

НОВЫЙ ЗАКОН ОБ АВТОМОБИЛЬНОМ И ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ

© 2009 г. А. Г. Калпин¹

8 ноября 2007 г. Президент Российской Федерации подписал Федеральный закон “Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта”² (в дальнейшем – Устав).

Закон вступил в силу по истечении 180 дней после его официального опубликования, т.е. 13 мая 2008 г. Он регулирует общественные отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и их багажа автомобильным, а также городским электрическим транспортом. По сравнению с ранее действовавшим Уставом автомобильного транспорта РСФСР 1969 г.³, определявшим условия перевозок только автомобильным транспортом, сфера применения нового Устава расширена: он распространяет свое действие и на отношения, касающиеся городского электрического транспорта. Но согласно п. 1 ст. 1 под действие этого Устава подпадают отношения по оказанию услуг только городским **наземным** электрическим транспортом. Это означает, что правила Устава не распространяются на отношения по оказанию услуг подземным (метрополитеном) или надземным (монорельсовым) электрическим транспортом. Это подтверждается также тем, что среди используемых для перевозки пассажиров и грузов транспортных средств в п. 2 ст. 1 Устава названы лишь автобусы, трамваи, троллейбусы, легковые и грузовые автомобили, но не упомянуты поезда метрополитена или монорельсового транспорта.

Перевозки, на которые распространяется действие Устава, по своим объектам разделяются на перевозки а) пассажиров и багажа, б) перевозки грузов; а по видам сообщения – на а) городские, б) пригородные, в) междугородные, г) международные.

В Уставе подчеркивается значение путевых листов, заполняемых на все виды перевозок. Без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство перевозка запрещается (ст. 6).

Традиционно договор перевозки груза автотранспортом считался заключенным лишь с момента передачи груза перевозчику и принятия последним груза от отправителя и поэтому признавался реальным договором⁴. Однако положения нового Устава дают формальные основания для вывода, что он может быть как консенсуальным, так и реальным. В самом деле, в соответствии с п. 5 ст. 8 **договор перевозки груза** (выделено мною. – А.К.) может заключаться посредством

принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя. Если это договор перевозки груза, а именно таковым он назван в Уставе, то он заключается в момент сообщения перевозчику грузоотправителем о принятии его заявки. Заявка, таким образом, представляет собой оферту грузоотправителя, а ее принятие – акцепт перевозчика. В этом случае заключаемый посредством оферты и акцепта договор будет консенсуальным. Но все дело в том, что он отнюдь не может быть признан договором перевозки груза. Ранее уже рассмотрен вопрос о правовой природе этого договора применительно к железнодорожной перевозке груза⁵. Мы присоединились к мнению В.В. Витрянского⁶ и Т.Е. Абовой⁷ о том, что это консенсуальный, предшествующий договору перевозки, не совпадающий с ним договор предоставления груза и подачи транспортных средств. О его самостоятельности и отличиях от договора перевозки груза свидетельствуют прежде всего принципиальные различия в предметах этих двух договоров. Предметом договора перевозки груза служит деятельность перевозчика по перемещению груза и его вручению в пункте назначения управомоченному на получение груза лицу. Второй же договор имеет своим предметом не самую транспортировку груза, а предшествующие ей предъявление груза и подачу транспортных средств. Это создает лишь условия (предпосылки) для совершения перевозки груза в пункт назначения груза в будущем. Ответственность за невыполнение этих обязанностей грузоотправитель и перевозчик несут в виде штрафа независимо от наличия их вины. Они могут быть освобождены от таковой лишь по основаниям, предусмотренным Законом (п. 2 ст. 794 ГК РФ). На иных началах строится ответственность перевозчика за несоблюдение сроков доставки груза (ст. 792 ГК РФ) и его несохранность (ст. 796 ГК РФ). Если с учетом всех этих различий два упомянутых договора – предъявления груза и подачи транспортных средств и перевозки груза – были признаны разными и самостоятельными при перевозке груза по железной дороге, то представляется вполне логичным и обоснованным считать такие договоры самостоятельными и на воздушном, морском, внутренневодном и, наконец, на автомобильном видах транспорта. Ведь правовое значение заявки (заказа) отнюдь не меняется в зависи-

¹ Профессор Государственного университета – Высшая школа экономики, доктор юридических наук.

² См.: Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5555.

³ См.: Собрание постановлений РСФСР. 1969. № 2–3. Ст. 8.

⁴ См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. М., 1973. С. 87–88.

⁵ См.: Калпин А.Г. Понятие транспортного права и его место в системе российского права // Гос. и право. 2006. № 8. С. 70.

⁶ См.: Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1. С. 65.

⁷ См.: Комментарий к транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (Постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М., 1998. С. 28–29.

