Договор перевозки груза

Договор перевозки груза — это договор, по которому одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение груза (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Характеристики договора. В отличие от договоров на организацию перевозки договор перевозки груза, как правило, является реальным. Для его заключения недостаточно соглашения сторон, а необходима передача указанного в договоре груза перевозчику и принятие им груза к перевозке. Договор перевозки груза автомобильным транспортом относится к категории консенсуальных, поскольку он считается заключенным с момента достижения сторонами соглашения по существенным условиям договора, до принятия груза перевозчиком.

Договор перевозки груза — двусторонний и возмездный договор (грузоотправитель обязан уплатить за перевозку установленную плату).

Стороны в договоре — перевозчик и грузоотправитель. Грузополучатель не является стороной в договоре перевозки груза, однако у него возникают по договору определенные права и обязанности: принятие и вывозка груза, внесение провозных и иных сборов в ряде случаев.

Согласно ст.909 ГК договор перевозки груза заключается в письменной форме. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента) или иного документа, установленного транспортными кодексами (уставами). Законом могут быть предусмотрены особенности заключения и выполнения договора перевозки груза.

Детально форма и порядок заключения договора перевозки грузов определены транспортным законодательством, которое для всех видов транспорта устанавливает письменную форму договора. Перевозки грузов оформляются различными видами документов: грузовыми накладными, грузовыми квитанциями, дорожными ведомостями и коносаментами.

При заключении договора железнодорожной перевозки грузоотправитель должен представить станции отправления на каждую отправку груза накладную, которая является основным перевозочным документом. Накладная составляется на имя определенного грузополучателя, подписывается грузоотправителем, сопровождает груз на всем пути его следования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом. В удостоверение приема груза к перевозке станция отправления выдает грузоотправителю грузовую квитанцию.

При морских перевозках наличие и содержание договора перевозки груза могут быть подтверждены чартером, коносаментом или другими письменными документами. После приема груза к перевозке перевозчик обязан выдать отправителю коносамент, который является доказательством приема перевозчиком указанного в нем груза. Коносамент является не только подтверждением приема груза перевозчиком, но и товарораспорядительным документом. Эта функция коносамента предусматривает обязательство перевозчика выдать груз юридическому лицу, указанному в коносаменте.

Предмет договора перевозки грузов — транспортные услуги, т.е. услуги по перемещению (транспортировке) материальных ценностей.

Обязанности перевозчика:

* предоставить транспортные средства под погрузку в срок, определенный в договоре;
* своевременно отправить принятые к перевозке грузы;
* принимать меры по обеспечению сохранности груза в пути следования;
* доставить груз по кратчайшему пути;
* выдать груз получателю, указанному в перевозочных документах.

Обязанности грузоотправителя:

* предъявить в установленный срок груз, подлежащий перевозке, в надлежащей таре и упаковке, а также замаркировать его в соответствии с установленными требованиями;
* своевременно вносить провозную плату. За перевозку груза взыскивается провозная плата в размере, определяемом по соглашению сторон, если иное не установлено законом или иными нормативно-правовыми актами. Если размер провозной платы не определен, взыскивается разумная плата. Плата за перевозку груза, осуществляемую транспортом общего пользования, определяется по соглашению сторон, если она не установлена тарифами, утвержденными в установленном порядке;
* соблюдать нормы времени на погрузочно-разгрузочные работы, если они проводятся грузоотправителем.

В соответствии с общим правилом, закрепленным в ст.920 ГК, в случае нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки, стороны несут ответственность, установленную по договоренности сторон, если иное не установлено ГК, другими законами, транспортными кодексами (уставами).

Отдельно урегулирована ответственность перевозчика за непредоставление транспортного средства и ответственность отправителя за неиспользование предоставленного транспортного средства. Перевозчик за непредоставление транспортного средства для перевозки груза, а отправитель за непредоставление груза или неиспользование предоставленного транспортного средства по иным причинам несут ответственность, установленную договором, если иное не установлено транспортными кодексами (уставами). Перевозчик и отправитель груза освобождаются от ответственности, если непредоставление транспортного средства или неиспользование предоставленного транспортного средства произошло не по их вине, в частности, при прекращении (ограничении) перевозки груза в определенных направлениях, установленной в случаях и порядке, предусмотренных транспортными кодексами (уставами).

