

ТЕМА 1 (2 часа)

«ВВЕДЕНИЕ. СИСТЕМА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ»

1. Значения правового регулирования деятельности участников транспортного процесса.
2. Система автотранспортных правоотношений.
3. Основные нормативные акты, которые регулируют деятельность транспорта. Галузева структура транспортного законодательства.
4. Структура статута автомобильного транспорта.
5. Классификация правил перевозок грузов. Назначения тарифов на перевозки.
6. ДСТУ і регулювання транспортних відносин.

1. ЗНАЧЕНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА

Автомобильный транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Практически нет ни одного предприятия промышленности, строительства, сельского хозяйства, связи и других отраслей народного хозяйства, которые не пользовались бы услугами автотранспорта. Велика его роль в удовлетворении культурных и материальных потребностей населения.

Автотранспорт — самый мобильный из всех существующих видов транспорта. С его помощью осуществляется повседневная транспортная связь между предприятиями, учреждениями, организациями, между ними и предприятиями других видов транспорта, а также между предприятиями всех видов транспорта.

Одной из преимущественных особенностей автомобильного транспорта является его способность обеспечивать доставку грузов от склада (места производства) отправителей до склада (места потребления) получателей.

Основной задачей транспорта (в том числе автомобильного) являются полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение эффективности и качества работы транспортной системы.

Автомобильный транспорт входит в качестве составной части в единую транспортную систему страны. Его основными функциями являются:

а) обеспечение нормального производства и обращения продукции промышленности и сельского хозяйства. В настоящее время автотранспорт страны перевозит свыше 82% общего объема грузов, осуществляет доставку готовой продукции, полуфабрикатов, сырья и материалов потребителям, технологические перевозки грузов;

б) обеспечение нужд капитального строительства. Автотранспорт широко используется для перевозок строительных грузов, материалов, конструкций и деталей;

в) удовлетворение потребностей населения в автомобильных перевозках. Это достигается путем организации разветвленной сети пассажирских перевозок автобусами и таксомоторами в городах и других населенных пунктах; организации перевозок пассажиров и багажа в пригородном, междугородном, международном сообщениях; оказания гражданам различного рода транспортно-экспедиционных услуг и т.д.;

г) содействие укреплению оборонной мощи Украины. Автотранспорт используется для перемещения боевой техники, воинских частей и соединений, снабжения их военным снаряжением, военным обмундированием, продовольствием и т.д.

Осуществляя перевозки и выполняя другие связанные с ними виды транспортной

деятельности, автотранспорт призван:

- а) полностью удовлетворить потребности народного хозяйства и населения в автомобильных перевозках;
- б) выполнить планы перевозок грузов и пассажиров;
- в) обеспечить сохранность перевозимых грузов;
- г) обеспечить высокую культуру обслуживания пассажиров;
- д) своевременно доставить грузы и пассажиров в пункт назначения;
- е) добиться высокоэффективной эксплуатационной деятельности своих предприятий и организаций;
- ж) обеспечить строгую экономию бензина и других горюче-смазочных материалов, предотвращение их потерь.

Во всяком обществе в процессе производства материальных благ люди вступают в определенные общественные отношения друг с другом. Участвуют в общественных отношениях и коллективные образования: объединения, предприятия и другие организации. Для того чтобы указанные отношения осуществлялись нормально, необходимо их урегулировать, т.е. установить порядок, согласованность поведения людей и организаций.

Это относится и к деятельности автомобильного транспорта.

Одним из основных специфических условий работы автотранспорта является то, что его повседневная деятельность невозможна без совместных действий всех участников транспортного процесса:

предприятий, учреждений и организаций, отправляющих грузы (грузоотправителей), обязанных подготовить (затарить, подгруппировать и т.п.) и передать груз транспортному предприятию, обеспечить своевременную погрузку его на подвижной состав;

автотранспортных предприятий и организаций (перевозчиков), обязанных определить в соответствии с объемом и характером груза типы и количество автотранспортных средств, нужных для перевозки, принять груз от отправителя, определить маршрут движения автомобиля с учетом его рационального использования и необходимости своевременной доставки, обеспечить сохранность груза при транспортировке;

предприятий, учреждений и организаций, получающих грузы (грузополучателей), обязанных своевременно принять прибывшие в их адрес грузы, разгрузить в определенные сроки подвижной состав (в ряде случаев очистить его от остатков груза), а в случае надобности произвести его дезинфекцию.

При пассажирских перевозках строго определенные права и обязанности имеют как транспортные предприятия и организации, так и пассажиры.

В практической деятельности автомобильного транспорта участвуют многие тысячи автотранспортных предприятий и организаций и заняты миллионы людей. Огромное количество предприятий, учреждений, организаций и граждан пользуется услугами автомобильного транспорта. Естественно, что надлежит организовать деятельность по своевременному перемещению грузов, пассажиров, багажа и почты, обеспечить культурное обслуживание пассажиров, их безопасность, сохранность перевозимых грузов и багажа, рациональное использование подвижного состава и сокращение транспортных расходов возможно только на основе четкого урегулирования прав и обязанностей всех участников транспортного процесса. Это достигается путем установления государством специальных правил поведения, на основе которых и осуществляется транспортная деятельность. Подобные правила поведения именуется правовыми нормами. Знание правовых норм и строгое их соблюдение — необходимое условие надлежащей и эффективной организации транспортной деятельности.

2, 3 СИСТЕМА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ. ОСНОВНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ, КОТОРЫЕ РЕГУЛИРУЮТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТА. ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Система транспортных отношений включает:

1. Отношения по планированию перевозок, что выражается в различных формах участия предприятий, объединений и других организаций в разработке планов перевозок и их выполнении.
2. Отношения по непосредственному перемещению вверенного транспортному предприятию груза из пункта отправления в пункт назначения (отношения перевозки груза).
3. Отношения, связанные с оказанием предприятиями транспорта различного рода транспортно-экспедиционных и иных, связанных с перевозками, операций и услуг.
4. Отношения между самими транспортными предприятиями, т.е. отношения транспортных предприятий как различных видов транспорта (например, в прямом смешанном сообщении), так и одного вида (в частности между транспортными и транспортно-экспедиционными предприятиями при централизованном завозе – вывозе грузов и транспортно-экспедиционном обслуживании населения).

Основными нормативными актами, которые регулируют деятельность транспорта (существуют на всех видах транспорта), являются:

1. Уставы и кодексы. УАТ - регулирует основные вопросы порядка составления и выполнения плана автомобильных перевозок, перевозок автотранспортом грузов, пассажиров, багажа и почты, а также взаимоотношения находящихся на территории Украины автотранспортных предприятий и организаций с предприятиями и организациями других видов транспорта в части автомобильных перевозок.

2. Дальнейшая конкретизация правовых норм осуществляется путем издания соответствующих правил, инструкций, положений и т.д.

3. Тарифы на перевозку грузов автомобильным транспортом, погрузочно-разгрузочные работы, экспедиционные операции и другие услуги определяют размер платежей за оказанные транспортные услуги, — один из важных нормативных актов,

регулирующих деятельность предприятий автомобильного транспорта.

4. Особое место в системе нормативных актов, регулирующих отношения, связанные с транспортной деятельностью, занимают государственные стандарты (ГОСТы).

Действующая в Украине государственная система стандартизации включает комплекс стандартов самых различных видов.

Условия, касающиеся транспортной деятельности, включаются в ГОСТы путём установления требований к качеству продукции и ее состоянию при предъявлении груза к перевозке, таре и упаковке продукции, маркировке продукции и тары, способам погрузки (разгрузки), размещения, укладки и крепления груза в транспортных средствах, способам транспортировки груза (в пакетах, на поддонах и т. п.) и др. Утверждены и стандарты, определяющие требования к наиболее эффективной организации транспортного процесса (ГОСТ «Транспортирование грузов пакетами. Общие требования»; ГОСТ «Оборудование специализированное контейнерной транспортной системы. Термины и определения »; ГОСТ «Грузы тарно-штучные. Перевозка пакетами на плоских поддонах. Общие требования» и др.).

4 УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Важнейшим нормативным актом, регулирующим деятельность предприятий и организаций автомобильного транспорта, а также предприятий, организаций и граждан, пользующихся услугами автомобильного транспорта, является Устав автомобильного транспорта. Он регламентирует наиболее важные и основные вопросы автомобильных перевозок и обязателен для всех автотранспортных предприятий и организаций независимо от их ведомственной подчиненности; для предприятий, организаций, учреждений и граждан, пользующихся автомобильным транспортом (ст. 2 УАТ).

УАТ состоит из 10 разделов. В разделе I излагаются общие положения о функциях автомобильного транспорта, основных задачах правового регулирования автотранспортных отношений, сфере действия УАТ, компетенции автотранспорта общего пользования и ведомственного автотранспорта, а также некоторые другие.

Раздел II регламентирует вопросы, касающиеся подвижного состава, классификации автомобильных дорог, правил пользования и движения по ним, сооружений и устройств для организации перевозок грузов и обслуживания пассажиров, устанавливает порядок содержания подвижного состава и сооружений автотранспорта, порядок технической эксплуатации этого подвижного состава.

В разделе III дается подробная характеристика планирования и организации перевозок грузов, определяется порядок: планирования перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования и ведомственным автотранспортом; заключения договоров на перевозку грузов; организации централизованных перевозок как основного метода деятельности автотранспортных предприятий и организаций. В этом разделе регулируются также взаимоотношения, касающиеся порядка приема грузов к перевозке, выдачи грузов получателю, определения веса груза, порядка сдачи грузов в пункте назначения.

IV раздел устанавливает условия перевозок пассажиров, багажа и почты. В нем дается понятие договора перевозки пассажира, регламентируются основные вопросы, связанные с организацией движения пассажирского транспорта, права и обязанности пассажира, условия перевозки багажа, а также почты.

Раздел V регулирует условия предоставления гражданам легковых автомобилей напрокат и определяет основные требования, предъявляемые к этому виду деятельности автотранспортных предприятий.

Раздел VI касается тарифов за перевозки и расчетов.

VII раздел регулирует прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта.

Раздел VIII посвящен вопросам выполнения предприятиями и организациями автомобильного транспорта общего пользования различных транспортно-экспедиционных операций и услуг, связанных с перевозкой.

IX раздел регламентирует вопросы ответственности предприятий и организаций автотранспорта, а также грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров и граждан, пользующихся автомобилями, предоставленными напрокат. Здесь нормируется ответственность за невыполнение плана перевозок и принятого к исполнению разового заказа, за просрочку в доставке и за несохранность перевозимых грузов и багажа; ответственность за простой подвижного состава и невыполнение условий перевозки, а также рассматриваются вопросы порядка составления актов, предъявления претензий и исков, вытекающих из перевозки.

Последний, X раздел, состоит из одной статьи, в которой определяется порядок осуществления контроля за работой автомобильного транспорта.

Действие УАТ распространяется почти на все перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты автотранспортными предприятиями и организациями.

Действие УАТ распространяется также на иные, не автотранспортные предприятия, организации и учреждения, имеющие автомобили, при осуществлении ими перевозок грузов для других предприятий, организаций и учреждений, перевозок пассажиров, багажа и почты. В этих случаях они пользуются правами и несут обязанности и ответственность, предусмотренные УАТ для автотранспортных предприятий и организаций.

5 КЛАССИФИКАЦИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ..

Правила перевозок грузов можно разделить на 4 группы:

1. Определяющие порядок планирования и учет выполнения плана. Определяют порядок разработки, утверждения, исполнения планов перевозок, а также условия предъявления грузов к перевозке вне плана и сверх плана.
2. Регулирующие выполнение определенных коммерческих операций и транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий и организаций. Включают правила приема грузов к перевозке, маркировки, пломбирования, погрузки. Разгрузки, оформления перевозочных документов, выдачи, переадресовки, хранения грузов, расчетов за перевозки, составления актов,

предъявления и рассмотрения претензий и т.д.

3. Отражающие особенности перевозок отдельных видов грузов. Отражают особенности транспортировки грузов, обладающих специфическими свойствами: скоропортящихся, смерзающихся, огнеопасных, ядовитых, радиоактивных, перевозимых наливом, насыпью и т.д.
4. Регулирующие выполнение отдельных способов (форм) организации перевозок. Регулируют особенности перевозок грузов с учетом специфики организации транспортного процесса: в сопровождении проводников грузоотправителей (получателей), мелкими отправлениями, в контейнерах, пакетами, за пломбами грузоотправителей и т.д.

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине (в дальнейшем — Правила) определяют права, обязанности и ответственность собственников автомобильного транспорта — Перевозчиков и грузоотправителей и грузополучателей — Заказчиков.

Эти Правила не регламентируют перевозки опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов, почты и перевозки грузов в международном сообщении, поскольку такие перевозки имеют свои особенности, которые касаются выполнения комплекса требований при погрузочно-разгрузочных работах, собственно процесса перевозки и ее документального оформления, а также согласования таких правил с соответствующими компетентными учреждениями.

ТЕМА 2 (6 ЧАСОВ)

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗОВ К ПЕРЕВОЗКЕ

1. Обов'язки АТП відносно подачі перевізних засобів у пункт відправлення.
2. Обов'язки відправника вантажу відносно пред'явлення вантажу до перевезення.
3. Вимоги, які пред'являються до рухомого складу, що подається під навантаження.
4. Вимоги, які пред'являються до водіїв автомобілів, що здійснюють перевезення.
5. Робота навантажувально-розвантажувальних пунктів і утримання їх площадок і під'їзних колій.
6. Підготовка вантажу до перевезення.
7. Маркування вантажу.
8. Порядок та термін виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.
9. Укладання і кріплення вантажу. Використання рухомого складу до повної місткості.
10. Терміни навантаження і вивантаження вантажів.
11. Порядок прийому водієм вантажу.
12. Визначення ваги вантажу.
13. Пломбування перевізних засобів.
14. Оголошення цінності вантажу.
15. Супровід вантажів у дорозі.
16. Оформлення товарно-транспортних документів.
17. Переадресування вантажів.
18. Порядок видачі вантажів у пункті призначення.
19. Права й обов'язки вантажоодержувача відносно приймання вантажу в пункті призначення.
20. Оформлення видачі вантажу при його ушкодженні чи втраті під час перевезення.

1 ОБЯЗАННОСТЬ СТОРОН ПО ПОДАЧЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ И ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

На автотранспортном предприятии лежит прежде всего обязанность обеспечить перевозку грузов в размерах, предусмотренных договором на перевозку груза автомобильным транспортом или принятым к исполнению разовым заказом (ст. 39 УАТ). В свою очередь на грузоотправителе лежит обязанность своевременно предъявить груз к перевозке.

Плановыми актами, на основании которых выполняется весь объем перевозок, являются согласованные сторонами месячные и декадные плановые задания. Дальнейшая детализация плановых показателей обеспечивается согласованием сторонами среднесуточного объема перевозок грузов, который должен, как правило, соответствовать 1/10 объема перевозок грузов, установленного декадным плановым заданием. При этом допускаются отклонения в сторону увеличения или уменьшения до 10% (п. 6 Типового годового договора).

Иногда автотранспортные предприятия и грузоотправители при определении объема среднесуточной нормы перевозок грузов допускают отступления от п. 6 Типового годового договора. Объемы среднесуточной нормы устанавливаются в размере 1/30, 1/29, 1/25 (в зависимости от того, рассчитана ли норма на круглосуточную работу складов без выходных дней или с выходными днями) месячного плана. На практике бывают также

споры относительно размера возможного отклонения суточной нормы в сторону увеличения или уменьшения. Некоторые грузоотправители при заключении договора требуют установления большего процента отклонения от среднесуточной нормы, чем 10%. Такие предложения грузоотправителей органами Госарбитража отклоняются как противоречащие Типовому годовому договору.