мости от вида транспорта. Это относится и к согласию (акцепту) перевозчика принять заявку к исполнению. Из этого возникает двустороннее, консенсуальное обязательство, содержание которого составляют обязанности отправителя по предъявлению груза и подаче перевозчиком транспортного средства. Естественно, каждая из сторон на любом виде транспорта несет особую (строгую, выходящую за пределы вины) ответственность за неисполнение этих обязанностей: перевозчик – за неподачу транспортных средств в соответствии с принятой заявкой, отправитель – за непредъявление груза либо неиспользование транспортных средств по иным причинам (п. 1 ст. 794 ГК РФ).

Между двумя характеризуемыми договорами существует определенная связь. Она выражается в том, что надлежащее исполнение обязанностей отправителя по предъявлению груза и перевозчика – по подаче транспортных средств (практически это сливается с размещением груза в средствах транспорта) выступает в качестве юридического факта, влекущего возникновение обязанности по перевозке этого груза в пункт назначения. Но эта обязанность (и соответственно правомочие грузовладельца) составляет содержание уже другого обязательства – договора перевозки груза. Таким образом, прекращение надлежащим исполнением одного обязательства означает возникновение нового обязательства.

В отличие от договора предъявления груза и подачи транспортных средств, последующий договор самой перевозки груза имеет реальный характер. Он считается заключенным в момент принятия груза. Сами по себе действия по принятию груза в этот момент совершаются вне письменной формы. Но впоследствии заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной (п. 1 ст. 8 Устава). Это вполне отвечает содержанию п. 2 ст. 785 ГК РФ, согласно которому заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной.

Обязанности по погрузке грузов в транспортные средства и контейнеры и выгрузке из них возлагается на грузоотправителя или грузополучателя (п. 9 ст. 11 Устава). Но это – норма диспозитивная, и стороны в своем договоре могут условиться об ином. Сроки погрузки-выгрузки, а равно сроки доставки также устанавливаются договором. Если они в договоре не установлены, то определяются правилами перевозок грузов автомобильным транспортом.

Согласно Уставу при принятии к перевозке грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом или в контейнерах, определяется их масса, при принятии к перевозке грузов в таре или упаковке либо штучных грузов – их масса и количество мест. При выдаче груза получателю порядок проверки массы груза и количества мест должен соответствовать порядку его приема в пункте отправления.

Перевозка пассажиров и багажа разделены в Уставе на регулярные перевозки и перевозки по заказам. Регулярные перевозки пассажиров и багажа выполняются на основании публичного договора перевозки. Иными словами, транспортная организация при наличии технических возможностей должна осуществить перевозку пассажиров в отношении каждого человека, который к ней обратится.

Представляется, что регулярные перевозки пассажиров и багажа могут быть как реальными, так и кон-

сенсуальными. Так, регулярная перевозка пассажира внутри города по времени заключения договора совпадает с посадкой пассажира в автобус, троллейбус, трамвай и представляет поэтому реальный договор. Наоборот, поездка в пригородном, междугородном или международном автобусе предполагает приобретение билета, как правило, заранее, что означает согласие пассажира на заранее установленные транспортной организацией условия перевозки. Это придает такому договору консенсуальный характер.

Перевозку багажа нельзя признать самостоятельным договором перевозки, отделимым от договора перевозки пассажира, так как это только одно из правомочий пассажира (одна из обязанностей перевозчика), поскольку перевозке пассажира всегда должна предшествовать сдача его багажа, т.е. совершение реального действия. Эту обязанность нужно считать реальной по отношению к перевозке пассажира.

Приобретаемый пассажиром билет подтверждает заключение договора пассажирской перевозки. Сдача пассажиром багажа оформляется багажной квитанцией, а провоз ручной клади – квитанцией на ручную кладь (последняя практически выписывается не всегда).

Регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на перевозки с посадкой и высадкой только в установленных пунктах в соответствии с расписанием движения или в любом не запрещенном месте остановки.

В гл. 3 “Регулярные перевозки пассажиров и багажа” весьма подробно очерчены права пассажиров – права бесплатной или по льготным тарифам перевозки детей в определенном возрасте (ст. 21), перевозки багажа, ручной клади (ст. 22), возврата пассажиру стоимости билета, провоза багажа и ручной клади (ст. 23), права бесплатного пользования услугами автотранспорта (ст. 26).

Перевозка пассажиров и багажа транспортным средством по заказу (гл. 4) и перевозка пассажира и багажа легковыми такси (гл. 5) названы в Уставе договорами фрахтования. Прежде всего невозможно понять, какой критерий положен в основу выделения договора фрахтования из числа иных договоров перевозки пассажиров и багажа.