Кроме того, в ГК предусмотрена ответственность перевозчика за следующие нарушения:

1. за просрочку доставки груза — в случае просрочки доставки груза перевозчик обязан возместить другой стороне убытки, причиненные нарушением срока перевозки, если другие формы ответственности не установлены договором, транспортными кодексами (уставами);
2. за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза — перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Перевозчик отвечает за утрату, недостачу, порчу или повреждение принятого к перевозке груза в размере фактического ущерба, если не докажет, что это произошло не по его вине.

Таким образом, по общему правилу, перевозчик отвечает за утрату, недостачу, порчу или повреждение принятого к перевозке груза, если не докажет, что это произошло не по его вине. Транспортные кодексы и уставы закрепляют принцип виновной ответственности.

Перевозчик несет ответственность за несохранность груза не только в процессе его транспортировки, но и в период нахождения груза в ведении перевозчика на станции отправления.

Согласно транспортному законодательству ответственность наступает, если перевозчик не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, т.е. по независящим от него причинам.

Такими обстоятельствами могут быть:

* вина грузоотправителя или грузополучателя;
* особые естественные свойства перевозимого груза;
* недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке груза к перевозке;
* применение тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;
* сдача груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий и мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении;
* сдача к перевозке груза, влажность которого превышает установленную норму и др.

При этих обстоятельствах действует презумпция виновности перевозчика. Отсутствие вины (т.е. наличие одного из названных обстоятельств) доказывает перевозчик.

Например, парфюмерно-косметическая фабрика обратилась в арбитражный суд с иском о взыскании с объединения грузового автомобильного транспорта стоимости недостающей композиции, полученной по товарно-транспортной накладной.

АТП приняло к перевозке парфюмерную композицию в количестве 52 мест весом 14 тонн. При сдаче груза фабрике было установлено повреждение одного товарного места, из которого вытекла композиция, что удостоверено актом, составленным с участием водителя-экспедитора. О нарушении одного товарного места имелась отметка в товарно-транспортной накладной.

Первоначально решением арбитражного суда в иске было отказано на том основании, что недостача композиции произошла по вине грузоотправителя, загрузившего ее в нестандартные бочки. Однако доказательства, свидетельствующие о том, что груз был помещен отправителем в некачественные бочки, которые при транспортировке не обеспечивали его сохранность, автотранспортным предприятием не были представлены. Поскольку автоперевозчик не доказал отсутствия своей вины в образовавшейся недостаче, суд решил, что ответственность за несохранную перевозку должно нести автотранспортное предприятие.

Транспортное законодательство указывает не только основания ответственности перевозчика, но и обстоятельства, освобождающие его от ответственности за нарушение договорных обязательств.

Эти обстоятельства однотипны при перевозках всеми видами транспорта.

Например, обстоятельствами, освобождающими железнодорожного перевозчика от ответственности за несохранность груза по договору, если не будет доказана его вина, являются:

а) прибытие груза в исправном вагоне (контейнере) с неповрежденными пломбами грузоотправителя или без пломб, если такая перевозка разрешена Правилами, а также прибытие груза в неповрежденном открытом подвижном составе, загруженном средствами отправителя, если нет признаков утраты, порчи, повреждения груза во время перевозки;

б) если несохранность груза произошла вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;

в) если груз перевозился в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя;

г) если недостача груза не превышает норм естественной убыли и предельного расхождения определения массы;

д) испорченный скоропортящийся груз, обнаруженный в вагоне, прибыл без нарушения установленного режима перевозок (охлаждение, отопление, вентиляция), и срок пребывания груза в пути не превысил предельного срока перевозок, установленных Правилами;

е) утрата, порча или повреждение груза произошли вследствие:

1. таких недостатков тары и упаковки, которые невозможно было выявить во время приемки груза к перевозке;
2. загрузки груза отправителем в неподготовленный, неочищенный или неисправный вагон (контейнер), который перед этим был разгружен этим же отправителем (сдвоенная операция);
3. сдачи груза к перевозке без указания в накладной особых его свойств, требующих особых условий или предупреждающих средств для обеспечения его сохранности во время перевозки;
4. стихийного бедствия и других обстоятельств, которые железная дорога не могла предусмотреть и устранение которых от нее не зависело (п.111 Устава железных дорог Украины).

