

Бобров Сергей Сергеевич

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Гражданское право, семейное право, МЧП

Система договоров перевозок грузов автомобильным транспортом

Аннотация. Интенсивное развитие рыночных отношений в России повлекло глубокую структурную перестройку автотранспортной отрасли. Помимо развития транспортной деятельности в торговых целях потребовалось добиться совместимости национальных транспортных систем в различных государствах. В результате научно-технической революции на транспорте возросла роль договора перевозки грузов. На месте структур централизованного управления автотранспортом постепенно формируются новые системы, отвечающие рыночным требованиям и успешно развивающиеся в новых условиях.

Ключевые слова: договор, перевозка грузов, автомобильный транспорт.

Автомобильный транспорт, сохраняя приоритетное положение в хозяйствующих системах России, в условиях перехода к рынку постепенно освобождается от прямого государственного регулирования. Рынок автотранспортных услуг все активнее заполняется коммерческими, частнопредпринимательскими структурами, становящимися постоянными субъектами автотранспортных отношений. Естественно, что в этих условиях особое значение приобретает договор перевозки грузов автомобильным транспортом, позволяющий свободно выбирать контрагента и определять условия договора по соглашению с ним [13, с. 8]. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом корреспондирует самой автотранспортной системе России, поскольку способствует нормальному функционированию последней, обеспечению народного хозяйства, юридических и физических лиц

услугами по перевозке грузов. В условиях ликвидации государственного планирования он занимает в системе транспортных договоров особое положение.

Рыночные отношения в корне изменили взгляд на договорные отношения. Они заставляют все больше и больше вопросов оставлять на усмотрение участвующим в сделке по перевозке грузов сторонам. Естественным образом это касается прежде всего договора перевозки, в который наряду с обязательными могут быть включены любые условия, признаваемые сторонами в качестве таковых [14, с. 32].

В связи с этим законодатель в новом Уставе 2007 г. значительно расширил возможности сторон регулировать их правоотношения на основе заключаемых договоров – в нем, помимо договора на перевозку грузов, предусмотрено, например, заключение договора об организации перевозок грузов и договора фрахтования, которые различны как по правовой природе, так и по содержанию. В этих условиях нельзя говорить только об одном договоре на перевозку груза, как это делалось ранее [12, с. 17], а имеет смысл говорить о системе договоров, опосредующих перевозки грузов.

Правота нашего суждения вытекает из понятия системы как множества элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство [11, с. 14], как комплекса таких избирательно вовлеченных компонентов, у которых взаимодействие и взаимоотношения принимают характер взаимодействия компонентов для получения фокусированного полезного результата. Если договор на перевозку грузов, договор об организации перевозок грузов и договор фрахтования объединить в систему, то они как избирательно вовлеченные компоненты, взаимодействующие между собой, по закону системы примут характер взаимодействия для получения фокусированного полезного результата – эффективного правового обеспечения перевозки грузов автомобильным транспортом.

Следующий аргумент в пользу признания договоров, обеспечивающих процесс перевозки грузов автомобильным транспортом, компонентами единой системы заключается в правовой природе данных договоров.

Мнения исследователей в области транспортного права сходны в том, что договор перевозки грузов по своему характеру является возмездным и взаимным, носит публичный характер. Однако сложнее решается вопрос о консенсуальности или реальности данного договора. Мнения ученых в этом отношении расходятся. На сложность решения данной проблемы указывал Г.С. Гуревич, О.С. Иоффе и др. еще в советские времена, не решена она и по сей день.

Одни из цивилистов отстаивали мнение, что все договоры перевозки грузов имеют реальный характер. Другие придерживались прямо противоположной точки зрения, утверждая, что договор перевозки грузов всегда является консенсуальным. Третьи относили к числу консенсуальных договор автомобильной перевозки грузов, не ставя под сомнение реальный характер всех прочих договоров, опосредующих перевозки грузов.

Таким образом, даже в условиях плановой экономики не исключалась возможность теоретического обоснования консенсуальных договоров. Конечно, довольно проблематично было применить доводы сторонников консенсуального договора на практике, они скорее были направлены в будущее развитие транспортного законодательства. Ведь еще дореволюционные авторы подчеркивали, что «...каждый закон с течением времени требует исправления, точно так же и правила, издаваемые в развитие закона, должны изменяться применительно к новым условиям».