В гл. 4 Устава в качестве такого критерия названа перевозка “по заказу”, в гл. 5 – перевозка “легковыми такси”. В обоих случаях речь идет о перевозке пассажиров и багажа. В любом случае выделение этих критериев отступает от указания ст. 787 ГК РФ, в которой в качестве критерия договора фрахтования названо предоставление одной стороной или другой всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Лишь в определении понятия фрахтовщика (п. 22 ст. 2 Устава) сказано о его обязанности предоставить фрахтователю “всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов”. Однако в п. 1 ст. 18 Устава применительно к договору фрахтования, на основе которого перевозится груз, опять вводятся новые критерии: а) перевозка груза в сопровождении представителя грузовладельцев; б) перевозка груза, в отношении которого не ведется учета движения товара – материальных ценностей (очевидно, имеется в виду нетоварный груз: снег,

строительный грунт, мусор и т.д.). Из сказанного следует, что в Уставе не найдено единого критерия для выделения договора фрахтования автотранспортного средства, отвечающего понятию договора фрахтования в Гражданском кодексе РФ. Это ставит под сомнение необходимость выделения этого договора применительно к автомобильному транспорту вообще.

В гл. 6 Устава установлена ответственность участников договора перевозки. При этом Устав ошибочно исходит из того, что договор перевозки груза и пассажира во всех случаях является консенсуальным, не выделяя при этом в качестве самостоятельного договор предоставления груза и подачи транспортных средств. При такой конструкции перевозчик (фрахтовщик) в соответствии со ст. 34 Устава уплачивает

грузоотправителю (фрахтователю)

а) за невывоз груза, а равно за неподачу транспортных средств штраф в размере 20% платы за перевозку груза (пользование транспортным средством);

б) за несвоевременное предоставление транспортного средства (контейнера) за каждый час просрочки штраф в размере, установленном договором, а при неустановлении – в размере 5% провозной платы в городском или пригородном сообщении либо 1% провозной платы в международном сообщении;

грузополучателю

за просрочку доставки груза штраф в размере 9% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более провозной платы;

получателю багажа

за просрочку доставки багажа штраф в размере 3% его провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более провозной платы;

пассажиру

за задержку отправления транспортного средства при регулярных перевозках в международном сообщении или прибытии его с опозданием в пункт назначения более чем на час штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, но не более стоимости проезда. Перевозчик несет ответственность перед грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем) либо пассажиром за несохранность груза или багажа с момента принятия их для перевозки и до выдачи их грузополучателю или управомоченному на получение лицу. Такая ответственность наступает, если перевозчик не докажет, что утрата, недостача или порча (повреждение) груза либо багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам (п. 5 и 6 ст. 34 Устава). Эти положения Устава в полной мере соответствуют ст. 796 Гражданского кодекса РФ. В них прежде всего обозначен период, в течение которого несохранность груза или багажа может повлечь ответственность перевозчика, – с момента принятия до выдачи грузополучателю. Далее в них определены виды несохранности груза или багажа: утрата, недостача, повреждение, порча. Под утратой понимается полное невручение груза или багажа их владельцу, а недостача означает лишь их частичное невручение. Повреждение представляет собой физическое нарушение целостности предметов, составляющих груз или багаж, и порча есть не что иное, как изменение их химических свойств, ведущее к их частичному обесцениванию.

В приведенных положениях Устава зафиксированы и основания освобождения за несохранность груза или багажа. Перевозчик может быть освобожден от ответственности, если несохранность вызвана обстоятельствами, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Указание на обстоятельства, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить, равнозначно упоминанию отсутствия его вины.

Особого внимания в Уставе заслуживает решение вопроса о распределении бремени доказывания по спорам о несохранности груза или багажа между перевозчиком и грузовладельцем или пассажиром. В полном соответствии со ст. 796 ГК РФ в Уставе однозначно и без каких-либо исключений говорится о наступлении ответственности перевозчика, если он не докажет, что несохранность груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранить, т.е. не докажет отсутствия своей вины. Таким образом, в новом Уставе удалось избежать ошибки, которая была допущена в ст. 133 Устава автомобильного транспорта РСФСР 1969 г. В ней предусматривались четыре случая, когда бремя доказывания вины перевозчиком груза возлагалось на получателя или отправителя груза, что противоречило ст. 796 ГК РФ.

При перевозке груза или багажа перевозчик не возмещает неполученных доходов – (упущенной выгоды), которую грузовладелец или пассажир могли бы получить при обычных условиях гражданского оборота. Ущерб возмещается перевозчиком

при утрате или недостаче груза или багажа в размере стоимости утраченного или недостающего груза либо багажа;

при повреждении (порче) груза или багажа в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере его стоимости;

при утрате груза или багажа, сданного с объявлением его ценности, в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Наряду с возмещением ущерба перевозчик возвращает грузовладельцу или пассажиру провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза или багажа.