Установление среднесуточной нормы перевозок способствует более ритмичному предъявлению грузов к перевозке и ритмичной подаче автомобилей, дает возможность автотранспортным предприятиям и грузоотправителям наиболее эффективно использовать автомобили и обеспечивать качественное и своевременное выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Обязанностью автотранспортных предприятий является своевременная подача автомобилей по согласованным графикам. Установление графика подачи автомобилей в пункт погрузки и строгое соблюдение его автотранспортным предприятием и грузоотправителем дает возможность наиболее эффективно использовать автотранспортные средства. Соблюдение графика и обеспечение своевременной погрузки автомобилей являются одной из важнейших обязанностей грузоотправителя. Законодательство предусматривает случаи, когда автотранспортное предприятие вправе не принимать груз для перевозки и когда оно даже обязано так поступить. Согласно § 9 Правил приема грузов к перевозке, автотранспортное предприятие может отказаться от приема груза к перевозке, если:

- а) груз был предъявлен отправителем в ненадлежащей таре или упаковке;
- б) предъявленный груз не предусмотрен заявкой или принятым к исполнению разовым заказом (при междугородных перевозках — также с назначением в другой пункт);
- в) вес предъявляемого груза, перевозка которого должна осуществляться на одном автомобиле, превышает грузоподъемность подвижного состава, поданного под погрузку, согласно заказу или заявке;
- г) груз не может быть доставлен вследствие явлений стихийного характера, из-за дорожных или климатических условий, вызвавших временное ограничение или прекращение перевозок грузов по автомобильным дорогам. Вместе с тем автотранспортное предприятие не имеет права принимать, а грузоотправитель — предъявлять груз к перевозке, если такая перевозка запрещена УАТ либо грузы товарного характера не оформлены товарно-транспортными документами.

2 ОБЯЗАННОСТИ ОТПРАВИТЕЛЯ ГРУЗА

На грузоотправителе лежит обязанность своевременно предъявить груз к перевозке.

В целях обеспечения рационального использования подвижного состава и сохранности груза в пути следования на грузоотправителя возлагается ряд обязанностей, касающихся предварительной подготовки груза к перевозке. Он должен заблаговременно подсортировать груз, затарить его, подгруппировать по грузополучателям; при предъявлении грузов в таре или упаковке или штучных грузов мелкими отправками замаркировать каждое грузовое место, а также выполнить иные работы.

Помимо обязанностей по совершенствованию действий фактического характера на грузоотправителе лежат определенные обязанности по подготовке документации: заранее подготовить, заполнить товарно-транспортные накладные, подготовить иные документы, предъявляемые вместе с накладными (например, сертификаты, качественные удостоверения, ветеринарные свидетельства, карантинные сертификаты и разрешения и т.п.). Заблаговременно должны быть также подготовлены пропуска к местам погрузки и выгрузки грузов.

Одно из основных требований, предъявляемых к грузоотправителю, касается

затаривания груза. Автотранспортное законодательство содержит общие нормы о том, что грузы, нуждающиеся в таре для предохранения при перевозке от утраты, недостачи, порчи или повреждения, должны быть предъявлены к перевозке в исправной таре.

Законодательство предусматривает случаи, когда автотранспортное предприятие вправе не принимать груз для перевозки и когда оно даже обязано так поступить. Согласно Правил приема грузов к перевозке, автотранспортное предприятие может отказаться от приема груза к перевозке, если:

а) груз был предъявлен отправителем в ненадлежащей таре или упаковке;
б) предъявленный груз не предусмотрен заявкой или принятым к исполнению разовым заказом (при междугородных перевозках — также с назначением в другой пункт);

в) вес предъявляемого груза, перевозка которого должна осуществляться на одном автомобиле, превышает грузоподъемность подвижного состава, поданного под погрузку, согласно заказу или заявке;

г) груз не может быть доставлен вследствие явлений стихийного характера, из-за дорожных или климатических условий, вызвавших временное ограничение или прекращение перевозок грузов по автомобильным дорогам. Вместе с тем автотранспортное предприятие не имеет права принимать, а грузоотправитель — предъявлять груз к перевозке, если такая перевозка запрещена УАТ либо грузы товарного характера не оформлены товарно-транспортными документами.

Одной из важнейших обязанностей грузоотправителя является обеспечение соответствующей работы пунктов погрузки - выгрузки по приему и отпуску грузов. От времени работы складов грузоотправителей (грузополучателей) по приему и выдаче грузов в значительной мере зависит эффективность использования имеющегося у автотранспортных предприятий подвижного состава. Грузоотправители обязаны установить такой режим работы, при котором была бы обеспечена бесперебойная и равномерная погрузка и выгрузка грузов. В соответствии с этим определены следующие условия работы складов и баз грузоотправителей (грузополучателей) по приему и отпуску грузов: 1) пункты погрузки и выгрузки работают в течение всех дней недели, включая субботние, выходные и праздничные дни; 2) указанные пункты работают не менее чем полторы смены», а в специально предусмотренных случаях — две и три смены.

Установление в годовом договоре на перевозку грузов автотранспортом режима работы по отправлению и приемке грузов от одной до полутора смен возможно как исключение только по соглашению сторон или их вышестоящих органов при незначительных объемах этой работы у данного грузоотправителя или грузополучателя.

Указанные выше условия режима работы погрузочно-разгрузочных пунктов распространяются и на междугородные перевозки. Грузополучатели при получении информации от предприятий автомобильного транспорта о прибытии в их адрес груза в нерабочее время (в праздничные, выходные дни или по истечении рабочего времени суток) обязаны обеспечить его прием. Информация о прибытии груза в выходные и праздничные дни должна быть дана автотранспортным предприятием до 17 час. предшествующего дня, а о завозе грузов в нерабочее время — не позднее чем за два часа до конца рабочего дня (§17 Правил междугородных перевозок грузов).

Нарушение грузоотправителем согласованного в договоре времени работы складов по приему и отпуску грузов дает автотранспортному предприятию право приостановить перевозку грузов, предупредив об этом грузоотправителя за 5 дней (п. 15 Типового годового договора).

3 ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ

Обеспечение автотранспортным предприятием выполнения своей обязанности по подаче необходимого количества перевозочных средств для выполнения всего объема перевозок достигается путем подачи подвижного состава, к которому предъявляются соответствующие требования. Они заключаются в определении типа и количества автомобилей, подаче исправного подвижного состава, пригодного для перевозки данного вида груза и отвечающего санитарным нормам, соответствующим образом оборудованного, оснащенного, укомплектованного водительским составом, который должен быть надлежащим образом обучен и проинструктирован.

Количество автомобилей, необходимых для осуществления перевозок, и их тип определяются не грузоотправителем и не по согласованию грузоотправителей с автотранспортными предприятиями, а самими автотранспортными предприятиями в зависимости от объема и характера перевозок (ст. 42 УАТ; подп. «а» п. 7 Типового годового договора). Установление такой нормы связано с тем, что в соответствии с годовым договором на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие принимает на себя обязательство по перевозке определенного количества (объема) грузов. Количество же транспортных средств (автомобилей, прицепов, полуприцепов, контейнеров и т.д.), нужное для выполнения данного объема перевозок, типы и марки автомобилей непосредственно в годовом договоре не согласовываются и предметом соглашения сторон не являются. На автотранспортном предприятии лежит обязанность не подачи определенного количества автомобилей, а выполнения согласованного объема перевозок. Какое же количество автомобилей требуется для выполнения данного объема перевозок, — решает автотранспортное предприятие. При этом обеспечение перевозок установленного договором объема грузов меньшим количеством автомобилей — важнейший резерв улучшения работы автотранспортного предприятия, показатель ее эффективности.

Установленный УАТ порядок не ущемляет прав грузоотправителей и не противоречит их хозяйственным интересам, поскольку автотранспортные предприятия определяют тип и количество автомобилей не произвольно, а в соответствии с предусмотренными автотранспортным законодательством требованиями.

Подвижной состав должен не только определяться в зависимости от объема и характера перевозок, но и быть пригодным для перевозки данного вида груза. Правила перевозок отдельных видов грузов устанавливают обязанность автотранспортного предприятия подавать под погрузку определенный специализированный подвижной состав. Так, предусмотрено, цемент перевозится бестарным способом только в специализированных автомобилях — цистернах (§ 1 Правил перевозок цемента). Для перевозки хлебобулочных изделий должны выделяться автомобили-фургоны, оборудованные направляющими приспособлениями для установки лотков (§ 3 Правил перевозок хлебобулочных изделий). Такой подвижной состав должен предоставляться независимо от соглашения сторон по договору.

В связи с разногласиями, возникающими в практике заключения договоров на перевозку грузов между грузоотправителями и автотранспортными предприятиями относительно установления в договоре условий о типе и количестве автомобилей, Госарбитраж, исходя из точного смысла приведенных норм УАТ, в инструктивных указаниях разъяснил, что грузоотправители (грузополучатели) не вправе требовать от автотранспортных предприятий указания в договоре грузоподъемности и других характеристик подвижного состава, относящихся к определению типов и количества автомобилей, которыми должны осуществляться перевозки. Вместе с тем при наличии на то оснований в годовом договоре может быть предусмотрена доставка отдельных видов грузов в определенном порядке или состоянии (например, швейных изделий на вешалках,

бестарная перевозка цемента, муки и т. п.), что накладывает на автотранспортное предприятие (организацию) обязанность подавать под погрузку подвижной состав, пригодный для осуществления такой доставки (п. 7 инструктивных указаний).

Условие о количестве автомобилей, необходимых для выполнения объема перевозок, не следует смешивать с вопросом о количестве автомобилей, подаваемых одновременно по фронту погрузки-выгрузки. Если первое условие не может быть предметом договора, то второе согласовывается сторонами (подп. «е» п. 8 Типового годового договора).

Подвижной состав, подаваемый автотранспортным предприятием под погрузку, должен быть технически исправным (ст. 44 УАТ). Под технической исправностью подвижного состава понимается его соответствие правилам технической эксплуатации, а также иным нормам, определяющим порядок технического содержания подвижного состава. Неисправности и недостатки, при наличии которых эксплуатация подвижного состава запрещается, перечислены в п. 13 Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта. Автотранспортное предприятие обязано подать подвижной состав не только исправный, но и пригодный для перевозки данного вида груза (ст. 44 УАТ). Состояние подвижного состава должно быть таково, чтобы на нем можно было перевозить конкретный предусмотренный договором и заявкой груз. Исправный подвижной состав, пригодный для перевозки одного вида груза (например, цистерна для жидких грузов), может быть в то же время непригоден для перевозки грузов других видов (например, ящиков и т.п.). Поэтому законодательство требует от автотранспортных предприятий подавать не только технически исправный подвижной состав, но и пригодный для перевозки груза данного вида. Для каждого вида грузовых перевозок должен выбираться подвижной состав с такими техническими характеристиками, которые соответствуют свойствам перевозимых грузов и характеру перевозок.

Пригодность исправного подвижного состава к перевозке конкретного вида груза именуется коммерческой исправностью и означает такое техническое состояние подвижного состава, от которого зависит обеспечение при перевозке сохранности именно данного груза с учетом его конкретных свойств.

Наличие у автотранспортного предприятия обязанности подавать под погрузку подвижной состав, пригодный для перевозки данного вида груза, не снимает с грузоотправителя обязанности проверять перед погрузкой пригодность в коммерческом отношении подвижного состава для перевозки данного груза (п. 8 Типового годового договора). Грузоотправитель не имеет права загружать груз в подвижной состав, не пригодный в коммерческом отношении для перевозки. Он обязан отказаться от такого подвижного состава. Подача подвижного состава, не пригодного для перевозки данного вида груза, приравнивается к неподаче транспортных средств вообще и влечет те же последствия, что и неподача транспортных средств (ст. 377 ГК; ст. 44 УАТ).

Указанные выше условия, относящиеся к технической и коммерческой исправности подвижного состава, применяются и при перевозках грузов в контейнерах. Подаваемые автотранспортным предприятием контейнеры должны быть исправны и пригодны для перевозки данного конкретного груза. Вместе с тем пригодность контейнеров для перевозки данного груза в коммерческом отношении также определяется грузоотправителем. При обнаружении в контейнере каких-либо неисправностей, которые могут повлиять на сохранность груза при перевозке, грузоотправитель обязан отказаться от погрузки в такой контейнер (§11 Правил перевозок грузов в контейнерах).

Подвижной состав, подаваемый автотранспортным предприятием, должен также отвечать установленным санитарным требованиям (ст. 44 УАТ). В особенности это касается перевозок пищевых продуктов, других скоропортящихся грузов. Невыполнение предписанной специальными правилами санитарной обработки кузова грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки мяса, рыбы, молока, хлебобулочных

изделий и т. п. грузов, считается одним из видов нарушений, при которых не допускается эксплуатация подвижного состава (п. 13 Правил технической эксплуатации).

Автомобиль и другой подвижной состав, подаваемый автотранспортными предприятиями под погрузку, должен быть соответствующим образом оборудован, а в ряде случаев и иметь необходимые приспособления. Так, грузовые автомобили, осуществляющие перевозки горючих жидкостей, сжатых и сжиженных газов, химических удобрений и ядохимикатов, самовоспламеняющихся, едких, взрывчатых и радиоактивных веществ, должны иметь специальное оборудование, соответствующее требованиям Правил перевозки указанных видов грузов. Специальное оборудование (крючья для перевозки туш мяса и др.) должны иметь автомобили, предназначенные для перевозки скоропортящихся мясных грузов и т.п. Обязанности по оснащению автомобиля необходимыми приспособлениями и вспомогательными материалами распределяются между автотранспортным предприятием и грузоотправителем следующим образом. Грузоотправитель должен за свой счет предоставлять и устанавливать необходимые для погрузки и перевозки приспособления и вспомогательные материалы (козлы, стойки, прокладки, лотки, подкладки, проволоку, щитовые ограждения и т.п.). Снимаются эти приспособления и вспомогательные материалы грузополучателем (ст. 56 УАТ). Напротив, брезент и веревки для укрытия и увязки грузов обязано предоставить автотранспортное предприятие. Пользование ими оплачивается грузоотправителем по Единым тарифам.

Все приспособления, принадлежащие грузоотправителю, выдаются автотранспортными предприятиями грузополучателю вместе с грузом. При наличии в автотранспортной накладной специального указания грузоотправителя приспособления возвращаются ему за его счет автотранспортным предприятием.

По согласованию автотранспортного предприятия с грузоотправителем для перевозки конкретного груза, автомобиль может дополнительно оборудоваться и оснащаться (§11 Правил погрузки и разгрузки грузов}. По договору с грузоотправителем и за его счет автотранспортное предприятие может также переоборудовать кузова автомобилей (§12 Правил погрузки и разгрузки грузов).

4 ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ АВТОМОБИЛЕЙ

Автотранспортное предприятие обязано не только подать исправный подвижной состав под погрузку, но и обеспечить укомплектование подвижного состава водителями (шоферами-экспедиторами), специально обученными и проинструктированными.

К управлению автомобилем допускаются только шоферы, имеющие удостоверения на право управления, выданные органами Госавтоинспекции, и отвечающие требованиям, предъявляемым к водителям транспортных средств, которые предусмотрены Положением о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Особые требования, касающиеся квалификации и инструктажа шоферов-экспедиторов, предъявляются к технологическим перевозкам. Эти перевозки включаются в общий производственный процесс на предприятии и подчиняются интересам производственного цикла. Поэтому УАТ особо подчеркивает, что шоферы автомобилей, занятых на технологических перевозках, должны хорошо знать специфику производственной деятельности обслуживаемых ими внутризаводских объектов (в той мере, в какой это касается перевозок грузов), специальные требования к технике безопасности на данном предприятии и пр. Такие шоферы должны быть соответствующим образом проинструктированы и пройти обучение, согласно действующим на предприятии правилам и инструкциям (ст. 55 УАТ).