Являясь основным, договор перевозки грузов объединяет в себе и другие самостоятельные договоры, обеспечивающие весь процесс перевозки грузов. Признание их элементами системы договоров перевозки грузов доказывает правовая природа данных договоров. Сюда прежде всего следует отнести договор об организации перевозок, который сформулирован законодателем в ст. 798 ГК РФ. Исходя из этого определения многие авторы характеризуют

договор об организации перевозок как консенсуальный, взаимный договор, предшествующий конкретному договору перевозки грузов, то есть рассматривают как «организационную предпосылку».

Требования к транспортным средствам для перевозки опасных грузов изложены в двух приложениях. В одном – требования при выпуске транспортных средств в обращение, в другом – требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации.

В ряде случаев эксплуатационные требования превосходят предписания, установленные для изготовителей транспортных средств. Так, требование о защите цистерны с задней стороны и наличии на прицепах рабочей тормозной системы с функцией автоматического торможения предусмотрено только в эксплуатационном приложении.

Представляется, что требования о дополнительном оборудовании транспортных средств не являются областью применения этого Технического регламента. Тем не менее, такие требования имеются, причем в части оснащения противопожарным оборудованием допущены внутренние противоречия.

В то же время отсутствуют предписания в отношении периодических проверок автоцистерн и маркировки, указывающей на их предназначение и конструкционные характеристики.

В Российской Федерации с апреля 2012 года к конструкции и дополнительному оборудованию транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов в порядке оказания услуг, применялись положения ДОПОГ [6].

В связи с этим уместен вопрос об обоснованности требований, не соответствующих общепризнанной международной практике.

Определенные изменения внесены в порядок выдачи специальных разрешений на движения по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов в пределах страны [8].

В частности, срок действия специальных разрешений увеличен до 1 года. Разрешения на перевозку не содержат сведений о буксируемом прицепе или полуприцепе. Начиная с 4 февраля 2014 г., для получения специального разрешения требуется наличие уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Уточнена процедура выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов в международном сообщении, утвержденная Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2013 г. № 52 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов», в то время как Приказ этого же Министерства от 17 апреля 2007 г. № 44 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов» [8] утратил силу. Выдача указанных разрешений осуществляется всеми территориальными подразделениями Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Расширен перечень документов, прилагаемых к заявлению на получение специального разрешения, и оснований для отказа в их выдаче. Установлено, что специальное разрешение может быть выдано на одну или несколько идентичных международных автомобильных перевозок опасных грузов (в соответствии с поданным заявлением) на срок не более года.

В 2013 году в соответствии с требованиями ДОПОГ происходило внедрение новых правил допуска образовательных учреждений к деятельности по обучению правилам перевозки опасных грузов и новых требований к экзаменационным процедурам.

Имели место случаи, когда организации, допущенные к обучению, не смогли реализовать свои возможности из-за удаленности от мест работы экзаменационных комиссий.

Согласно установленным требованиям водителю на экзамене разрешено пользоваться нормативной документацией. В связи с этим ряд экзаменационных вопросов не имеет практического значения. Данный подход представляется неоправданным, поскольку в реальной ситуации подсказок ждать неоткуда.

Кроме того, многие из применяемых экзаменационных вопросов не корректны по постановке, а ряд предлагаемых вариантов правильного ответа не соответствуют положениям нормативных требований. К примеру, каждый второй экзаменационный вопрос по специализированному курсу подготовки по перевозке опасных грузов класса 1 (взрывчатые вещества и изделия) по этим причинам нуждается в переработке.

В целом требуется отметить, что в течение истекшего периода уровень подготовки персонала по правилам перевозки опасных грузов снизился. Это связано с тем, что подготовка инженерно-технического персонала транспортных организаций прекращена, а подготовка консультантов по вопросам безопасности не начата. При этом Министерство транспорта Российской Федерации не реализовало предусмотренного Федеральным законом от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (в ред. от 31 декабря 2014 г., с изм. от 2 мая 2015 г.) [2] права на утверждение типовых программ профессионального обучения в области международных автомобильных перевозок.

Отрицательные тенденции наблюдаются в подготовке преподавателей, осуществляющих обучение правилам перевозок опасных грузов.

В текущем году из-за несвоевременного финансирования образовался дефицит бланков свидетельств ДОПОГ о подготовке водителей.