Это исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, если предъявитель претензии не докажет, что несохранность произошла по вине перевозчика. При этих обстоятельствах действует презумпция невиновности перевозчика, когда предполагается отсутствие вины перевозчика, а наличие его вины доказывается клиентурой транспорта. В этом ее отличие от презумпции виновности перевозчика, при которой бремя доказывания отсутствия вины перевозчика возлагается на него самого.

Например, торговая база обратилась в арбитражный суд с иском к управлению железной дороги и моторному заводу о взыскании стоимости девяти недостающих насосов.

Решением суда иск был удовлетворен за счет грузоотправителя. Перевозчик был освобожден от ответственности в связи с отсутствием его вины в недостаче груза.

Поставщик обратился с заявлением в вышестоящий арбитражный суд о пересмотре решения и просил его отменить, ссылаясь на то, что мотонасосы были отгружены в количестве, соответствующем данным железнодорожной накладной. Поскольку груз был доставлен в вагоне с открытым верхним люком, вину за недостачу насосов следовало, по мнению завода, отнести на перевозчика.

При изучении материалов дела было установлено, что груз действительно был доставлен получателю с открытым верхним люком, в связи с чем груз выдавался станцией назначения с проверкой количества поступивших насосов, однако пломбы нарушены не были.

В коммерческом акте были указаны сведения о размерах отверстия верхнего люка и габариты мононасоса. Анализ этих данных позволял сделать вывод о невозможности изъятия мононасосов через верхний люк.

Учитывая это, а также то обстоятельство, что пломбы отправителя на дверях вагона были исправны, суд обоснованно признал, что недостача в пути следования образоваться не могла.

Поэтому решение об освобождении перевозчика от ответственности за недостачу продукции и взыскании стоимости насосов с грузоотправителя судом было оставлено без изменений.

Претензии и иски, вытекающие из договора перевозки груза.

Согласно ст.925 ГК до предъявления перевозчику иска, вытекающего из договора перевози груза, обязательно предъявление ему претензии в порядке, установленном законом, транспортными кодексами (уставами).

Это означает установление претензионного порядка урегулирования споров, возникших из нарушения перевозчиком договора перевозки. В случае несоблюдения этого порядка иски соответствующих лиц к перевозчику не подлежат рассмотрению в судебном порядке.

Претензии могут предъявляться в течение шести месяцев, а претензии об уплате штрафов и премий — в течение 45 дней. Перевозчик обязан рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в течение трех месяцев, а в отношении претензии по перевозке, осуществляемой перевозчиками разных видов транспорта по одному документу, — в течение шести месяцев и претензии об уплате штрафа или премии — в течение 45 дней.

Транспортные кодексы и уставы предусматривают императивное правило, в соответствии с которым передача права на предъявление претензии другим юридическим лицам или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права грузоотправителем грузополучателю, грузополучателем грузоотправителю, а также грузоотправителем и грузополучателем — своим вышестоящим организациям (ст. 133 Устава железных дорог, ст.ст. 160, 163 Устава автомобильного транспорта, ст.380 Кодекса торгового мореплавания).

Специальные нормативно-правовые акты, регулирующие перевозку на отдельных видах транспорта, определяют начало течения претензионных сроков, а также лицо, имеющее право предъявлять претензию к перевозчику и порядок предъявления претензий.

Так, право на предъявление претензий и исков к железнодорожному перевозчику имеют:

в случае утраты груза — отправитель (при условии предъявления грузовой квитанции и документов, подтверждающих количество и стоимость груза) и получатель (при условии предъявления грузовой квитанции с отметкой станции о неприбытии груза и документов, свидетельствующих о количестве и стоимости груза);

в случае недостачи, порчи или повреждения груза — получатель (в случае представления накладной, коммерческого акта и документа, свидетельствующего о количестве и стоимости груза);

в случае просрочки в доставке груза — получатель (при условии представления накладной) (ст.130 Устава железных дорог).

Так, в случае просрочки доставки груза право на предъявление к железной дороге претензий и исков имеет указанный в накладной получатель груза.

Президиум Высшего арбитражного суда Украины, рассмотрев протест Генеральной прокуратуры Украины на постановление судебной коллегии Высшего арбитражного суда Украины по пересмотру решений, определений, постановлений по делу по иску закрытого акционерного общества (далее — Истец) о взыскании с железной дороги (далее — Ответчик) штрафа за нарушение срока доставки груза, установил следующее:

Истец обратился в арбитражный суд области с иском о взыскании с Ответчика штрафа за просрочку доставки груза. Решением арбитражного суда области иск был удовлетворен в связи с доказанностью факта нарушения.

Постановлением председателя арбитражного суда области решение оставлено в силе по тому же мотиву. Судебная коллегия Высшего арбитражного суда Украины также не нашла оснований для изменения состоявшихся по делу решений.

В своем протесте Генеральная прокуратура Украины просила отменить состоявшиеся по делу решения и в иске отказать, полагая, что он предъявлен ненадлежащим Истцом, поскольку согласно действующему законодательству договор перевозки является договором между грузоотправителем и перевозчиком в пользу третьего лица — грузополучателя. Из приобщенных к делу накладных усматривается, что грузополучателем указан морской порт, поэтому в соответствии с пунктом «в» ст. 130 Устава железных дорог Украины право на предъявление к железной дороге претензий и исков в связи с нарушением срока доставки грузов имеет грузополучатель, т.е. морской порт, а не Истец.

Рассмотрев материалы дела и протест Генеральной прокуратуры Украины, президиум Высшего арбитражного суда Украины пришел к следующим выводам:

Согласно ст. 6 Устава железных дорог Украины термины, приводимые в нем, употребляются в следующем значении: грузоотправитель (отправитель груза, собственник груза), грузополучатель (получатель груза, собственник груза) — это юридическое или физическое лицо, указанное в документе на перевозку груза (накладной).

В соответствии со ст. 130 Устава железных дорог Украины в случае просрочки доставки груза право на предъявление претензии к железной дороге имеет получатель при условии предъявления накладной.

В данном случае в накладных на перевозку груза получателями значатся как морской порт, так и Истец, который является собственником груза и имеет накладные, необходимые для предъявления претензии и иска.

Имеющиеся в деле таможенные декларации также свидетельствуют о том, что грузополучатель и собственник груза — одно и то же лицо, т.е. Истец.

Исходя из изложенного, президиум Высшего арбитражного суда Украины признал за Истцом право обращаться к Ответчику с иском о взыскании штрафа за просрочку доставки груза. Правила перевозки грузов не регламентируют порядок рассмотрения претензий по поводу просрочки доставки грузов, а в настоящее время противоречат Уставу железных дорог Украины (ст. 6 Устава).

Факт нарушения срока доставки груза подтвержден материалами дела и Ответчиком не оспаривался.

В связи с изложенным президиум Высшего арбитражного суда Украины отклонил протест Генеральной прокуратуры Украины, оставив без изменений состоявшиеся по делу решение и постановления.

Согласно ч.2 ст.925 ГК иск к перевозчику может быть предъявлен отправителем груза или его получателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию или неполучения от перевозчика ответа в месячный срок.

Это правило детализировано в транспортных кодексах и уставах. В частности, ст.136 Устава железных дорог предусматривает, что иски к железным дорогам могут быть предъявлены только в случае полного или частичного отказа железной дороги удовлетворить претензию, либо в случае неполучения от железной дороги ответа в установленный срок — двухмесячный срок со дня получения ответа железной дороги или со дня окончания срока, установленного для ответа.

К требованиям, вытекающим из договора перевози груза, применяется исковая давность в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными кодексами (уставами).

Исковая давность, порядок предъявления исков по спорам, связанным с перевозками в заграничном сообщении, устанавливаются международными договорами Украины, транспортными кодексами (уставами).