5 РЕЖИМ РАБОТЫ ПУНКТОВ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ

Одной из важнейших обязанностей грузоотправителя является обеспечение соответствующей работы пунктов погрузки - выгрузки по приему и отпуску грузов. От времени работы складов грузоотправителей (грузополучателей) по приему и выдаче грузов в значительной мере зависит эффективность использования имеющегося у автотранспортных предприятий подвижного состава. Грузоотправители обязаны установить такой режим работы, при котором была бы обеспечена бесперебойная и равномерная погрузка и выгрузка грузов. В соответствии с этим определены следующие условия работы складов и баз грузоотправителей (грузополучателей) по приему и отпуску грузов: 1) пункты погрузки и выгрузки работают в течение всех дней недели, включая субботние, выходные и праздничные дни; 2) указанные пункты работают не менее чем полторы смены», а в специально предусмотренных случаях — две и три смены.

Рассматривая споры, которые возникают при заключении договора в связи с тем, что отдельные грузоотправители пытаются уклониться от обязанностей по приему и выдаче грузов в субботние, воскресные и праздничные дни, органы Госарбитража, руководствуясь изложенными выше нормами, поддерживают требования автотранспортных предприятий, настаивающих на выполнении работ по приему и выдаче грузов в течение всех дней недели. Равным образом органы арбитража последовательно проводят линию на неуклонное соблюдение требований законодательства об установлении не менее чем полторасменной работы пунктов погрузки и выгрузки, а при определенных условиях, в частности при перевозках строительных и других грузов в массовых количествах, — не менее чем в 2—3 смены.

Госарбитраж в инструктивных указаниях разъяснил, что установление в годовом договоре на перевозку грузов автотранспортом режима работы по отправлению и приемке грузов от одной до полутора смен возможно как исключение только по соглашению сторон или их вышестоящих органов при незначительных объемах этой работы у данного грузоотправителя или грузополучателя. Причем если договор заключается на перевозки автотранспортом строительных или других грузов в массовых количествах, то условие о ежесуточном приеме и отпуске грузов не менее чем в две смены не может быть изменено. Возражения грузоотправителей и грузополучателей против повышенной сменности работы их складов, мотивируемые несовпадением режима этой работы с общим режимом работы предприятия (организации), не могут иметь принципиального значения, так как режим работы складов не обязательно должен быть связан с режимом работы всего предприятия (организации) (п. 18 инструктивных указаний).

Указанные выше условия режима работы погрузочно-разгрузочных пунктов распространяются и на междугородные перевозки. Грузополучатели при получении информации от предприятий автомобильного транспорта о прибытии в их адрес груза в нерабочее время (в праздничные, выходные дни или по истечении рабочего времени суток) обязаны обеспечить его прием. Информация о прибытии груза в выходные и праздничные дни должна быть дана автотранспортным предприятием до 17 час. предшествующего дня, а о завозе грузов в нерабочее время — не позднее чем за два часа до конца рабочего дня (§17 Правил междугородных перевозок грузов).

Нарушение грузоотправителем согласованного в договоре времени работы складов по приему и отпуску грузов дает автотранспортному предприятию право приостановить перевозку грузов, предупредив об этом грузоотправителя за 5 дней (п. 15 Типового годового договора).

5А СОДЕРЖАНИЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ ПЛОЩАДОК И ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ

Как уже отмечалось выше, нормы автотранспортного законодательства возлагают на грузоотправителей и грузополучателей соответствующие юридические обязанности в части, касающейся содержания подъездных путей к пунктам погрузки и выгрузки, технического оснащения погрузочно-разгрузочных площадок, выполнения работ на них, а также определяют правовые последствия несоблюдения грузоотправителями (грузополучателями) этих обязанностей.

Возложение правовыми нормами на грузоотправителей (грузополучателей) обязанностей такого рода обусловлено особенностями транспортного процесса, осуществляемого предприятиями и организациями автомобильного транспорта. Последние выполняют свои транспортные функции, связанные с подачей автомобилей, на территории грузоотправителей (грузополучателей). Поэтому от состояния и оснащённости пунктов погрузки и выгрузки и содержания подъездных путей к ним зависит эффективность деятельности автотранспортных предприятий, а нередко и вообще возможность выполнения перевозки. Таким образом, возлагая юридические обязанности в части содержания подъездных путей, оснащения и содержания пунктов погрузки и выгрузки, законодательство преследует цель обеспечить беспрепятственное осуществление всех погрузочно-разгрузочных работ и наиболее рациональное использование средств автотранспорта. Этой же цели служит предусмотренная в правовых нормах обязанность грузоотправителей предоставлять в пунктах погрузки шоферам и другим представителям автотранспортного предприятия телефонную связь для служебного пользования.

6 ПОДГОТОВКА ГРУЗА

В целях обеспечения рационального использования подвижного состава и сохранности груза в пути следования на грузоотправителя возлагается ряд обязанностей, касающихся предварительной подготовки груза к перевозке. Он должен заблаговременно подсортировать груз, затарить его, подгруппировать по грузополучателям; при предъявлении грузов в таре или упаковке или штучных грузов мелкими отправками замаркировать каждое грузовое место, а также выполнить иные работы (ст. 52 УАТ; подп. «в» п. 8 Типового годового договора).

Контейнеры до прибытия автомобиля должны быть загружены и опломбированы (§ 17 Правил перевозок грузов в контейнерах). До предъявления груза должно быть произведено и пакетирование его. Пакеты формируются в соответствии с требованиями стандартов, с тем чтобы в каждом пакете были уложены только однородные грузы в одинаковой упаковке или без нее, следующие в адрес одного грузополучателя (§ 4—5 Правил перевозок грузов пакетами).

Требования к заблаговременной подготовке груза к отправке содержатся и в Правилах, регламентирующих перевозки отдельных видов грузов (шифера, молока и т.п.).

Помимо обязанностей по совершенствованию действий фактического характера на грузоотправителе лежат определенные обязанности по подготовке документации: заранее подготовить, заполнить товарно-транспортные накладные, подготовить иные документы, предъявляемые вместе с накладными (например, сертификаты, качественные удостоверения, ветеринарные свидетельства, карантинные сертификаты и разрешения и т.п.). Заблаговременно должны быть также подготовлены пропуска к местам погрузки и выгрузки грузов.

Одно из основных требований, предъявляемых к грузоотправителю, касается затаривания груза. Автотранспортное законодательство содержит общие нормы о том, что грузы, нуждающиеся в таре для предохранения при перевозке от утраты, недостачи, порчи или повреждения, должны быть предъявлены к перевозке в исправной таре. По своим качествам данная тара должна отвечать требованиям соответствующих ГОСТов или технических условий. В определенных случаях допускается затаривание груза в иную исправную тару, обеспечивающую полную сохранность груза (ст. 52 УАТ). Как исключение допускается предъявление к перевозке колхозами и заготовительными организациями потребительской кооперации сельскохозяйственных продуктов в нестандартной таре (например, по общим габаритам, размерам деталей и т. п.). Однако и такая тара также должна быть исправной и обеспечивать сохранность груза при перевозке.

Автотранспортное предприятие вправе по наружному осмотру проверить исправность тары. Если при этом будут замечены такие недостатки, которые вызывают опасения утраты, порчи или повреждения груза то грузоотправитель обязан по требованию автотранспортного предприятия привести тару или упаковку в соответствие с требованиями УАТ (§26 Правил приема груза к перевозке). Автотранспортное предприятие вправе отказаться от приема груза к перевозке, если будет установлено, что он предъявлен грузоотправителем в ненадлежащей таре или упаковке (§ 9 Правил приема грузов к перевозке). Если груз не был приведен в надлежащее состояние, а грузоотправитель не устранил допущенные нарушения в срок, обеспечивающий своевременную отправку, такой груз считается непринятым со всеми вытекающими отсюда последствиями: грузоотправитель несет ответственность за невыполнение плана перевозки; он обязан уплатить стоимость пробега автомобиля в обоих направлениях от места подачи автомобиля до места погрузки в соответствии с Едиными тарифами; с него взыскивается штраф за простой автомобиля в ожидании погрузки.

Грузоотправитель обязан так уложить грузы в подвижной состав и надежно закрепить их, чтобы не было сдвига, падения, давления на двери, потертости или повреждения груза при перевозке, а также обеспечивалась сохранность подвижного состава при погрузке, разгрузке и в пути следования. За все последствия неправильной внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.д.), за применение тары и упаковки, не соответствующей свойствам груза, его весу или установленным стандартам и техническим условиям, ответственность несет сам грузоотправитель (§ 28 Правил приема грузов к перевозке).

7 МАРКИРОВКА ГРУЗОВ

При предъявлении грузов в таре или упаковке и штучных грузов мелкими отправками на грузоотправителе лежит обязанность заблаговременно замаркировать каждое грузовое место. Маркировка выражается в нанесении на тару или упаковку условных обозначений (знаков), имеющих целью индивидуализировать груз, принадлежащий данному грузоотправителю.

Отправительская маркировка содержит полное или сокращенное наименование грузоотправителя или обозначение, применяемое отправителем (при мелкопартионных перевозках), номер заявки или разового заказа, место назначения с указанием пункта (при междугородных перевозках), вес грузовой единицы (брутто, нетто). Данные, приведенные в сопроводительных документах, должны полностью соответствовать маркировке. Грузоотправитель обязан также нанести специальную маркировку, указывающую свойства грузов, способ обращения с ними при погрузочно-разгрузочных работах, перевозке и хранении («верх», «не кантовать» и др.) (§ 1 Правил маркировки грузов).

Конкретный порядок нанесения маркировки предусмотрен Правилами маркировки грузов.

8 ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

Обязанности автотранспортных предприятий и грузоотправителей (грузополучателей) по выполнению погрузочно-разгрузочных работ распределяются следующим образом. Погрузка груза на автомобили осуществляется грузоотправителем, а выгрузка — грузополучателем. Автотранспортное предприятие не участвует в выполнении погрузочно-разгрузочных операций (ст. 57 УАТ).

Загрузка контейнера грузом у грузоотправителей и выгрузка груза из контейнера у грузополучателя производятся, как правило, со снятием контейнера с автомобиля. В связи с этим снятие груженых или порожних контейнеров с подвижного состава, разгрузка и погрузка грузов в контейнеры, установка груженых или порожних контейнеров на подвижной состав осуществляются грузоотправителями и грузополучателями.

Снятие порожних поддонов, формирование пакетов, погрузка их на подвижной состав и крепление выполняются грузоотправителем, а раскрепление пакетов, снятие их с подвижного состава, разгрузка поддонов, погрузка на подвижной состав порожних поддонов — грузополучателем.

Автотранспортное предприятие может по соглашению с грузоотправителем или грузополучателем принять на себя погрузку и выгрузку тарных, штучных и катно-бочковых грузов, доставляемых предприятием торговли или общественного питания с небольшим товарооборотом. При наличии у автотранспортного предприятия средств механизации погрузочно-разгрузочных работ оно может принять на себя выполнение и иных погрузочно-разгрузочных работ. Однако в этом случае стороны должны предусмотреть в годовом договоре условия, обеспечивающие максимальное использование погрузочно-разгрузочных механизмов, обязанность грузоотправителя предварительно подготавливать груз (укладывать на поддоны, контейнеры и т.п.), предоставлять место для стоянки и мелкого ремонта погрузочно-разгрузочных механизмов, а также помещения для рабочих (ст. 58 УАТ).

Автотранспортное предприятие проводит погрузочно-разгрузочные работы при условии, что заказчик обеспечивает содержание в исправном состоянии погрузочно-разгрузочных площадок и подъездов к ним, а также охрану механизмов на своей территории в нерабочее время (п. 32 Правил применения Единых тарифов). Систематическое нарушение грузоотправителями (грузополучателями) этих обязанностей дает автотранспортному предприятию право приостановить перевозки грузов, ставить вопрос об отказе от выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

В годовом договоре может быть предусмотрено, что снятие и установка контейнеров на подвижной состав выполняются автотранспортным предприятием или организацией за счет грузоотправителя или грузополучателя (§12 Правил перевозок грузов в контейнерах). Автотранспортное предприятие или организация по соглашению с грузоотправителем или грузополучателем могут также принять на себя погрузку (разгрузку) пакетов на подвижной состав (§ 17 Правил перевозок грузов пакетами).

Грузоотправитель и грузополучатель обязаны обеспечить контроль за соблюдением правил техники безопасности при погрузочно-разгрузочных работах. Они несут полную ответственность за несчастные случаи, происшедшие в результате нарушения ими этих правил. В тех же случаях, когда погрузочно-разгрузочные работы осуществляются автотранспортным предприятием, обязанность контролировать соблюдение правил техники безопасности возлагается на данное предприятие. Ответственность за несчастные случаи, происшедшие в результате нарушения правил, несет в таком случае автотранспортное предприятие или организация.

При перевозках грузов в массовых количествах для наиболее эффективного использования автомобильного транспорта, ликвидации простоев и ускорения выполнения погрузочно-разгрузочных работ в годовых договорах должно

предусматриваться выполнение погрузочно-разгрузочных работ механизированным, способом к внедрение прогрессивных методов выполнения этих работ. В пунктах с небольшим грузооборотом погрузочно-разгрузочные работы должны выполняться с использованием различных средств простейшей механизации (ст. 60 УАТ). Нарушение грузоотправителями соответствующих условий договоров дает автотранспортным предприятиям право приостановить перевозку грузов, предупредив об этом грузоотправителя за 5 дней (п. 15 Типового годового договора).

9 УКЛАДКА И КРЕПЛЕНИЕ ГРУЗА

Обязанность по закреплению, укрытию и увязке грузов лежит на грузоотправителе, а по снятию креплений и покрытий — на грузополучателе (ст. 57 УАТ). Автотранспортное предприятие не участвует в выполнении этих операций. В случаях, когда на контрольно-пропускных пунктах грузоотправителя (грузополучателя), согласно установленным правилам, проводят осмотр груза со снятием брезента и укрытием грузов после осмотра, открытием и закрытием люков цистерн и т.п., эти операции также выполняются силами грузоотправителей (грузополучателей).

Шофер-экспедитор обязан проверить соответствие укладки и крепления груза на подвижном составе требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава. Кроме того, шофер сообщает грузоотправителю о замеченных неправильностях в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности. Грузоотправитель по требованию шофера обязан устранить обнаруженные неправильности в укладке и креплении груза (ст. 57 УАТ). Таким образом, автотранспортное предприятие обязано проверить правильность укладки и крепления груза с точки зрения соответствия их лишь требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава. Что же касается правильности укладки и крепления груза с точки зрения его сохранности то обязанность обеспечения этого лежит на самом грузоотправителе, так как правильность укладки и крепления грузов связана с их внутренними свойствами, которые должны быть известны именно грузоотправителю. Вместе с тем, если шофер по имеющемуся у него опыту и знаниям замечает неправильность, в укладке и креплении груза, угрожающую его сохранности, он обязан сообщить об этом грузоотправителю.

Исходя из требований безопасности движения на шофере лежит обязанность проверить соответствие габаритов груза Правилам дорожного движения, а также состояние крепления и увязки груза, которые должны предотвращать смещение груза за пределы кузова или его выпадение из кузова.