За непредъявление груза или неиспользование поданных транспортных средств в соответствии с принятой заявкой (заказом) или договором перевозки по заказу отправитель (фрахтователь) уплачивает перевозчику штраф в размере 20% платы за перевозку груза или пользование транспортным средством (п. 1 и п. 2 ст. 35 Устава).

За задержку транспортных средств, а равно контейнеров, поданных под погрузку или выгрузку, отправитель или получатель груза уплачивают за каждый час задержки штраф в размере, установленном договором перевозки груза, а если размер штрафа не установлен, то в размере:

5% провозной платы в городском или пригородном сообщении;

1% среднесуточной провозной платы в международном сообщении.

При задержке специализированных транспортных средств штраф увеличивается в два раза.

За отправление в составе багажа предметов, перевозка которых запрещена, пассажир уплачивает перевозчику штраф в размере десятикратной провозной платы за перевозку багажа.

Наиболее неудачным из всех правил Устава представляется содержание его ст. 36. В этой статье предпринята попытка объединить основания двух видов ответственности по двум разным обязательствам – 1) договора предъявления груза и подачи транспортных средств и 2) договора перевозки груза.

О необходимости разграничения этих двух договоров ранее уже говорилось.

От ответственности за невыполнение первого из этих обязательств перевозчик и отправитель освобождаются только по основаниям, предусмотренным законом (п. 2 ст. 794 ГК РФ). Значит, их ответственность выходит за пределы вины. Между тем ответственность перевозчика, фрахтовщика за несохранность груза или за несвоевременность его доставки строится по принципу вины нарушителя обязанности. Он освобождается от ответственности при доказанности им отсутствия своей вины. Следовательно, основанием освобождения от ответственности надлежало бы посвятить разные правила Устава, указав в каждом характерные только для этой статьи основания освобождения от ответственности. Это исключило бы возможность смешения разных оснований ответственности в разных обязательствах. В ст. 36 Устава в качестве оснований освобождения от ответственности как за непредоставление транспортного средства или непредъявление для перевозки груза, так и за несохранность груза или просрочку его доставки сначала указываются чрезвычайные обстоятельства или явления (п. 1, 2): непреодолимая сила; временные ограничения или запрет движения транспортных средств по автомобильным дорогам. Затем в п. 3 той же статьи названы “иные не зависящие от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, грузополучателя, фрахтователя причины”. Эта формулировка настолько широка, что включает в себя все обстоятельства, определяющие отсутствие вины не исполнившей либо ненадлежаще исполнившей обязанности стороны. Следовательно, отсутствие ее вины в этом случае влечет за собой отсутствие ответственности. Таким образом, вопреки логике в указанной статье происходит подмена принципов ответственности. Вместо правила о выходящей за пределы принципа вины (“строгой ответственности”) допускается применение ответственности лишь при наличии вины. Это противоречит не только требо-

ваниям Гражданского кодекса РФ (ст. 794), но и многолетней практике применения правил об ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя на непредъявление груза или неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам на всех видах транспорта в Российской Федерации.

В гл. 7 Устава установлен разный порядок предъявления исков, вытекающий из разных правовых оснований. Согласно п. 1 ст. 39 до предъявления к перевозчикам и фрахтовщикам исков, вытекающих из перевозки пассажиров или договоров фрахтования, к таким лицам **могут** быть предъявлены лишь претензии. Таким образом, в этих случаях предъявление претензии не считается обязательным и ее непредъявление не препятствует заинтересованному лицу (контрагенту перевозчика или фрахтовщика) обратиться с иском сразу в суд или арбитраж. Напротив, до предъявления иска к перевозчику, вытекающего из перевозки грузов (из этой категории Устав ошибочно исключает иски, вытекающие из договора фрахтования для перевозки груза), предъявление претензии к перевозчику становится **обязательным** (п. 2 ст. 39). Обращение с иском в суд или арбитраж невозможно, если претензия по таким требованиям не была предъявлена в досудебном порядке. Иск может быть предъявлен к перевозчику груза лишь в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа. Перевозчик, фрахтовщик обязаны рассмотреть предъявленные им претензии и о результатах рассмотрения уведомить в письменной форме заявителей в течение 30 дней со дня получения претензии.

При частичном удовлетворении или отклонении претензии в уведомлении должны быть указаны основания принятия такого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

Если для рассмотрения претензии перевозчиком, фрахтовщиком установлен 30-дневный срок, то для ее предъявления никакого специального срока не установлено.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договоров перевозок грузов, пассажиров и багажа, договоров фрахтования, составляет один год. Он исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска.