.5. Сумма настоящего договора определяется ориентировочно составляет \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ рублей.

**2. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН**

2.1. Перевозчик выполняет перевозки грузов на основании заявок Клиента, который предоставляет ее в письменной форме или по телефону:

а) не позднее \_\_\_\_\_ часов дня, предшествующего дню перевозки при внутригородских, пригородных и технологических перевозок;

б) не позднее \_\_\_\_\_\_ часов - при международных перевозках.

К заявке прилагается согласованный сторонами график подачи автомашин в пункты погрузки с указанием суточного и среднесуточного объема перевозок грузов. Среднесуточный объем перевозок грузов должен соответствовать, как правило,1/10 объема перевозок грузов, установленного декадным плановым заданием, с возможным отклонением в сторону увеличения или уменьшения до \_\_% от общего объема декадного объема перевозок.

2.2. Перевозчик обязан:

а) определить количество автомашин и их типы для осуществления перевозок грузов, в зависимости от объема и характера перевозок и обеспечивать подачу их по всем пунктам погрузки в часы, указанные в согласованном сторонами графике;

б) подавать под погрузку исправные автомашины, пригодные для перевозки данного груза и отвечающие санитарным требованиям;

в) принимать на себя ответственность за сохранность в пути всех перевозимых по настоящему договору грузов, за исключением грузов, которые перевозятся с сопровождающим представителем Клиента;

г) доставить вверенный ему Клиентом груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю).

2.3. Клиент обязан:

а) при перевозках строительных и других грузов в массовых количествах обеспечивать прием и отпуск грузов ежесуточно не менее, чем в 2 смены (в том числе в выходные и праздничные дни), не допуская при этом снижения объема погрузочно-разгрузочных работ;

б) своими силами и средствами с соблюдением требований безопасности движения и обеспечения сохранности грузов и автомашин осуществлять разгрузку автомашин на своих базах и складах с \_\_\_\_\_ часов до \_\_\_\_\_ часов, не допуская простоя автомашин под погрузкой и выгрузкой сверх установленных предельных норм времени и обеспечивать механизацию погрузочно- разгрузочных работ, а именно: осуществлять эти работы механизированным способом, внедряя прогрессивные методы их выполнения, а также применять средства простейшей механизации;

в) до прибытия автомашин под погрузку Клиент обязан подготовить груз к перевозке (затарить, заготовить перевозочные документы, пропуска на право проезда к месту погрузки и выгрузки и т.п.);

г) проверить перед погрузкой пригодность в коммерческом отношении автомашин для перевозки данного груза;

д) представить Перевозчику на предъявленный к перевозке груз товарного характера товарно-транспортную накладную установленной формы, являющуюся основным перевозочным документом, по которому производятся прием груза к перевозке и сдача его грузополучателю.

Грузы товарного характера, не оформленные товарно- транспортными накладными, автотранспортной организацией к перевозке не принимаются. Перевозка грузов нетоварного характера оформляется в установленном порядке актом замера или актом взвешивания;

е) содержать подъездные пути к пунктам погрузки и выгрузки и погрузочно-разгрузочные площадки в исправном состоянии для осуществления в любое время беспрепятственного передвижения автотранспорта грузоподъемностью до \_\_\_\_\_ тонн. Иметь необходимые для погрузки и выгрузки технические средства и приспособления;

ж) обеспечить своевременное и надлежащее оформление в установленном порядке путевых листов и товарно-транспортных документов;

з) предоставлять в пунктах погрузки водителям и другим представителям Перевозчика для служебного пользования телефонную связь;

и) не допускать перевозок грузов, выполняемых в централизованном порядке Перевозчиком, автомобилями других организаций. При выполнении централизованных перевозок въезд автотранспортных средств на территорию Клиента, а также погрузка и выгрузка его в пределах согласованного сторонами графика производятся вне очереди.

2.4. Путевой лист, заверенный печатью Перевозчика, при предъявлении водителем-экспедитором документа, удостоверяющего его личность, является основанием для получения им груза к перевозке с материальной ответственностью Перевозчика.

2.5. Дополнительные условия: при задержке сверх установленного времени производства погрузочных работ по вине Клиента, последний принимает необходимые меры для обеспечения водителей автотранспортных средств, выделенных для перевозки груза, нормальными условиями проживания на территории Клиента.

**3. РАСЧЕТЫ ЗА ПЕРЕВОЗКУ**

3.1. Размер оплаты за перевозку и размер сборов за выполнение Перевозчиком связанных с перевозкой операций и услуг, определяются по согласованию сторон.

3.2. Транспортно-экспедиционные операции и другие услуги оплачиваются Клиентом Перевозчику при приеме заявки на перевозку чеками или платежными поручениями, акцептированными банком. Сторонами могут предусматриваться в установленном порядке расчеты плановыми платежами.

3.3. Окончательный расчет по платежам за перевозку грузов и транспортно-экспедиционные операции производится Клиентом на основании счета Перевозчика. Основанием для выписки счета за осуществленную перевозку служат товарно-транспортные накладные либо акты замера или акты взвешивания груза, а за пользование автомобилями, оплачиваемыми по повременному тарифу, - данные путевых листов, заверенные Клиентом.

**4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

4.1. Стороны договора в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по настоящему договору несут взаимную материальную ответственность в пределах, предусмотренных Уставом автомобильного транспорта БССР.