9 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДО ПОЛНОЙ ВМЕСТИМОСТИ

В пределах объемов перевозок, указанных в заявке или заказе грузоотправителя, автотранспортное предприятие и грузоотправитель обязаны загружать подвижной состав до полного использования его вместимости, но не выше грузоподъемности (ст. 61 УАТ). Данная норма предусмотрена в целях наиболее рационального использования автомобилей и сокращения транспортных издержек у грузоотправителей. Ее выполнение обеспечивается угрозой возложения на грузоотправителя неблагоприятных имущественных последствий. При неполной загрузке автомобиля вследствие того, что грузоотправитель предъявил к перевозке меньшее количество груза, чем было указано в

его заявке или заказе, перевозка оплачивается, исходя из первоначально указанного в заявке или заказе количества груза (п. 8 Правил применения Единых тарифов).

В целях наиболее рационального использования подвижного состава на автотранспортное предприятие, осуществляющее массовые перевозки легковесных грузов, возлагается обязанность наращивать борта и принимать иные меры, обеспечивающие повышение использования грузоподъемности подвижного состава. Причем класс грузов остается без изменения (п. 6 Единых тарифов). Поэтому автотранспортное предприятие, перевезя большее количество груза при использовании одного и того же количества автомобилей, получит тем самым и большие денежные суммы за перевозки.

Обязанность грузоотправителя обеспечить полную загрузку подвижного состава касается не только автомобилей, но и контейнеров. Контейнер должен загружаться до полной его вместимости, но не свыше грузоподъемности (§13 Правил перевозок грузов в контейнерах). Полная загрузка контейнеров стимулируется тем, что плата за перевозку грузов в контейнерах взимается из расчета их массы брутто.

10 СРОКИ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ

На грузоотправителях, грузополучателях, станциях железных дорог, портах, пристанях и аэропортах лежит обязанность осуществлять погрузку и разгрузку автомобилей в установленные сроки. Причем все эти организации должны максимально сокращать время погрузки и разгрузки автомобилей. Срок погрузки и выгрузки грузов из автомобилей, сроки выполнения связанных с этим дополнительных операций устанавливаются в нормативном порядке Правилами применения Единых тарифов.

Сроки выполнения погрузочно-разгрузочных работ различаются в зависимости от способа осуществления этих работ: механизированного и не механизированного отдельно для пунктов погрузки и разгрузки и устанавливаются в зависимости от грузоподъемности подвижного состава отдельно для навалочных и прочих грузов (п. 37 Правил применения Единых тарифов).

В нормы времени погрузки и разгрузки входит не только время, непосредственно занятое под выполнением погрузочно-разгрузочных операций, но и время, необходимое для маневрирования автомобиля, увязывания и развязывания груза, покрытия груза брезентом и снятия брезента, открытия и закрытия бортов (дверей) прицепов и автомобилей, отвертывания, привертывания и других вспомогательных операций, а также оформления документов (п. 44 Правил применения Единых тарифов).

Погрузочно-разгрузочные работы сопряжены нередко с выполнением дополнительных операций, которые увеличивают общее время для погрузки и выгрузки.

К числу дополнительных операций относятся: заезды в промежуточные пункты погрузки и разгрузки; взвешивание; повторная перевеска; пересчет; лабораторный анализ; погрузка и разгрузка грузов, требующих особой осторожности (стекло, фарфоровые и фаянсовые изделия и др.), а также мелкоштучных грузов, перевозимых навалом или в мелкой упаковке и требующих пересчета (белье, обувь, головные уборы, одежда, галантерея, трикотаж, ткани и т.п.), и некоторых других. На выполнение дополнительных операций предусматриваются специальные нормы времени (п. 46 Правил применения Единых тарифов). Причем нормы времени на некоторые дополнительные операции (разгрузка деталей и конструкций зданий и сооружений, когда строительство осуществляется методом монтажа непосредственно с транспортных средств, погрузка и разгрузка тяжеловесных грузов и др.) могут устанавливаться по согласованию сторон.

За нахождение автомобиля под выполнением дополнительных операций взимается дополнительная плата (п. 32 Единых тарифов).

В некоторых случаях применяется особый порядок определения норм времени погрузки и разгрузки. Он предусмотрен, в частности, при погрузке и разгрузке грузов с подачей автомобиля (автопоезда) к нескольким секциям складов или отдельным складским помещениям на территории баз снабжения и торговли, станций, портов, пристаней, предприятий и строек. В целях упрощения расчетов с заказчиками стороны согласовывают в договорах средние комплексные нормы нахождения автомобилей под погрузочно-разгрузочными работами и дополнительными операциями. Эти нормы определяются сторонами, исходя из установленных норм и фактического количества выполняемых операций (п. 47 Правил применения Единых тарифов).

Автотранспортное законодательство, предусматривая обязанность грузоотправителей, грузополучателей и других организаций сокращать время погрузки и выгрузки автомобилей, в то же время стимулирует ее выполнение. Грузоотправителям (грузополучателям) за каждую минуту сокращения времени нахождения подвижного состава в пунктах погрузки и разгрузки предоставляется скидка на основаниях и в размерах, предусмотренных п. 33 Единых тарифов.

11 ПОРЯДОК ПРИЕМА ВОДИТЕЛЕМ ГРУЗА

При приеме груза к перевозке шофер-экспедитор автотранспортного предприятия или организации предъявляет грузоотправителю служебное удостоверение и путевой лист, заверенный печатью автотранспортного предприятия (ст. 50 УАТ). Шофер-экспедитор как представитель автотранспортного предприятия прежде чем принять груз к перевозке, обязан подтвердить свои полномочия на прием груза. Такими документами, свидетельствующими о полномочии шофера, являются его служебное удостоверение и заверенный печатью автотранспортного предприятия путевой лист.

Представления каких-либо других документов при приеме груза к перевозке (в частности, доверенности на получение груза) законодательство не предусматривает.

Путевой лист дает право на въезд подвижного состава и находящихся на нем лиц, указанных в путевом листе, на территорию грузоотправителя или грузополучателя.

Однако если для въезда (выезда) автомобиля требуются специальные пропуска, то автотранспортное предприятие и грузоотправитель должны своевременно предусмотреть в годовых договорах порядок их выдачи. Эти пропуска должны быть предварительно подготовлены (§ 16 Правил приема грузов к перевозке).

Автотранспортные предприятия и грузоотправители (грузополучатели) могут в договорах предусмотреть обязанность водителя-экспедитора предъявлять паспорт при получении ценных грузов (§ 16 Правил приема грузов к перевозке).

12 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕСА ГРУЗА

При сдаче грузоотправителем и приеме автотранспортным предприятием грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом и в контейнерах, должен быть определен и указан в товарно-транспортной накладной вес груза (ст. 62 УАТ). Указанное в товарно-транспортной накладной количество (вес или количество мест) груза является одним из существенных условий договора перевозки. Точное определение веса перевозимого груза имеет большое значение также для расчетов грузоотправителей за перевозку с автотранспортными предприятиями и для решения вопроса об ответственности за утрату, порчу, недостачу или повреждение груза. Точное знание веса перевозимого груза дает возможность определить, не погружен ли груз с нарушением грузоподъемности автомобиля или нагрузкой на ось, превышающей установленные нормы.

В зависимости от рода перевозимого груза в накладной указывается вес груза либо

вес и количество мест. Только вес указывается при перевозках грузов навалом, насыпью, наливом и в контейнерах. Причем в этом случае вес груза определяется с включением веса перевозимых по требованию грузоотправителя и по соглашению с ним приспособлений и инвентаря.

При перевозках грузов в контейнерах указываются количество контейнеров, вес груза брутто и собственный вес контейнера (§19 Правил перевозок грузов в контейнерах), а при перевозках грузов в пакетах — количество пакетов, вес нетто груза в пакете и вес брутто пакетов (§14 Правил перевозок грузов пакетами).

С указанием в накладной веса и количества мест принимаются к перевозке тарные и штучные грузы (ст. 62 УАТ). Их вес определяется грузоотправителем до предъявления к перевозке и указывается на грузовых местах с включением веса тары и упаковочных материалов. Отдельные Правила содержат требования к еще более детальному указанию веса и количества мест груза. Так, в товарно-транспортной накладной на перевозку шифера указываются количество пакетов шифера, число листов шифера в пакете и их вес (§ 4 Правил перевозок шифера).

Вес груза определяется различными способами: взвешиванием на весах, подсчетом веса на грузовых местах, по трафарету или по стандарту, расчетным путем, по обмеру, по объемному весу или условно. При этом запись в товарно-транспортной накладной о весе груза производится с указанием способа его определения (ст. 62 УАТ).

С взвешиванием на весах перевозятся обычно навалочные, насыпные грузы. Вес тарных и штучных грузов устанавливается либо подсчетом общего веса на основе веса каждого грузового места, указанного грузоотправителем (при сдаче к перевозке грузов нестандартного веса), либо по трафарету, маркировке (при сдаче к перевозке грузов, упакованных в стандартные места).

Порядок определения веса груза зависит и от места выполнения погрузочно-разгрузочных операций. Если груз предъявляется к перевозке на погрузочных пунктах отправителя, то он взвешивается на технических средствах грузоотправителя. Все операции, связанные с взвешиванием груза (подноска грузов к весам, установка на весы, само взвешивание, снятие с весов), осуществляются средствами грузоотправителя и его работниками. При выполнении погрузочных операций на грузовых автостанциях вес груза определяется техническими средствами грузовой автостанции и с использованием ее рабочей силы.

Если груз принимается к перевозке по весу или весу и количеству мест, то вес определяется грузоотправителем с автотранспортным предприятием. В удостоверение данного факта шофер своей подписью в товарно-транспортной накладной о принятии к перевозке определенного количества груза подтверждает правильность определения веса груза.

При перевозках грузов в крытых автомобилях и прицепах, отдельных секциях автомобилей и цистернах, опломбированных грузоотправителем, шофер не участвует в определении веса груза. В этом случае вес груза устанавливается только грузоотправителем (ст. 63 УАТ). Поэтому в данном случае такие грузы принимаются к перевозке не по совместно определенному сторонами весу, а по весу, указанному грузоотправителем. Подпись шофера в товарно-транспортной накладной уже не означает здесь принятия определенного количества груза, а только подтверждает сам факт принятия груза к перевозке-

По весу, указанному грузоотправителем, принимаются также к перевозке груженные контейнеры (с наружным осмотром контейнера и пломб) (§15 Правил перевозок грузов в контейнерах) и сформированные пакеты (по количеству пакетов с наружным осмотром без разборки пакетов и без проверки веса) (§15 Правил перевозок грузов пакетами).

Грузы, имеющие маркированный вес нетто или брутто, вообще не перевешиваются. При отсутствии следов вскрытия тары или упаковки шофер-экспедитор принимает такой груз у грузоотправителя по весу, указанному на маркировке. Если

предъявляются грузовые места одного стандартного размера в адрес одного грузополучателя, то вес на каждом грузовом месте может не указываться. Исключение составляют случаи, когда государственными стандартами предусмотрено обязательное указание веса брутто и нетто на стандартных местах. Тогда в накладной в графе «способ определения веса» проставляется: «по стандарту» (§23 Правил приема грузов к перевозке).

Для грузов нетоварного характера существует особый порядок определения их веса. Количество таких грузов устанавливается по актам замера или актам взвешивания, составленным грузоотправителем совместно с автотранспортным предприятием. Акт взвешивания составляется на основе контрольного взвешивания 5—10 автомобилей, после чего определяется средний вес груза в одном автомобиле соответствующей марки.

При массовых перевозках груза допускается определение его количества геодезическим замером, т.е., путем умножения объемных показателей геодезического замера на объемный вес груза, определяемый лабораторным методом (§ 24 Правил приема грузов к перевозке). При изменении характера груза или других условий перевозок по требованию грузоотправителя, грузополучателя или автотранспортного предприятия проводится новое контрольное взвешивание или определение объемного веса груза. Ни одна из сторон не вправе отказаться от повторного взвешивания или определения объемного веса груза.

Если у автотранспортного предприятия есть сомнения в отношении правильности определения веса груза, то оно вправе потребовать дополнительной проверки количества или веса перевозимого груза. Результаты проверки заносятся в товарно-транспортную накладную. (§ 25 Правил приема грузов к перевозке).

13 ПЛОМБИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ

Прогрессивным способом организации перевозок грузов автомобильным транспортом является перевозка их в крытых автомобилях и прицепах, отдельных секциях автомобилей, контейнерах и цистернах назначением одному грузополучателю за пломбой грузоотправителя, что повышает эффективность использования автомобилей, упрощает порядок и сокращает время приема грузов к перевозке и сдачи грузополучателю. Исходя из этого, а также в целях обеспечения сохранности груза в пути и устанавливается обязанность грузоотправителей пломбировать автомобили, прицепы, отдельные секции автомобилей, контейнеры и цистерны (ст. 64 УАТ).

Порядок пломбирования определяется Правилами пломбирования и обандероливания грузов.

Пломба грузоотправителя должна иметь сокращенное наименование грузоотправителя и контрольные знаки (торговые или номера тисков). Порядок навешивания пломб определяется Правилами. При этом в виде общей нормы установлено, что пломбы должны навешиваться таким образом, чтобы исключалась возможность доступа к грузам и снятия пломбы без нарушения ее целостности. Запрещается перевозка с неясными оттисками установленных знаков на пломбах, с неправильно навешанными пломбами. В товарно-транспортную накладную вносятся данные об опломбировании груза и контрольных знаков пломб.

При перевозках грузов в пакетах средства крепления грузов в пакете должны иметь контрольные знаки грузоотправителя и исключать возможность изъятия отдельных мест из пакета без нарушения крепления и контрольных знаков. Контрольными знаками являются пломбы с наименованием грузоотправителя, контрольная лента, скрепленная в замок, усадочная пленка.

Предъявление к перевозке грузов пакетами, сформированными с отступлением от перечисленных требований, не допускается (§ 3 Правил перевозок грузов пакетами).

Общие требования к пломбированию транспортных средств устанавливаются

государственными стандартами (ГОСТами). ГОСТы определяют виды пломб, которые могут применяться предприятиями и организациями: свинцовые или полиэтиленовые (см. ГОСТ 19133—73 «Пломбы полиэтиленовые»), регламентируют конструкцию пломб (см. ГОСТ 18677—73 «Пломбы. Конструкция и размеры»), устанавливают технические требования к деталям пломбирования и другие параметры (см. ГОСТ № 18680—73 «Детали пломбирования. Общие технические условия», ГОСТ 18679—73 «Ушки для пломбирования. Конструкции и размеры»), а также регламентируют другие требования.

14 ОБЪЯВЛЕНИЕ ЦЕННОСТИ ГРУЗА

Грузы могут приниматься автотранспортными предприятиями к перевозке с объявленной грузоотправителем ценностью. Практическое значение объявления данности заключается в том, что грузоотправитель (получатель) в случае несохранной перевозки освобождается от обязанности доказывать действительную стоимость груза.

Автотранспортное законодательство предусматривает случаи, когда грузоотправитель может предъявить грузы к перевозке с объявленной ценностью, когда отправитель обязан объявить ценность грузов и когда объявление ценности грузов вообще не допускается. Отправитель обязан объявить ценность таких грузов, как драгоценные металлы и изделия из них, драгоценные камни, предметы искусства, картины, статуи, художественные изделия, антикварные вещи, ковры, не имеющие преysкуранных цен, опытные машины, оборудование и приборы, на которые не утверждены цены. Во всех случаях объявляется ценность домашних вещей (§ 18 Правил приема грузов к перевозке). Не допускается объявление ценности грузов, которые перевозятся навалом, насыпью, наливом, за пломбами грузоотправителей, а также скоропортящихся и опасных грузов. Не допускается объявление ценности части груза, перевозимого по одной товарно-транспортной накладной (§19 Правил приема грузов к перевозке). Все остальные грузы могут приниматься к перевозке с объявленной ценностью.