В сентябре 2012 года Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 сентября 2012 г. № 346 утверждены Правила категорирования

автомобильных тоннелей в целях пропуска через них транспортных средств с опасными грузами [9]. Установлено, что критерии категорирования определяются на основе сведений о тоннеле и об ущербе от дорожно-транспортных происшествий при перевозках опасных грузов в этом тоннеле. По сути, это означает, что критерии для категорирования тоннелей отсутствуют. Поэтому не удивительно, что эта работа Федеральной службой по надзору в сфере транспорта не начата.

В части мер по предупреждению пожаров при погрузке, перевозке и разгрузке транспортных средств заслуживают внимания требования Правил противопожарного режима, утвержденных Правительством Российской Федерации в апреле 2012 года [7]. В связи с введением этих Правил требования ППБ 01-03 не применяются [10].

Начиная с 2013 года в стране реализуются требования, изложенные в Федеральном законе от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» [1]. В части, касающейся перевозок опасных грузов, этот законодательный акт позволяет каждому экономическому субъекту самостоятельно определять форму учета фактов хозяйственной деятельности. При этом понятие «экономический субъект» включает коммерческие и некоммерческие организации, а также индивидуальных предпринимателей. Под фактом хозяйственной жизни понимается сделка, событие, операция, которые оказывают или способны оказать влияние на финансовое положение экономического субъекта, финансовый результат его деятельности и (или) движение денежных средств.

Применительно к перевозкам опасных грузов требования данного Закона распространяются на формы и содержание путевых листов и товарно-транспортных накладных. В связи с многочисленными вопросами Министерство финансов Российской Федерации распространило соответствующую информацию, согласно которой применявшиеся ранее типовые формы транспортных документов не противоречат требованиям указанного законодательного акта [5].

В порядке совершенствования государственного контроля за перевозками грузов Министерство транспорта Российской Федерации в 2012 году издало Приказ от 11 июля 2012 г. № 229, которым утвержден Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по контролю (надзору) за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации о порядке осуществления международных автомобильных перевозок.

К безусловным достоинствам этого документа следует отнести наличие перечня оснований для осуществления надзорной деятельности и детализированный порядок ее осуществления.

В соответствии с Приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 22 декабря 2014 г. № 1123 утратило силу Наставление по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, в котором был определен порядок выдачи свидетельств о допуске транспортных средств к перевозкам опасных грузов. В целях устранения возникшего правового пробела по данному вопросу издано указание Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации (от 15 января 2015 г. № 13/5-у-288). Установлено, что выдача указанных свидетельств осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, осуществляющими функции по техническому надзору, независимо от места учета транспортных средств.

Таким образом, приведенная информация позволяет оценить динамику в нормативно-правовом регулировании перевозок опасных грузов автомобильным транспортом и одновременно свидетельствует о недостаточной скоординированности нормативных требований.

Литература

1. Федеральный закон от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» (в ред. от 4 ноября 2014 г.) // СЗ РФ. 2011. № 50. Ст. 7344.

2. Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 31 марта 2015 г.) (в ред. от 31 декабря 2014 г., с изм. от 2 мая 2015 г.) // Российская газета. 2012. № 303.

3. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

4. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г., к которому Российская Федерация присоединилась в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 февраля 1994 г. №76 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1994. №7. Ст. 508.

5. Информация Минфина России № ПЗ-10/2012 «О вступлении в силу с 1 января 2013 г. Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» // Документы и комментарии. 2013. № 1.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (в ред. от 30 декабря 2011 г.) // СЗ РФ. 2011. № 17. Ст. 2407.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (в ред. от 30 декабря 2011 г.) // СЗ РФ. 2011. № 17. Ст. 2407.

8. Приказ Минтранса России от 17 апреля 2007 г. № 44 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2007. № 27.

9. Приказ Минтранса России от 13 сентября 2012 № 346 «Об утверждении Правил категорирования автомобильных тоннелей по видам ограничения движения в них автотранспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов» // Российская газета. 2013. № 41.

10. Приказ МЧС России от 18 июня 2003 г. № 313 «Об утверждении Правил пожарной безопасности в Российской Федерации (ППБ 01-03)» // Российская газета. 2003. № 129.

11. Приказ Минтранса России от 4 июля 2011 г. № 179 «Об утверждении порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов» // Российская газета. 2011. № 213.

12. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.

13. Витрянский В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. 2001. № 1.

14. Ляпунов С.Г. Перевозка грузов автотранспортом // Гражданин и право. 2001. № 7-8.

15. Яковлев В. Ф. Новое в договорном праве // Вестник ВАС РФ. 1994. №7.

© Бюллетень магистранта 2016 год № 2