

К ВОПРОСУ О ПРОБЛЕМНЫХ АСПЕКТАХ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Никишина Яна Олеговна

студент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Мищенко Ирина Геннадьевна

студент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Фомичева Надежда Валентиновна

научный руководитель, канд. юрид. наук, доцент, Саратовская государственная юридическая академия, РФ, г. Саратов

Роль перевозки в современном мире является наиболее значимой. Это обуславливается тем, что автомобильный транспорт является наиболее востребованным среди других видов транспорта, так как он наилучшим образом обеспечивает надежность и своевременность доставки.

Актуальность исследуемой тема обусловлена целым рядом проблем, которые в первую очередь связаны с регулированием договора перевозки груза автомобильным транспортом. Данные проблемы существуют до сих пор в российском гражданском законодательстве, что связано с противоречивостью и несовершенством, нормативно-правовых актов закрепляющих данные нормы.

В Гражданском кодексе Российской Федерации перевозке посвящена 40 глава, в которой содержится легальное определение договора перевозки грузов. Согласно статье 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату [1].

На сегодняшний день перед юристами возникает вопрос, который однозначно не разрешен, а именно, каков характер рассматриваемого договора: является он реальным или же консенсуальным.

Сторонниками консенсуальной природы договора автомобильной перевозки груза являются Х.И. Шварц, О.С. Иоффе, Г.П. Савичев, М.Е. Ходунов, Г.А. Елдашов и некоторые другие ученые. Указанные авторы полагают, что в силу специфики автомобильного транспорта необходимо сначала достигнуть соглашения между грузоотправителем и перевозчиком об условиях перевозок, т.е. заключить договор перевозки, а после этого, на основе данного договора направить перевозочные средства к пункту погрузки.

Получается, что вышеуказанные авторы договором автомобильной перевозки груза отождествляют договор об организации перевозок грузов, что не верно, поскольку он направлен на организацию будущих систематических перевозок. При этом договор автомобильной перевозки груза призван опосредовать обязательство по перевозке конкретного груза из пункта отправления в пункт назначения.

Также и в правоприменительной практике иногда встречается смешение вышеуказанных договоров, что, на наш взгляд, вызвано непониманием сути двух различных договоров.

Другая точка зрения основана на положении о том, что моментом заключения договора перевозки грузов является момент принятия перевозчиком предъявленного отправителем груза вместе с заполненной транспортной накладной, что подтверждает реальность данного договора [2].

Кроме того одним из дискуссионных аспектов рассматриваемого договора является природа взаимоотношений сторон договора. Одни ученые считают, что грузоотправитель и грузополучатель представляют собой одну сторону в договоре перевозки груза. Указанная концепция основана на положении гражданского законодательства, которое позволяет грузоотправителю передавать грузополучателю часть своих требований к перевозчику, например, при утрате груза и при необоснованном увеличении провозных платежей, что должно подтверждаться определенными документами [3].

Иная точка зрения говорит о том, что грузополучатель — самостоятельная, третья сторона в договоре перевозки груза, который следует считать трехсторонним договором. Аргументом в пользу последнего утверждения можно считать тот факт, что каждая из сторон договора перевозки груза — грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель — обладает особой совокупностью прав и обязанностей по договору[4].

Процесс перевозки, исходя из этого утверждения, можно подразделить на две стадии: правоотношения по договору перевозки между грузоотправителем и перевозчиком; обязательственные отношения между перевозчиком и грузополучателем, а юридическим фактом, который служит основанием для обязательства, является отправка груза в адрес грузополучателя.

В юридической литературе нет единства в трактовке таких категорий, как основания и условия гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов автомобильным транспортом. Рассматривая нормативное правовое регулирование ответственности сторон в указанной сфере, необходимо руководствоваться общими нормами гражданского законодательства, а также специальными нормами Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (УАТГНЭТ). Однако в них отсутствует четкое разграничение между основаниями и условиями гражданско-правовой ответственности.

В качестве примеров можно привести положения некоторых ученых-цивилистов. Так, А.Г. Быков, Д.И. Половинчик рассматривают в качестве оснований ответственности четыре элемента правонарушения: наличие вреда, противоправность поведения, причинная связь между ними, а также вина причинителя вреда. Другие авторы, например, В.А. Егiazаров относит перечисленные элементы к условиям ответственности. Такие ученые, как Медведев Д.А., Смирнов В.Т., Калпин А.Г. считают, что основанием ответственности является «вина». Представляется, что наиболее точная трактовка указанных категорий дана в учебнике «Транспортное право» В.Н. Гречухи [5].

Что касается оснований ответственности, то, по мнению автора учебника, «основания гражданско-правовой ответственности при перевозке - это указанные Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами, а также договором сторон деяния, определенные, как правонарушения». Другими словами, только если деяние субъекта договорных отношений по перевозке груза определено в нормативно - правовых документах или договоре, как гражданское правонарушение, правомерно решать вопрос об его (субъекта) ответственности [6]. Особенностью гражданско-правовой ответственности при перевозках является ограниченный размер ответственности. Это является исключением из общего принципа - полного возмещения ущерба или вреда.

Необходимо отметить и то, что еще одной особенностью ответственности при перевозке груза является ответственность только при наличии вины, тогда как перевозчик является лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, а такие лица в гражданско-правовых обязательствах отвечают независимо от вины. В целом, в транспортном законодательстве нет единого подхода в применении терминов «ущерб», «убытки», «вред». Например, Воздушный кодекс Российской Федерации использует термин «вред» (п. 1 ст. 118, ст. 121, п. 1 ст. 126) [7], хотя в Гражданском кодексе Российской Федерации (п. 1, 2 ст. 796) [8], Устав

автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (ст. 34) [9], Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (ст. 117) [10], Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (ст. 95) [11] используется термин «ущерб». Это продиктовано тем, что за правонарушения перевозчик несет ограниченную ответственность и возмещает только причиненный ущерб.

Таким образом, на данный момент перевозка автомобильным транспортом нуждается в правовом регулировании. Хотя на сегодняшний момент и принят новый Федеральный закон от 08.11.2007 года №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», но и он не в состоянии разрешить многие проблемные вопросы, связанные с надлежащим регулированием перевозок автомобильным транспортом. Что в дальнейшем может привести к новым вопросам, поскольку еще до сих пор не отработана практика его применения.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 05.12.2017) // СЗ РФ. 1996. N 5. Ст. 410; 2017. N 50 (Часть III). Ст. 7550.
2. Беспалов, Ю. Ф. Договорное право / Ю.Ф. Беспалов, О.А. Егорова, П.А. Якушев. - М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2017. - 552 с.
3. Морозов С. Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешенном сообщении // Юрист. 2005. № 8. С. 28.
4. Мариненко Е. Л. Правовое положение грузополучателя в обязательстве по перевозке грузов автомобильным транспортом // Евразийский союз ученых. 2015. № 9. С. 140.
5. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров. - М., 2013. - 475 с.
6. Волкова М.А., Ленковская Р.Р. Структура и состав договорных связей в договоре перевозки грузов // Актуальные проблемы российского законодательства. 2016. № 15. С. 22-28.
7. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383; 2018. № 1 (Часть 1). Ст. 75.
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 05.12.2017) // СЗ РФ. 1996. N 5. Ст. 410; 2017. N 50 (Часть III). Ст. 7550.
9. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" // СЗ РФ. 2007. N 46. Ст. 5555; 2016. N 27 (Часть I). Ст. 4191.
10. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // СЗ РФ. 2001. N 11. Ст. 1001; 2018. № 1 (Часть 1). Ст. 34.
11. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" // СЗ РФ. 2003. N 2. Ст. 170; 2017. N 30. Ст. 4457.