Объявленная ценность груза не должна превышать его действительной стоимости. При наличии разногласий между автотранспортным предприятием и грузоотправителем (грузополучателем) стоимость груза определяется экспертизой (ст. 46 УАТ).

Когда грузоотправитель предъявляет к перевозке грузы с объявленной ценностью, он обязан составить опись грузовых мест в трех экземплярах, которые передаются автотранспортному предприятию. Установленная форма описи дана в приложении к Правилам приема грузов к перевозке. После проверки описи один экземпляр возвращается грузоотправителю, другой — остается в автотранспортном предприятии, а третий — вручается грузополучателю при сдаче груза.

15 СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗА В ПУТИ

Наиболее совершенные формы перевозок предполагают освобождение грузоотправителя от обязанности отвлекать своих работников для сопровождения груза в пути. В настоящее время груз перевозится автотранспортным предприятием, как правило, без сопровождения его экспедитором грузоотправителя (грузополучателя) (ст. 49 УАТ).

Запрещено при централизованных перевозках сопровождение грузов грузчиками или другими работниками грузоотправителей (грузополучателей), возложив ответственность за сохранность груза на шоферов грузовых автомобилей. Шофер, выполняющий обязанности по приему, сопровождению и сдаче грузов, получает дополнительную оплату и называется шофером-экспедитором.

В порядке исключения установлены случаи, когда отдельные виды грузов принимаются к перевозке в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя). Это грузы, требующие: 1) особых условий перевозки; 2) особой охраны; 3) ухода за ними в пути.

К числу грузов, требующих по своему характеру особых условий перевозки, относятся взрывчатые, самовозгорающиеся вещества, легковоспламеняющиеся жидкости (кроме жидких топлив), киноплёнка, кинолента, отравляющие, сильнодействующие, ядовитые, едкие вещества, стекло и стекляннно-фарфоровые изделия без специальной упаковки. К грузам, требующим особой охраны, относятся драгоценные камни и металлы, ювелирные, художественные изделия, антикварные вещи и предметы искусства. К грузам, требующим и ухода за ними в пути, относятся: животные, птицы, пчелы (§ 13 Правил приема грузов к перевозке).

В тех случаях, когда грузы перевозятся в сопровождении экспедитора грузоотправителя, последний должен прибыть на место погрузки к моменту подачи подвижного состава. При опоздании экспедитора к моменту прибытия подвижного состава грузоотправитель несет перед автотранспортным предприятием ответственность за простой подвижного состава.

Если у автотранспортного предприятия имеются специальные автомобили и экспедиторы, то оно может до согласования с грузоотправителем принимать к перевозке с выполнением транспортно-экспедиционных операций по приему, сопровождению и сдаче такие грузы, как драгоценные металлы и изделия из них, драгоценные камни, предметы искусства, картины, статуи, художественные изделия и другие грузы, предусмотренные в § 13 Правил приема грузов к перевозке.

Если груз в соответствии с автотранспортным законодательством следует в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя, то между автотранспортными предприятиями, с одной стороны, и грузоотправителями или грузополучателями — с другой, возникают в процессе транспортировки особые взаимоотношения. Для перевозки представителя автотранспортное предприятие должно предоставить место в автомобиле. В необходимых случаях, и в частности при перевозке животных, шофер обязан делать остановки для их кормления и т. п. В то же время представитель грузоотправителя или грузополучателя не вправе вмешиваться в действия шофера, касающиеся управления транспортным средством, давать ему какие-либо указания в отношении соблюдения правил движения или правил технической эксплуатации.

16 ОФОРМЛЕНИЕ ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПРИ ПРИЕМЕ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

Автотранспортное законодательство устанавливает, что на предъявляемый к перевозке груз товарного характера грузоотправитель должен представить автотранспортному предприятию товарно-транспортную накладную (ст. 47 УАТ).

Указанная накладная является одним из важнейших документов, который служит для определения взаимоотношений автотранспортных предприятий и организаций с грузоотправителями и грузополучателями и одновременно предназначена для списания товарно-материальных ценностей у отправителей и оприходования их у получателей.

Товарно-транспортная накладная служит письменной формой договора автомобильной перевозки конкретного груза. Здесь ее правовое значение состоит в том, что накладная:

- а) представляет собой доказательство факта заключения договора перевозки;
- б) содержит сведения об условиях заключения договора перевозки и его исполнения.

Грузоотправителям запрещается предъявлять, а автотранспортным предприятиям или организациям принимать к перевозке грузы, не оформленные товарно-транспортными накладными. Это требование распространяется на все виды перевозок грузов, выполняемых грузовым автотранспортом, независимо от условий оплаты за его работу, за исключением перевозок грузов, по которым не ведется складской учет и не организован

учет путем замера, взвешивания, геодезического замера, а также при использовании автомобилей для обслуживания линий связи и электропередач, нефтегазопроводов, киносъемок, на перевозках почты и периодической печати, при научно-изыскательских, геологических работах, сборе вторичного сырья предприятиями и организациями Госнаба Украины.

Иногда на одном автомобиле перевозятся различные по наименованиям и характеристикам товарно-материальные ценности. В случаях, когда в товарно-транспортной накладной нет возможности в разделе «Сведения о грузе» перечислить данные об этих ценностях, в качестве товарного раздела к товарно-транспортной накладной должны прилагаться, как неотъемлемая ее часть, специализированные формы (товарная накладная или другие формы), утвержденные в установленном порядке, по которым товарно-материальные ценности списываются у грузоотправителя и оприходуются у грузополучателя, а также ведется складской, оперативный и бухгалтерский учет. Без этого приложения товарно-транспортная накладная считается недействительной и не должна применяться для расчетов с грузоотправителями и грузополучателями, для учета выполненных объемов перевозок и начисления заработной платы водителю.

Товарно-транспортные накладные являются документами строгой отчетности, изготавливаются типографским способом и должны иметь учетную серию и номер, однозначный для всех экземпляров, выписываемых для каждого грузополучателя в отдельности.

Товарно-транспортная накладная на перевозку грузов автомобильным транспортом составляется грузоотправителем на имя каждого грузополучателя, как правило, в четырех экземплярах. По соглашению автотранспортного предприятия и грузоотправителя товарно-транспортная накладная может быть составлена и в пяти экземплярах (§ 2 Правил оформления перевозочных документов).

Грузоотправителем должны быть заполнены следующие реквизиты товарно-транспортной накладной: наименование получателя, наименование груза, количество, вес, способ определения веса (взвешивание по трафарету, стандарту, обмер), род упаковки, способ погрузки и разгрузки, время подачи автомобиля под погрузку и время окончания погрузки.

Правила перевозок конкретизируют требования к содержанию товарно-транспортной накладной. Так, при перевозке скоропортящихся грузов отправитель должен указать в товарно-транспортной накладной предельную продолжительность транспортировки таких грузов (§15 Правил перевозок скоропортящихся грузов). При перевозке грузов пакетами грузоотправитель особо указывает количество пакетов, вид упаковки отдельных мест, тип поддона в соответствии с ГОСТом или техническими условиями, вес нетто груза в пакете, вес брутто пакетов (§14 Правил перевозок грузов пакетами).

За все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных в товарно-транспортной накладной, грузоотправитель несет ответственность (§ 4 Правил оформления перевозочных документов). Автотранспортным предприятиям предоставлено право проверять правильность сведений, указанных в товарно-транспортной накладной.

Шофер-экспедитор своей подписью удостоверяет прием от отправителя груза к перевозке во всех экземплярах товарно-транспортной накладной. Первый ее экземпляр остается у грузоотправителя. Он предназначен для списания грузоотправителем товарно-материальных ценностей. Остальные три вручаются грузоотправителем шоферу. Второй экземпляр сдается шофером грузополучателю и предназначен для оприходования товарно-материальных ценностей. Третий экземпляр, оставшийся у автотранспортного предприятия, прилагается к счету за перевозку и служит основанием для расчета с грузоотправителем. Четвертый экземпляр товарно-транспортной накладной прилагается к

путевому листу и служит основанием учета транспортной работы.

Прием груза по каким-либо иным документам, кроме товарно-транспортной накладной, в том числе по документам, определяющим взаимоотношения поставщика и покупателя, не допускается. Если грузоотправитель как поставщик по договору поставки выдает какие-то документы, определяющие качество груза (сертификаты, удостоверения и др.), то шофер обязан принять их и передать вместе с грузом получателю. Однако грузоотправитель не вправе требовать сдачи груза по этим документам.

На практике имеются случаи, когда грузы принимаются к перевозке помимо товарно-транспортной накладной также по другим документам, например накладным на отпуск товаров со склада поставщика, складским фактурам, приемо-сдаточным актам и т.д. Если впоследствии возникают споры, органы Госарбитража исходят из того, что сведения, указанные во внутренних документах грузоотправителя на отпуск материальных ценностей, не имеют юридической силы.

Оформление товарно-транспортных накладных занимает много времени. Поэтому при перевозках однородных грузов от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя на одно и то же расстояние допускается оформление одной товарно-транспортной накладной (одного акта замера, акта взвешивания суммарно) (ст. 48 УАТ), т.е. не по каждой езде в отдельности, а по всем ездам, выполняемым за определенный период времени (за смену). В этом случае на каждую езду выдаются талоны, которые действительны только на день их выдачи. Талоны на отдельные ездки заполняются в трех экземплярах, из которых первый остается у грузоотправителя, второй — у шофера, а третий — у грузополучателя. Если перевозятся груз нетоварного характера, то третий талон не выписывается. При последней в данный день езде грузоотправитель на основе ранее выданных талонов оформляет товарно-транспортную накладную на все количество перевезенного груза, а талоны, на основании которых была составлена товарно-транспортная накладная, уничтожаются.

Реквизиты талона устанавливаются по согласованию между автотранспортным предприятием, грузополучателем и грузоотправителем. Они должны содержать сведения, необходимые для учета количества перевозимого груза и времени работы автомобиля.

17 ПЕРЕАДРЕСОВКА ГРУЗА

До выдачи груза получателю отправитель имеет право при городских и пригородных перевозках переадресовать его другому получателю (ст. 72 УАТ; § 1 Правил переадресовки грузов). Переадресовкой признается изменение грузополучателя или пункта назначения.

Порядок переадресовки регламентируется Правилами переадресовки грузов. Распоряжение грузоотправителя о переадресовке груза должно содержать следующие данные: номер первого заказа и товарно-транспортной накладной, адрес первоначального назначения, наименование первоначального грузополучателя, адрес нового назначения, наименование нового назначения и наименование нового грузополучателя. Это распоряжение оформляется в письменном виде. Однако в договоре между грузоотправителем и автотранспортным предприятием может быть обусловлена допустимость распоряжения о переадресовке по телефону с указанием всех перечисленных сведений с последующим письменным подтверждением.

Распоряжение грузоотправителя о переадресовке груза распространяется на всю грузовую отправку, следующую по одной товарно-транспортной накладной. При переадресовке груза новая накладная не выписывается. В прежней накладной в графах: «Наименование грузополучателя» и «Адрес грузополучателя» зачеркиваются прежние реквизиты, но так, чтобы их можно было прочитать, и проставляются новые в соответствии с распоряжением грузоотправителя.

Особые правила установлены для переадресовки негабаритных грузов. В этих

случаях переадресовка допускается по получении грузоотправителем письменного или телеграфного разрешения Госавтоинспекции и дорожных органов.

Если в результате переадресовки расстояние доставки увеличивается, грузоотправитель обязан внести дополнительную провозную плату.

Автотранспортное законодательство предусматривает случай, когда грузоотправитель обязан дать автотранспортному предприятию указание о новом пункте назначения груза: при невозможности по независящим от автотранспортного предприятия причинам сдать груз его получателю при междугородной перевозке (ст. 72 УАТ).

18 ВЫДАЧА ГРУЗА В ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ

Обязанностью перевозчика по договору перевозки груза является выдача груза в пункте назначения управомоченному на его получение лицу (грузополучателю) (ст. 45 УАТ). С момента выдачи груза получателю обязательство перевозки считается выполненным. Получение груза удостоверяется подписью и печатью (штампом) грузополучателя в трех экземплярах товарно-транспортной накладной (ст. 72 УАТ, §7 Правил оформления перевозочных документов).

При перевозке некоторых видов грузов (грунта в отвалы, снега и других грузов, по которым не ведется складского учета, — грузы нетоварного характера) автотранспортные предприятия и организации по условиям договора могут быть освобождены от обязанности сдавать груз грузополучателю (ст. 45 УАТ).

Однако не только автотранспортное предприятие как перевозчик обязано выдать груз получателю и исполнить тем самым договор перевозки. На грузополучателе в свою очередь лежит обязанность принять доставленный ему груз (ст. 72 УАТ).

В отдельных случаях обязательство автомобильной перевозки груза не может быть исполнено перевозчиком, а груз выдан получателю в силу различного рода причин. УАТ различает два рода обстоятельств, препятствующих выдаче груза получателю:

- а) не зависящие от автотранспортного предприятия;
- б) зависящие от него.

При городских и пригородных перевозках допускается отказ грузополучателя принять груз по любым причинам, в том числе не зависящим от автотранспортного предприятия. Наличие этого правила отличает автотранспортное законодательство от законодательства, регулирующего перевозки другими видами транспорта и обязывающего получателя принять прибывший в его адрес груз, за исключением случаев, когда качество груза в результате необеспечения его сохранности при перевозке по вине перевозчика изменилось настолько, что он не может быть использован по прямому назначению.

Отмеченная особенность автотранспортного законодательства объясняется спецификой перевозки грузов на незначительные расстояния, когда само движение транспорта в транспортном процессе занимает сравнительно небольшое время и разгрузка груза у получателя, которому он не нужен, и потом вновь погрузка для перевозки в другой пункт экономически не оправданны.

При междугородных перевозках отказ грузополучателя от приема грузов по мотивам, не зависящим от автотранспортного предприятия, вообще не допускается. Грузополучатель обязан принять груз во всех случаях, в частности, если прибыл незаказанный груз, поставка которого не предусмотрена договором, заключенным отправителем с получателем, последний все равно должен принять такой груз на ответственное хранение, о чем указывается в товарно-транспортной накладной (ст. 72 УАТ). Свои взаимоотношения с грузоотправителем, отгрузившим груз либо не заказанный, либо досрочно и в других подобных случаях, грузополучатель должен отрегулировать самостоятельно, без участия органов автомобильного транспорта.

При невозможности сдать груз получателю при междугородных перевозках в силу причин, которые не зависят от автотранспортного предприятия, грузоотправитель обязан

дать автотранспортному предприятию указание о новом пункте назначения груза. Если же автотранспортное предприятие не может доставить груз и к месту нового назначения, то оно вправе отказаться от перевозки, поставив об этом в известность грузоотправителя. Связанные с этим дополнительные расходы (прогон и простой подвижного состава, хранение груза и т.п.) несет грузоотправитель (ст. 73 УАТ).

Некоторые особенности имеет правовое регулирование последствий невозможности сдачи груза получателю при перевозках скоропортящихся грузов в междугородном сообщении. Скоропортящиеся грузы сдаются для реализации в местную торговую сеть в тех случаях, когда их дальнейшая транспортировка невозможна из-за неисправностей рефрижераторной установки, иных технических неисправностей подвижного состава либо имеются внешние признаки порчи перевозимого груза. Данный вопрос решает компетентная комиссия из представителей автотранспортного предприятия, инспекции по качеству и торгующей (сбытовой) организации, а при отсутствии инспекции по качеству — торгующей (сбытовой) и незаинтересованной организации (п. 21 Правил перевозок скоропортящихся грузов). Порядок расчетов за реализованный груз регулируется ст. 73 УАТ.