4.2. При систематическом нарушении Клиентом обязанности, предусмотренной пунктами «а», «б» и «е» п. 2.3. настоящего договора, а также порядка расчетов, помимо ответственности, предусмотренной Уставом автотранспорта БССР, Автотранспортная организация имеет право приостановить перевозку грузов, предупредив об этом Клиента за \_\_\_\_\_\_ дня.

4.3. Во всем остальном, что не регулируется настоящим договором и Уставом автомобильного транспорта, стороны несут

ответственность в соответствии с действующим законодательством.

**5. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА**

5.1. Срок действия настоящего договора устанавливается с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

5.2. Срок окончания действия договора \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

**6. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА И РЕКВИЗИТЫ СТОРОН**

Перевозчик: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Клиент: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Перевозчик Клиент

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

М.П. М.П.

**Приложение 2**

**АКТ**

**о несохранности груза при перевозке**

«20» мая 2007 г. г.Орша

Представитель перевозчика Иванов И.И., водитель ОАО «АТП №8»*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_* (фамилия и инициалы представителя, должность)

ОАО «АТП №8»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество физического лица) и представитель грузополучателя (грузоотправителя) Сидоров С.С., кладовщик\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(фамилия и инициалы представителя, должность)

ООО «Пралеска» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ,

(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество физического лица) составили настоящий акт о нижеследующем.

1. На автомобиле марки МАЗ государственный № 2222 КФ, по товарно-транспортной накладной № 005656 от 18 мая 2007 года\_\_\_\_\_\_\_\_\_

на складе ООО «БИГАН» грузоотправителем (наименование организации)

загружен груз стулья, в количестве 100 штук \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

(наименование груза, масса, количество груз упакован в деревянной таре, упакован по 2 стула в деревянной коробке\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*,*

мест (штук), груз в таре (открытый или закрытый без тары, количество мест 50 (пятьдесят)*,* транспортное средство не опломбировано\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*.*

опломбировано ли автотранспортное средство))

2. Груз доставлен на склад грузополучателя ООО «Пралеска» \_\_\_\_\_\_,

по адресу: г.Могилев, ул.Могилевская, 22 А\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

(наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество физического лица)

3. При выгрузке груза из автомобиля оказалось:

3 коробки (упаковка) поломаны. Содержимое в количестве 6 (шести) стульев*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_* (недостача массы, мест или штук, порча, повреждение груза или тары, вывалилось в грузовой отсек транспортного средства. Стулья оказались*\_\_\_\_* есть ли доступ к грузу в поврежденных местах, мог ли вместиться вывалившимися из упаковки, спинки стульев развалились. Ремни,\_\_\_\_\_\_ недостающий груз, состояние пломбы на контейнере, кузове, грузовых удерживающие коробки, порваны. По всей видимости, произошло смещение местах, причина несохранной перевозки)

грузовых мест из-за плохого крепления груза.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Представитель перевозчика\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись)

Представитель грузополучателя (грузоотправителя)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись)

**Приложение 3**

Руководителю ОАО «*АТП №8*»

г. Орша, ул. Ленина, 161а

**Претензия**

*20 июня 2007г., г.Могилев*

Согласно заключенному между нашими организациями договору перевозки груза от 10 мая 2007 г. Вы обязались перевезти груз - стулья в количестве 100 штук - по маршруту Минск - Могилев.

Стулья перевозились по накладной № 005656 от 8 мая 2007 г. автомобилем марки МАЗ государственный № 2222 КФ.

Груз был принят в перевозке в надлежащем состоянии. В результате транспортировки часть груза - 6 (шесть) стульев – пришла в негодность. На складе у грузополучателя ООО «Пралеска» 20 мая 2007 г. был составлен акт о несохранной перевозке.

Стоимость поврежденного груза составила 100 000 рублей согласно ценам, указанным в накладной.

Поскольку товар не может быть использован по его прямому назначению и утратил свой товарный вид (акт независимого эксперта от 01.06.2007), ООО «Пралеска» причинен вред на сумму 100 000 (сто тысяч) рублей.

Предлагаем Вам в течение 7 дней с момента получения претензии перечислить на расчетный счет сумму причиненного вреда в размере 100 000 (сто тысяч) рублей.

Наши реквизиты:

Наименование: ООО «Мебель»

УНП 100001512, ОКПО 459835429

Адрес: г.Минск, ул.Нахимова, 12

Банковские реквизиты: расчетный счет № 3012538459635 в ф-ле № 536

АСБ «Беларусбанк» г.Минска, МФО 153246559

Телефон/факс: 201-01-01

Директор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ФИО) (подпись)

Приложение:

- товарно-транспортная накладная;

- акт;

- расчет ущерба.

**Приложение 5**

**АНКЕТА**

социологического исследования работников РДАУП «Автобусный парк №3 г.Орши» по выявлению мнения о мерах, необходимых для повышения эффективности осуществления грузовых перевозок

1. **Ваш пол:**

1. Мужской 2. Женский

1. **Ваш возраст** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ лет.
2. **Уровень Вашего образования:**
3. Общее среднее
4. Профессионально-техническое
5. Среднее специальное
6. Высшее

Имеете ли Вы ученую степень?

1. Доктор наук
2. Кандидат наук
3. Учусь в ВУЗе, в среднем специальном учебном заведении
4. Другое (напишите) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
5. **Сколько полных лет Вы работаете на данном предприятии?**

1. До года 2. 1-5 лет 3. 6-10 лет 4. Свыше 10 лет

**5. Ваша специальность, занимаемая должность** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**6. Какие меры необходимы для повышения эффективности осуществления грузовых перевозок?**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_