Грузополучателю предоставляется право отказаться от приема груза, если его качество вследствие порчи или повреждения, за которые автотранспортное предприятие несет ответственность, изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению (ст. 383 ГК; ст. 72 УАТ).

Условия, при наличии которых грузополучатель может в этом случае отказаться от принятия груза, следующие:

во-первых, качество груза должно измениться только вследствие его порчи или повреждения. Причем отказ допустим, если груз прибыл испорченный или поврежденный, т.е. с изменением качественного состояния. Иные нарушения, выявленные при приемке, например недостача, не дают оснований для отказа от его принятия;

во-вторых, ухудшение качества груза должно быть таким, чтобы исключалась возможность его полного или частичного использования. Если подобная возможность имеется, то отказ недопустим и груз должен быть принят;

в-третьих, ухудшение качества груза должно привести к невозможности его полного или частичного использования по прямому назначению. Под прямым назначением понимается целевое назначение имущества, которое определено ГОСТом, техническими условиями и т. д.;

в-четвертых, порча или повреждение груза должны произойти в период с момента его принятия к перевозке и до момента выдачи грузополучателю и быть обусловлены виной перевозчика в допущенных нарушениях.

В тех случаях, когда грузополучатель отказывается от принятия груза, поскольку его качество вследствие порчи или повреждения изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования груза по прямому назначению, он вправе предъявить к автотранспортному предприятию требование как за утрату груза, а не как за его порчу или повреждение (ст. 383 ГК). Это значит, что грузополучатель вправе потребовать возмещения полной стоимости такого груза.

19 ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ГРУЗА ПОЛУЧАТЕЛЮ

В автотранспортном законодательстве действует принцип, согласно которому порядок выдачи грузов автотранспортным предприятием в пунктах назначения зависит от того, как груз принимался к перевозке. Существует общее правило — в пункте назначения груз сдается получателю в том же порядке, в каком он был принят к перевозке автотранспортным предприятием от грузоотправителя (ст. 65 УАТ).

Это значит, что грузы, сданные к перевозке по весу, и получателю должны выдаваться со взвешиванием. Грузы, сданные к перевозке по обмеру, также по обмеру

должны быть и выданы. Грузы, вес которых определялся расчетным путем или условно, выдаются в таком же порядке. Грузы, сданные к перевозке по весу и количеству мест, также должны быть выданы по весу и количеству мест.

Товарные и штучные грузы, которые приняты к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на грузовом месте, выдаются грузополучателю в пункте назначения также без взвешивания и принимаются грузополучателем по стандартному весу или весу, указанному на грузовом месте (§ 3 Правил выдачи груза).

При выдаче груз должен взвешиваться таким же образом, как и при приеме груза к перевозке. Это значит, что ни грузополучатель, ни автотранспортное предприятие не могут выдавать груз с проверкой веса другим способом, кроме того, которым вес был определен при погрузке (например, выдача груза по обмеру в то время как в пункте отправления он был взвешен на весах). В порядке исключения установлено, что при отсутствии автомобильных весов у грузополучателя грузы, перевозимые навалом или насыпью и прибывшие без признаков недостачи, выдаются без проверки веса (ст. 66 УАТ; § 3 Правил выдачи груза).

Общее правило о выдаче груза в том же порядке, в каком он был принят к перевозке, действует и при перевозках в фургонах, прицепах, отдельных секциях автомобилей, цистернах за пломбой грузоотправителя. Поскольку при таких перевозках шофер не участвует в определении качественного состояния и веса груза, то в пункте назначения грузы выдаются получателю также без проверки их качества и состояния (ст. 65 УАТ). Однако необходимо, чтобы в этом случае грузы прибыли в исправном подвижном составе, с исправными пломбами грузоотправителя. При отсутствии хотя бы одного из этих условий груз должен выдаваться с проверкой.

Предусмотренный выше общий принцип выдачи грузов применяется и при перевозках грузов в контейнерах и пакетах. Грузы, прибывшие в исправном контейнере с неповрежденной пломбой грузоотправителя, выдаются без проверки веса, состояния и качества грузовых мест. Пакетированные грузы, прибывшие без нарушения крепления и контрольных знаков, выдаются получателю по количеству пакетов без их разборки, проверки состояния и веса.

В отличие от общего правила выдачи груза, автотранспортное предприятие при определенных обстоятельствах обязано выдать груз получателю с обязательной проверкой его веса, количества мест и состояния (ст. 66 УАТ).

Прежде всего с проверкой количества и состояния сдаются такие грузы, которые прибыли в неисправном кузове подвижного состава или в исправном кузове, но с поврежденными пломбами или с пломбами попутной грузовой автостанции (п. «а» ст. 66 УАТ). Неисправность кузова может свидетельствовать о вероятной несохранности груза в пути по вине автотранспортного предприятия, и поэтому грузополучатель вправе потребовать, а перевозчик обязан сдать груз с проверкой. Автотранспортное предприятие обязано также сдать груз с проверкой, если фургон был опломбирован грузоотправителем, а прибыл без пломбы грузоотправителя, с поврежденной пломбой либо с пломбой попутной грузовой автостанции. Во всех этих случаях есть основание предполагать возможную несохранность груза в пути.

В случае прибытия груза в неисправном контейнере, в контейнере с нарушением или отсутствием пломбы грузополучатель обязан вскрыть контейнер совместно с представителем автотранспортного предприятия или организации, проверить вес, количество мест и состояние груза. При пакетных перевозках грузов пакеты, прибывшие с нарушенным креплением, по требованию грузополучателя разбираются, а поврежденные грузовые места выдаются с проверкой веса и количества грузовых мест, содержащихся в пакете (§ 16 Правил перевозок грузов пакетами).

Автотранспортное предприятие обязано сдать с проверкой скоропортящиеся грузы, которые прибыли с нарушением при перевозке сроков доставки данного груза или

установленного правилами температурного режима (п. сб» ст. 66 УАТ). Примерный перечень скоропортящихся грузов и температурный режим их транспортировки приведены в приложении № 1 к Правилам перевозок скоропортящихся грузов. Кроме того, к числу скоропортящихся относятся грузы, предусмотренные Единым перечнем скоропортящейся сельскохозяйственной и приравненной к ней продукции, утвержденным постановлением Госстандарта.

На предъявляемые к перевозке скоропортящиеся грузы грузоотправитель обязан вместе с оформленной им товарно-транспортной накладной представить автотранспортному предприятию или организации сертификат и/или качественное удостоверение с указанием фактической температуры груза перед погрузкой, качественного состояния грузов и упаковки. В этих же документах указывается предельная продолжительность транспортировки (транспортабельность) скоропортящихся грузов, которая не должна быть меньше предельного срока доставки, определенного в Правилах.

Скоропортящиеся грузы должны доставляться в возможно кратчайшие сроки. Предельные же сроки доставки скоропортящихся грузов в междугородном сообщении определяются исходя из фактического расстояния перевозки и среднесуточного пробега в 600 км. Эти сроки указываются в товарно-транспортной накладной (п. 20 Правил перевозок скоропортящихся грузов). Выдается груз с проверкой в случаях, когда нарушены предельные сроки доставки, хотя бы сроки транспортабельности груза, указанные грузоотправителем или госинспекцией по качеству в сертификате, удостоверении о качестве, не были нарушены.

Скоропортящиеся грузы выдаются с проверкой также при нарушении автотранспортными предприятиями температурных режимов при перевозке. Температурные режимы предусматривают минимальный и максимальный размеры температуры воздуха в кузове авторефрижератора. Контроль за соблюдением температурного режима осуществляется контрольно-пропускными пунктами автотранспортных организаций и отражается в листах контрольных проверок с отметками температуры в пути следования. Лист контрольных проверок предъявляется грузополучателю, который расписывается в нем. Если при этом усматривается нарушение температурного режима, то грузополучатель вправе потребовать сдачи груза с проверкой.

Во всех случаях с проверкой сдаются грузы, которые были погружены автотранспортными предприятиями или организациями со склада грузовой автостанции (п. «в» ст. 66 УАТ). Предполагается, что, поскольку автотранспортное предприятие само определяло количество груза, оно должно и сдать его с проверкой.

С проверкой выдаются также грузы, если они были первоначально выгружены на складе грузовой автостанции. При выдаче такого груза со склада автостанции проверяется его количество и состояние (п. «г» ст. 66 УАТ).

Независимо от перечисленных выше случаев, при которых автотранспортное предприятие выдает груз с проверкой, установлено, что вес и состояние тарных и штучных грузов проверяются только в поврежденных местах. Тарные и штучные грузы, не имеющие признаков повреждения, во всех случаях выдаются по весу, указанному на грузовых местах, или по стандарту.

В современных условиях пока не может быть обеспечена абсолютная точность взвешивания одного и того же груза на весах в пункте отправления и в пункте назначения. По причинам различного рода вес груза, определенный грузоотправителем, может отличаться от веса того же груза, перевешенного грузополучателем на других весах. Для исключения возможных разногласий между сторонами по этому поводу Государственным комитетом по стандартам устанавливаются нормы расхождения в показаниях весов.

Наряду с нормами расхождения в показаниях весов при определении веса груза учитывается и естественная убыль. Под нормами естественной убыли понимается размер уменьшения веса груза при перевозке в силу его естественных свойств (усушка, утриска,

утечка и т.п.). УАТ предусматривает (ст. 66), что вес груза считается правильным, если разница в весе, определенном в пункте отправления, и весе, оказавшемся в пункте назначения, не превышает норм расхождения в показаниях весов и норм естественной убыли, вместе взятых.

20 ВЫДАЧА ГРУЗА ПРИ НЕСОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКЕ

При выявившейся в пункте назначения в момент сдачи груза несохранности — недостачи, порчи или повреждения груза автотранспортное предприятие и грузоотправитель обязаны определить размер фактической недостачи, порчи или повреждения груза (ст. 68 УАТ). Автотранспортное предприятие обязано сделать это независимо от требований грузополучателя о проверке размера фактической недостачи, порчи или повреждения груза. Возложение на автотранспортное предприятие такой обязанности преследует цель своевременно и правильно определить размер выявленного ущерба, а также предупредить возможность возникновения споров между участниками перевозочных правоотношений.

Та же обязанность определить фактический размер недостачи, порчи или повреждения груза лежит на автотранспортном предприятии и в случае, если соответствующие обстоятельства установлены актом, составленным в пути следования (ст. 68 УАТ).

Если для определения качественного состояния груза или размера ущерба либо других обстоятельств необходимы специальные познания компетентных лиц, то проводится экспертиза. Экспертами признаются организации или граждане, обладающие специальными знаниями и компетентные в рассматриваемых вопросах. Экспертиза может быть назначена как по инициативе самого автотранспортного предприятия, так и по требованию грузополучателя. Ее результаты оформляются актом, который помимо эксперта подписывается всеми лицами, присутствовавшими при экспертизе. Расходы по оплате экспертизы несет автотранспортное предприятие, если будет установлено, что недостача, порча или повреждение груза произошли по его вине. Во всех других случаях эти расходы оплачиваются грузоотправителем (§ 5 Правил выдачи груза).

Установленные в пункте назначения обстоятельства (недостача, порча, повреждение груза и др.) должны быть соответствующим образом оформлены и зафиксированы. Такие обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности автотранспортных предприятий и организации, грузоотправителей и грузополучателей, удостоверяются записями в товарно-транспортных документах или актами (ст. 157 УАТ; § 1 Правил составления актов).

Записи вносятся в товарно-транспортные накладные и могут подтверждать следующие обстоятельства:

- а) порчу или повреждение грузов;
- б) несоответствие между наименованием, весом к количеством мест в натуре и данными, указанными в товарно-транспортной накладной;
- в) нарушение или отсутствие пломб на кузове или секции автомобиля или контейнера;
- г) подачу автотранспортным предприятием или организацией автомобилей, не пригодных для перевозки данного вида груза и не отвечающих санитарным требованиям;
- д) другие обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности сторон (§2 Правил составления актов).

Указанные записи в товарно-транспортных документах заверяются подписями грузоотправителя (грузополучателя) и шофера. Односторонние записи как

грузоотправителей (грузополучателей), так и шофера недействительны (§ 3 Правил составления актов).

Таким образом, одним из способов оформления несохранной перевозки при выдаче груза является внесение записей в товарно-транспортные документы. Другим способом является составление актов. Акты составляются в случаях, когда между автотранспортным предприятием и грузоотправителем (грузополучателем) возникают разногласия, а также когда требуется подробное описание обстоятельств, что не может быть сделано в товарно-транспортных документах (ст. 157 УАТ; §4 Правил составления актов).

Акты составляются по установленной форме, которая содержится в приложении к Правилам составления актов.

Ни одна из сторон не имеет права отказаться от составления акта. При несогласии с его содержанием каждая сторона вправе изложить в нем свое мнение. Образец акта см. в Приложении. № 8, о составлении акта делается отметка в товарно-транспортной накладной.

Если автотранспортное предприятие или грузополучатель отказываются от составления акта или внесения записи в товарно-транспортные накладные, то при недостатке, порче или повреждении груза должен составляться акт соответственно автотранспортным предприятием или грузополучателем с участием представителя незаинтересованной организации (§ 5 Правил составления актов).

ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ ПРИ ВЫДАЧЕ ЕМУ ГРУЗА

На грузополучателе, которому перевозчик выдает груз, лежит ряд обязанностей. Они касаются выполнения погрузочно-разгрузочных операций, соблюдения сроков выгрузки, очистки, дезинфекции подвижного состава и др.

На грузополучателе лежит обязанность выполнения операций по выгрузке груза. Автотранспортное предприятие в этом не участвует. Грузополучатель должен обеспечить соблюдение сроков разгрузки.

Груз, прибывший в адрес грузополучателя, должен быть им полностью выгружен. Лишь в том случае, когда обязанность выполнения разгрузочных операций принята на себя автотранспортным предприятием, оно обязано обеспечить и полную выгрузку груза.

После выгрузки груза грузополучатель должен очистить автомобили, контейнер от отходов этого груза, а после перевозки животных, птицы, сырых животных продуктов и скоропортящихся грузов промыть подвижной состав и при необходимости провести его дезинфекцию (ст. 67 УАТ).

В случаях, предусмотренных Правилами, промывка и дезинфекция автомобилей и контейнеров осуществляются грузоотправителем.

Автотранспортное предприятие или организация может по согласованию с грузоотправителем или грузополучателем принимать на себя за плату выполнение работ по промывке и дезинфекции автомобилей и контейнеров. О проведенных грузополучателем мерах делается отметка в товарно-транспортной накладной (п. 22 Правил перевозки скоропортящихся грузов). В отдельных случаях автотранспортные предприятия могут принять на себя очистку загрязненных платформ (кузова автомобиля) с оплатой работ за счет грузополучателей (§ 1 Правил выдачи грузов).

ТЕМА 3 (2 ЧАСА)

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПРИ РАЗНЫХ ВИДАХ СООБЩЕНИЯ

1. Основні ознаки централізованих перевезень вантажів.
2. Підготовчі міри, що проводять АТП при організації централізованих перевезень.
3. Види централізованих перевезень вантажів.
4. Правове регулювання централізованого заводу (вивозу) вантажів.
5. Договори на централізований завод (вивіз) вантажів.
6. Правове регулювання взаємовідносин сторін при заводі (вивозі) вантажів.

ОСНОВНЫЕ ПРИЗНАКИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Централизованными являются перевозки, при которых одно предприятие автомобильного транспорта общего пользования своим подвижным составом или осуществляя единое оперативное руководство перевозками подвижным составом других автотранспортных предприятий обеспечивает доставку грузов (с транспортно-экспедиционным обслуживанием) от одного грузоотправителя всем грузополучателям или одному грузополучателю от всех грузоотправителей.

Основными признаками, характеризующими централизованные перевозки, являются:

а) сочетание перевозки с транспортно-экспедиционным обслуживанием. При централизованных перевозках автотранспортные предприятия и организации в соответствии с договором выполняют своим подвижным составом (или, осуществляя единое оперативное руководство, подвижным составом нескольких автотранспортных предприятий) одновременно перевозку и транспортно-экспедиционное обслуживание (ст. 38 УАТ; п. 2 Положения об организации и о планировании централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом).

При централизованных перевозках не допускается сопровождение автомобилей грузчиками и другими работниками. Принимая груз к перевозке, шофер-экспедитор обеспечивает его сохранность. Исключение составляют случаи, когда перевозятся специальные грузы, требующие особой сохранности или сопровождения;

б) выполнение перевозок по согласованным графикам. Особенность централизованных перевозок заключается в том, что они осуществляются в строгом соответствии с согласованными графиками. Это дает возможность скоординировать весь транспортный процесс и обеспечить своевременность подачи автомобилей под погрузку и выгрузку. Отсутствие графиков является серьезным препятствием для выполнения централизованных перевозок. Графики составляются с учетом производственных процессов основного производства грузоотправителей и грузополучателей (ст. 38 УАТ);

в) выполнение автотранспортным предприятием, как правило, всего объема автоперевозок. Централизованные перевозки выполняются автотранспортным предприятием от одного грузоотправителя, как правило, всем грузополучателям или, как правило, от всех грузоотправителей к одному грузополучателю (п. 2 Положения об организации и о планировании централизованных перевозок);

г) заключение годового договора на перевозку грузов в основном по отправительскому принципу. При централизованных перевозках должны заключаться годовые договоры на перевозку грузов, которыми предусматриваются все взаимные права и обязанности, связанные с организацией перевозок. Причем договор заключается, как правило, по отправительскому принципу, т.е. с грузоотправителем. Исключение составляют случаи вывоза грузов со станций железных дорог, из портов (пристаней) и аэропортов, а также перевозки сельскохозяйственных продуктов и сырья на заготовительные пункты, перерабатывающие предприятия и в места длительного хранения, когда договор заключается с грузополучателями (п. 6 Положения об

организации и о планировании централизованных перевозок);

д) соответствующее распределение обязанностей по погрузке грузов и их разгрузке. При централизованных перевозках погрузка на автомобили, закрепление, укрытие и увязка груза производятся грузоотправителем, а выгрузка грузов из автомобилей, снятие креплений и покрытий — грузополучателем (ст. 57 УАТ; п. 7 Положения об организации и о планировании централизованных перевозок);

е) осуществление всех расчетов за перевозки со стороной, заключившей договор. При централизованных перевозках грузов все расчеты с автотранспортным предприятием за перевозку, экспедирование и другие связанные с перевозкой операции и услуги производятся организациями (грузоотправителем и грузополучателем), с которыми заключены договоры на перевозку грузов. Суммы, выплаченные автотранспортным предприятиям за перевозки, операции или услуги, включаются грузоотправителями в счета за отпущенную продукцию или удерживаются грузополучателями при оплате счетов грузоотправителей за полученную продукцию (п. 10 Положения об организации и о планировании централизованных перевозок).

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для наиболее эффективной организации централизованных перевозок автотранспортное предприятие проводит комплекс подготовительных мер. К ним относятся: осуществление мероприятий по подготовке необходимого подвижного состава, разработка рациональных маршрутов, инструктирование шоферов и других работников по вопросам, связанным с характером перевозимых грузов, работой обслуживаемых предприятий и специфическими условиями данной перевозки. Одновременно автотранспортное предприятие совместно с грузоотправителем разрабатывает графики работы подвижного состава с тем, чтобы были обеспечены приемка, перевозка и сдача грузов не менее чем в две смены, в том числе в выходные и праздничные дни без снижения в эти дни объема погрузочно-разгрузочных работ.

Автотранспортное предприятие в порядке организационных мер по подготовке централизованных перевозок выявляет возможности загрузки автомобилей, следующих в обратном направлении, а также создания других условий, способствующих улучшению обслуживания грузоотправителей и грузополучателей и рациональному использованию автомобилей.

Организация централизованных перевозок грузов зависит от деятельности не только автотранспортных предприятий, но и грузополучателей и грузоотправителей. На грузоотправителей и грузополучателей возлагается обязанность всемерно содействовать развитию централизованных перевозок грузов (ст. 7 УАТ).

К числу мер, которые должны быть проведены грузоотправителями и грузополучателями для организации централизованных перевозок, относятся: создание грузоотправителями и грузополучателями условий, обеспечивающих бесперебойное выполнение погрузочно-разгрузочных работ; внедрение механизации, создание необходимого количества пунктов погрузки и выгрузки, устройство подъездных путей от автомобильных дорог к пунктам погрузки и выгрузки, содержание их в исправном состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение автомобилей и свободное маневрирование их в любое время выполнения перевозок. Наконец, важнейшим условием организации централизованных перевозок является заключение годовых договоров на перевозку грузов автомобильным транспортом и выполнение автотранспортными предприятиями необходимого комплекса транспортно-экспедиционных операций и услуг.

ВИДЫ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Имеется несколько видов централизованных перевозок: централизованные перевозки отдельных видов грузов, регулярные междугородные централизованные перевозки, централизованный завоз (вывоз) грузов на станции железных дорог, в порты (пристани) и аэропорты.

Централизованные перевозки отдельных видов грузов осуществляются в порядке, предусмотренном Правилами. Так, централизованно перевозятся грузы для предприятий торговли, общественного питания и др.

Регулярные междугородные централизованные перевозки организуются на автомагистралах с устойчивыми грузопотоками.

Существование централизованного завоза (вывоза) грузов обусловлено тем, что множество предприятий, учреждений и организаций не имеют железнодорожных подъездных путей и причалов и вынуждены отправлять грузы или получать их на местах общего пользования соответствующих видов транспорта (станции железных дорог, порты (пристани), аэропорты). Для доставки грузов с указанных мест общего пользования на склады предприятий, учреждений и организаций — грузополучателей необходимо привлечь автомобильный транспорт.

С тем чтобы осуществить передачу грузов с других видов транспорта на автомобильный и наоборот без участия грузоотправителей (грузополучателей), и применяется один из видов централизованных перевозок грузов — централизованный завоз и вывоз грузов со станций железных дорог, портов (пристаней) и аэропортов.

При централизованном завозе и вывозе грузов автотранспортные предприятия и организации принимают на себя обязательства по вывозу всех грузов, прибывших на железнодорожную станцию, в порт (пристань), аэропорт в адрес обслуживаемой автотранспортным предприятием или организацией клиентуры, а также завозу на указанные станции, порты (пристани) и аэропорты отправляемых этой клиентурой грузов. Исключение составляют грузы, запрещенные к перевозке на автомобильных дорогах в соответствии со ст. 18 УАТ, к перевозке другим видом транспорта, и некоторые иные грузы (например, наливные при централизованном завозе и вывозе грузов в морские порты и пр.).

Следует иметь в виду, что централизованный завоз (вывоз) грузов и транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей могут осуществляться не только автотранспортными предприятиями. На ряде железнодорожных станций транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей организуется предприятиями железнодорожного транспорта.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО ЗАВОЗА (ВЫВОЗА) ГРУЗОВ

При централизованном завозе (вывозе) грузов автомобильным транспортом автотранспортные предприятия вступают в правоотношения двоякого рода.

С одной стороны, они заключают с грузоотправителями и грузополучателями договоры на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (пристани), аэропорты, включающие обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию. Эти отношения регулируются УАТ, Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений, приложенным к ним Типовым годовым договором на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты и другими нормативными актами, относящимися к договорам перевозки.

С другой стороны, автотранспортные предприятия вступают в договорные

правоотношения с предприятиями железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта. Эти правоотношения в соответствии со ст. 6 УАТ регулируются Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом на станции железных дорог, в порты (пристани) и аэропорты.

В настоящее время действуют Правила централизованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом в морские порты (утверждены Министерством морского флота и Министерством автомобильного транспорта), в аэропорты (утверждены Министерством гражданской авиации и Министерством автомобильного транспорта), в порты (на пристани) внутреннего водного транспорта (эти правила утверждены Министерством речного флота и Министерством автомобильного транспорта), на станции железных дорог, расположенные на территории (утверждены Министерством путей сообщения и Министерством автомобильного транспорта).

Предприятия и организации автомобильного транспорта, осуществляющие транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей, во взаимоотношениях со станциями железных дорог, портами (пристанями), аэропортами по приему (сдаче) грузов пользуются правами и несут обязанности и ответственность, предусмотренные для грузоотправителей и грузополучателей в нормативных актах, регулирующих деятельность соответствующего вида транспорта, — Уставе железных дорог, Кодексе торгового мореплавания, Воздушном кодексе, Уставе внутреннего водного транспорта.

ДОГОВОРЫ НА ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ ЗАВОЗ (ВЫВОЗ) ГРУЗОВ

Порядок работы предприятий автомобильного и другого вида транспорта при централизованном завозе (вывозе) грузов устанавливается договорами, заключаемыми автотранспортными предприятиями с отделениями железных дорог, портами, аэропортами. По своей юридической природе данные договоры не являются договорами перевозки. Это — особый вид транспортных договоров, предмет которых составляют взаимоотношения сторон, связанные с передачей груза и выполнением погрузочно-разгрузочных работ.

Договоры носят плановый характер и заключаются в соответствии с установленными плановыми заданиями.

С учетом местных условий в договорах предусматриваются порядок подачи автомобилей по объектам, фронт одновременной погрузки-выгрузки автомобилей, исходя из специализации складов, организация работы по прямому варианту «вагон-автомобиль»; «автомобиль-вагон», «судно-автомобиль» и «автомобиль-судно» и т.д.; условия ночной загрузки автомобилей, прицепов и полуприцепов и организации работы в две-три смены.

Согласовываются также технология оформления, раскредитования перевозочных документов, порядок расчетов между предприятиями транспорта; нормы времени, порядок оформления и выдачи документов на Централизованный завоз и вывоз контейнеров. В договоре определяются обязанности предприятий соответствующих видов транспорта по содержанию в исправном состоянии проезжей части железнодорожной станции, порта (пристани), аэропорта и непосредственных подъездов к местам погрузки и выгрузки, их очистки и освещения.

В договоре должно также предусматриваться, что Централизованный завоз (вывоз) грузов осуществляется по согласованному между сторонами графику, составленному с учетом единого технологического процесса работы автотранспортного предприятия или организации, предприятия соответствующих видов транспорта, грузоотправителей и грузополучателей. Определяются и другие обязательства сторон, направленные на

обеспечение четкой и согласованной работы по централизованному завозу и вывозу грузов автомобильным транспортом.

Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов автомобильным транспортом заключаются сроком на один год. При необходимости стороны могут продлить действия договора на следующий срок. До заключения нового договора или его продления (продлонгации) взаимоотношения сторон регулируются ранее заключенным договором. Договоры заключаются по типовой форме, предусмотренной Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов.

Проект договора на централизованный завоз (вывоз) груза разрабатывается автотранспортным предприятием. Исключение составляют случаи, когда при централизованном завозе (вывозе) грузов на станции железных дорог транспортно-экспедиционное обслуживание выполняется автотранспортными предприятиями. Здесь проект договора разрабатывается отделением железной дороги.

Подписанный и скрепленный печатью в двух экземплярах договор направляется автотранспортным предприятием железнодорожной станции, порту, аэропорту. Сторона, получившая от автотранспортного предприятия проект договора, обязана подписать и вернуть один экземпляр договора автотранспортному предприятию в 10-дневный срок. Если при подписании договора у другой стороны возникнут возражения по поводу его условий, то независимо от этого она обязана договор подписать, составить протокол разногласий и направить его в двух экземплярах автотранспортному предприятию одновременно с подписанным договором. Наличие разногласий оговаривается в договоре. В случае невозврата автотранспортному предприятию подписанного проекта договора в 10-дневный срок договор считается принятым в редакции автотранспортного предприятия.

Автотранспортное предприятие не позднее чем через 10 дней после получения протокола разногласий обязано рассмотреть его. Если автотранспортное предприятие в 10-дневный срок не назначит дату рассмотрения разногласий; договор считается принятым в редакции того транспортного предприятия, с которым заключается договор.

Оставшиеся неурегулированными разногласия оформляются сторонами протоколом и передаются автотранспортным предприятием в 10-дневный срок после подписания протокола на разрешение соответствующего государственного арбитража. Если в указанный срок автотранспортное предприятие не передаст разногласия на разрешение государственного арбитража, то договор считается принятым в редакции соответствующего транспортного предприятия.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ СТОРОН ПРИ ЗАВОЗЕ (ВЫВОЗЕ) ГРУЗА

В целях эффективной организации работы по передаче грузов, устранения простоя транспортных средств стороны в порядке, предусмотренном Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов, определяют среднесуточный объем завоза (вывоза) грузов и согласовывают оперативный суточный план завоза (вывоза) на следующие сутки. Учет выполнения суточных объемов завоза (вывоза) грузов ведется по специальным учетным карточкам по образцам, предусмотренным Правилами.

Погрузочно-разгрузочные операции при централизованном завозе (вывозе) грузов автомобильным транспортом должны осуществляться станциями железных дорог, портами (пристанями), аэропортами в установленные Правилами сроки. Шофер контролирует соответствие укладки и крепления груза на подвижном составе требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава автомобильного транспорта и сообщает соответствующим транспортным предприятиям о замеченных

неправильностях в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности. Последние по требованию шофера обязаны устранить обнаруженные неправильности в укладке и креплении груза. При централизованном завозе (вывозе) груза автотранспортные предприятия вступают в правоотношения по сдаче-приемке груза как со станциями железных дорог, портами (пристанями), аэропортами, так и с грузоотправителями (грузополучателями). Общие положения о порядке сдачи-приемки груза транспортными предприятиями предусмотрены Уставом автомобильного транспорта. Согласно ст. 64 УАТ, при централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов автотранспортные предприятия принимают грузы от станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов по правилам, действующим соответственно на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Правила централизованного завоза (вывоза) грузов детализируют и конкретизируют порядок сдачи-приемки груза. Установлено, что при централизованном вывозе грузов автомобильным транспортом груз принимается и сдается с проверкой веса или количества мест, а также состояния груза. Тарные и штучные грузы принимаются автомобильным транспортом по количеству мест, без перевески, по стандартному, трафаретному -или среднеконосаментному (при морских перевозках) весу.

В случае повреждения тары грузовых мест последние выдаются для перевозки автомобильным транспортом с проверкой веса и состояния груза. Тарные и штучные грузы, перевозимые в пакетах, принимаются автомобильным транспортом по количеству пакетов без перевески. В случае повреждения пакета груз выдается без перевески, с проверкой количества мест груза, содержащихся в пакете.

Грузы, перевозимые в контейнерах, выдаются автотранспорту по количеству контейнеров, с наружным осмотром контейнеров и пломб. При обнаружении в момент выдачи контейнеров с одного вида транспорта на другой технических неисправностей контейнера, в результате которых были возможны доступ к грузу или его порча и повреждение, а также при обнаружении повреждения, отсутствия пломб, неясных знаков на пломбах или несоответствия знаков и номеров на пломбах знакам и номерам, указанным в перевозочных документах, грузы передаются с проверкой.

Грузы сдаются получателям в том же порядке. Правила предусматривают, что о готовности груза к вывозу морской порт, аэропорт или иное транспортное предприятие уведомляет автотранспортное предприятие. После этого автотранспортное предприятие в свою очередь информирует грузополучателей о прибытии грузов в их адрес. Для выполнения работы по информации грузополучателей автотранспортному предприятию предоставляется определенное время (например, морскими портами — сутки, аэропортами — двое суток), в течение которого не взимается плата за хранение грузов.

При централизованном завозе (вывозе) грузов автомобильным транспортом автотранспортные предприятия и организации уплачивают соответствующим транспортным предприятиям причитающиеся от грузоотправителя или грузополучателя платежи, в том числе за выполнение погрузочно-разгрузочных работ, хранение и другие операции и услуги. Перевозка грузов автомобильным транспортом грузополучателю при их централизованном вывозе осуществляется по товарно-транспортным накладным. Однако в отличие от общего порядка товарно-транспортная накладная выписывается не грузоотправителем, а самим автотранспортным предприятием, вывозящим груз.

Автотранспортное предприятие выписывает товарно-транспортную накладную в четырех экземплярах, заполняя в ней следующие реквизиты: номер путевого листа, государственный номер автомобиля, фамилии шофера, грузоотправителя, плательщика, грузополучателя. Порт, аэропорт или другая транспортная организация, выдающая груз, указывает в накладной наименование груза, единицу измерения, количество и вес груза, род упаковки и проставляет в товарно-транспортной накладной время прибытия и убытия автомобилей.

ТЕМА 4 (4 години)

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВЕЛИКОВАГОВИХ І ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

1. Поняття великовагового і великогабаритного вантажу.
2. Узгодження маршрутів перевезення великовагових і великогабаритних вантажів.
3. Видача дозволів перевезення великовагових і великогабаритних вантажів.
4. Супровід ТЗ, що перевозять великовагові і великогабаритні вантажі.
5. Додаткові вимоги до водія, що перевозить великовагові, великогабаритні вантажі.
6. Додаткові вимоги до транспортних засобів і позначення вантажу.
7. Особливості проїзду великовагових транспортних засобів мостами і іншими штучними спорудженнями.
8. Дії інспектора ДАІ при порушенні правил перевезення великогабаритних і великовагових вантажів.

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА**

від 18 січня 2001 р. N 30
Київ

Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами

(Із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ
N 1306 (1306-2001-п) від 10.10.2001 - набуває
чинності з 01.01.2002 року
N 523 (523-2002-п) від 12.04.2002
N 1457 (1457-2002-п) від 26.09.2002)

З метою забезпечення безпеки руху великовагових та великогабаритних транспортних засобів Кабінет Міністрів України ПОСТАНОВЛЯЄ:

1. Затвердити Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами (додаються).

2. Внести зміни, і доповнення до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. N 1094 (ЗП України, 1994 р., N 5, ст. 119), з наступними змінами і доповненнями, що додаються.

Перший

віце-прем'єр-міністр України Ю.СХАНУРОВ

Інд. 21

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів

України

від 18 січня 2001 р. N 30

ПРАВИЛА

проїзду великогабаритних та великовагових транспортних
засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами
(У тексті Правил слова "управлінням Державтоінспекції МВС"

і “управліннями Державтоінспекції головних управлінь” замінено відповідно словами “департаментом Державтоінспекції МВС” і “управліннями (відділами) Державтоінспекції головних управлінь” згідно з Постановою КМ

№ 1457 (1457-2002-п) від 26.09.2002)

Загальні положення

1. Ці Правила встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору.

2. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним, якщо його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094.

3. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великоваговим, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху.

Умови і режим проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів

4. Основним документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями.

5. Рух транспортних засобів та їх складів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Укравтодоромі департаментом Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в пунктах 9-13 цих Правил), здійснюється без дозволу.

Відомості про маршрути руху зазначених транспортних засобів оприлюднюються Укравтодором та МВС в газеті “Урядовий кур’єр”.

(Пункт 5 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 523 від 12.04.2002)

6. Дозвіл видається:

департаментом Державтоінспекції МВС — у разі виїзду за межі України або в’їзду на територію України;

департаментом Державтоінспекції МВС або управліннями (відділами) Державтоінспекції головних управлінь (управлінь) МВС в Автономній Республіці Крим, областях, м. Києві та Севастополі — якщо маршрут пролягає в межах Автономної Республіки Крим, області, між областями або між Автономною Республікою Крим, м. Києвом і Севастополем та іншими адміністративно-територіальними одиницями; міськими або районними підрозділами Державтоінспекції — якщо маршрут проходить у межах міста, району.

7. Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів по одному маршруту тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

8. Дозвіл на проїзд великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами та вулицями не видається або дія дозволу припиняється, якщо на таких дорогах і

вулицях може виникнути підвищена небезпека для учасників дорожнього руху або транспортні затори.

Порядок погодження маршрутів

9. У разі коли маршрут проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів (далі — маршрут) проходить по автомобільних дорогах загального користування кількох областей або хоча б однієї області та Автономної Республіки Крим, перевізник зобов'язаний погодити його з Укравтодором. Якщо маршрут не виходить за межі однієї області чи Автономної Республіки Крим, він погоджується з відповідною організацією що належить до сфери управління Укравтодору в області чи в Автономній Республіці Крим. (Пункт 9 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ N 523 від 12.04.2002)

10. Якщо маршрут проходить вулицями населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів.

11. У разі коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги становить більш як 4,5 метра, маршрут додатково погоджується із службами міського електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

12. Якщо габарити великогабаритного транспортного засобу перевищують за шириною 5 метрів, за довжиною 26 метрів, за висотою 4,5 метра, а загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 52 тонни, маршрут, який проходить через залізничні переїзди, додатково погоджується з дистанцією колії залізниці (державна власність) або власниками переїздів (інші форми власності) чи уповноваженими ними організаціями. Для забезпечення пропуску таких транспортних засобів через залізничні переїзди перевізники повинні подати заявку начальникові дистанції колії або власникам переїздів чи уповноваженим ними організаціям не пізніше ніж за 24 години до моменту перетину залізничної колії.

13. Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

Вимоги до водіїв, обладнання великогабаритних та великовагових транспортних засобів і розміщення вантажів

14. Водії великогабаритних та великовагових транспортних засобів зобов'язані: дотримуватися зазначеного у дозволі маршруту; вживати необхідних заходів для безперешкодного та безпечного проїзду зустрічних транспортних засобів;

періодично зупинятися у зручних місцях з метою надання можливості для обгону транспортними засобами, що рухаються позаду; не створювати перешкод для руху інших транспортних засобів.

15. Водіям великогабаритних та великовагових транспортних засобів забороняється: здійснювати обгін транспортних засобів, що рухаються з швидкістю 30 км/год і більше;

буксувати інші транспортні засоби;

рухатися в умовах туману, ожеледиці, снігопаду та в інших умовах недостатньої видимості;

рухатися узбіччям дороги;

зупинятися поза спеціально визначеними стоянками за межами земляного полотна дороги.

16. Технічний стан великогабаритних та великовагових транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати Правилам дорожнього руху, інструкціям заводів-виробників та цим Правилам.

Автомобілі-тягачі повинні бути обладнані пристроями, які у разі виходу з ладу з'єднувальних з причепом гальмових магістралей забезпечували б зупинку автопоїзда аварійною гальмовою системою. При цьому робоча гальмова система автомобіля-тягача повинна бути справною.

17. Великогабаритні та великовагові транспортні засоби повинні бути укомплектовані таким обладнанням:

не менш як двома противідкотними упорами для додаткової фіксації коліс автомобіля-тягача та кожного з причепів у разі вимушеної зупинки;

знаком “Об’їзд перешкоди з лівого боку” та знаком “Об’їзд перешкоди з правого боку” діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовленими із світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;

вісьмома конусами з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольору, розташованими по чергово (висота конусів — 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг — 150 міліметрів);

жорстким буксиром;

миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки;

комплектom ланцюгів протиковзання (в період з 1 жовтня до 1 квітня);

жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами;

не менш як одним проблісковим маячком оранжевого кольору з автономним живленням, використання якого узгоджується з підрозділом Державтоінспекції.

18. Проблісковий маячок оранжевого кольору встановлюється на транспортному засобі чи на вантажі згідно із вимогами стандартів. Кріплення маячка повинне бути надійним (з урахуванням усіх режимів руху і гальмування) і забезпечувати вільне його бачення усіма учасниками руху.

Дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією, одночасно є дозволом на встановлення та використання пробліскового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах та на автомобілі прикриття із зазначенням його марки та державного реєстраційного номера на термін дії дозволу.

19. Кабіна великогабаритного транспортного засобу повинна бути обладнана не менш як двома дзеркалами заднього виду, розташованими з лівого і правого боку кабіни, на зворотному боці яких нанесені по чергово під кутом 45 градусів світловідбивні смуги білого та червоного кольору. Дзеркала мають забезпечувати достатній огляд у горизонтальній і вертикальній площині з урахуванням габаритів вантажу, що перевозиться, під час руху як на прямій, так і на кривій ділянці автомобільної дороги. Дзеркала заднього виду кріпляться з допомогою пристроїв, які б забезпечували їх відхилення вперед чи назад під зусиллям 20 — 25 кгс, спрямованим паралельно поздовжній осі транспортного засобу.

20. На великогабаритному та великоваговому транспортному засобі встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості руху, яка визначається підрозділом Державтоінспекції або технічною характеристикою цього транспортного засобу.

21. Вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу попереду чи позаду більш як на 1 метр або з боків більш як на 0,4 метра від його переднього чи заднього габаритного ліхтаря, позначається сигнальними щитками “Негабаритний вантаж” розміром 400 x 400 міліметрів з нанесеними на них по діагоналі по чергово світловідбивними смугами завширшки 50 міліметрів білого і червоного кольору, які

встановлюються попереду та позаду вантажу, а також ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по чотири з кожного боку), які розміщуються на крайніх зовнішніх частинах негабаритного вантажу.

22. На великогабаритному транспортному засобі, довжина якого з вантажем або без нього перевищує 22 метри, позаду встановлюється розпізнавальний знак “Довгомірний транспортний засіб”. В умовах недостатньої видимості такий транспортний засіб додатково обладнується ліхтарями: попереду — білого і позаду — червоного кольору (не менше ніж по два), з боків — оранжевого кольору (не менше ніж по три з кожного боку).

23. Кріплення і розміщення негабаритного вантажу на транспортному засобі повинне бути надійним та відповідати таким вимогам:

- забезпечувати стійкість вантажу на транспортному засобі та його збереження;
- не порушувати стійкості транспортного засобу і не утруднювати керування ним;
- не обмежувати водієві оглядовість.

24. Маса вантажу і навантаження на осі не повинні перевищувати параметрів, визначених технічною характеристикою транспортного засобу, який перевозить негабаритний вантаж.

Вимоги до організації проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів

25. Забороняється проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів без дозволу, зазначеного у пункті 4 цих Правил, який повинен знаходитися у водія і пред’являтися на вимогу уповноважених осіб.

26. Необхідність супроводу великогабаритного та великовагового транспортного засобу патрульним автомобілем Державтоінспекції чи автомобілем прикриття визначається підрозділом Державтоінспекції під час видачі дозволу.

27. Супровід автомобілем прикриття обов’язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,5 чи довжина 24 метри.

Під час супроводу автомобіль прикриття обладнується з додержанням вимог стандартів проблісковим маячком оранжевого кольору, ввімкнення якого не дає переваги в русі, а є тільки допоміжним засобом інформації для інших учасників руху. На автомобілі прикриття встановлюється дорожній знак “Об’їзд перешкоди з лівого боку”, який повинен відповідати вимогам стандартів.

28. Супровід патрульним автомобілем Державтоінспекції обов’язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,75 чи довжина 30 метрів або він під час руху хоча б частково займатиме смугу зустрічного руху.

На патрульних автомобілях Державтоінспекції під час супроводу повинні бути постійно увімкнені пробліскові маячки синього кольору та фари ближнього світла.

29. Проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів повинен здійснюватися в період найменшої інтенсивності руху. У світлий час доби їх проїзд здійснюється з постійно увімкненими фарами ближнього світла та проблісковим маячком оранжевого кольору.

30. У дозволі може бути обмежено максимальну швидкість руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів на всьому маршруті або на окремих його ділянках залежно від дорожніх умов, габаритів, маси та особливостей вантажу, що перевозиться.

(Зміни і доповнення, що вносяться до Правил дорожнього руху (1094-93-п) втратили чинність на підставі Постанови КМ N 1306 (1306-2001-п) від 10.10.2001 - набуває чинності з 01.01.2002 року)

Н А К А З

06.03.2003 N 92

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
3 червня 2003 р.
за N 430/7751

Про затвердження Порядку оформлення погодження
проїзду великогабаритних та (або) великовагових
транспортних засобів автомобільними дорогами України

З метою впорядкування процедури оформлення погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, Н А К А З У Ю:

1. Затвердити Порядок оформлення погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами України.

2. Юридичному відділу здійснити в установленому порядку реєстрацію Порядку оформлення погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами України в Міністерстві юстиції України.

3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Голови Укравтодору Гнатенка Г.Ф.

Голова

В.Ф.Демішкан

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Державної служби
автомобільних доріг України
06.03.2003 N 92

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
3 червня 2003 р.
за N 430/7751

ПОРЯДОК
оформлення погодження проїзду великогабаритних
та (або) великовагових транспортних засобів
автомобільними дорогами України

1. Загальні положення

1.1. Цей Порядок визначає процедуру оформлення погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами України. Порядок розроблено відповідно до вимог постанов Кабінету Міністрів України від 2 лютого 1993 року N 83 [\[83-93-п\]](#) "Про Порядок збору та використання коштів для фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування", від 18 січня 2001 року N 30 [\[30-2001-п\]](#) "Про проїзд великогабаритних та великовагових

транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами" та Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року N 1306 [\[1306-2001-п\]](#).

1.2. Метою впровадження Порядку є:

- збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів при проїзді транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;
- недопущення руйнування доріг транспортними засобами;
- компенсація збитків за проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів шляхом установлення плати за проїзд.

1.3. У цьому Порядку наведені нижче терміни вживаються в такому значенні:

- автомобільний транспортний засіб - транспортний засіб ([далі - ТЗ](#)), за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій, який складається з автомобіля (автомобілів) та (або) тягача (тягачів), та (або) напівпричепи (напівпричепів), та (або) причепа (причепів);
- великогабаритний та (або) великоваговий транспортний засіб ([далі - ВТЗ](#)) - транспортний засіб, габарити та (або) максимальна маса або осова маса якого перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху [\[1306-2001-п\]](#);
- вантаж - усі предмети з моменту їх прийняття для перевезень до видачі одержувачу;
- дорожні організації - організації та підприємства дорожньої галузі, що належать до сфери управління Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодор) і вповноважені здійснювати визначення маршрутів руху великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів та проводити оформлення і видачу погодження;
- замовник (перевізник) - юридична або фізична особа, яка замовляє погодження на проїзд та надає послуги з перевезення пасажирів та (або) вантажів великогабаритним та (або) великоваговим транспортним засобом;
- маршрут руху - шлях проходження транспортного засобу між визначеними пунктами ([далі - маршрут](#));
- індивідуальний проект перевезення - спеціальний проект навантаження, розташування та кріплення вантажу на транспортному засобі в залежності від особливостей маршруту при перевезенні небезпечних, великовагових та (або) великогабаритних вантажів, які потребують надійного кріплення.

2. Порядок оформлення погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів

2.1. Маршрут визначається, виходячи з габаритних та вагових параметрів ВТЗ та відповідно до несучої здатності автомобільних доріг та мостів.

У разі, коли маршрут проїзду великогабаритних та великовагових засобів проходить по автомобільних дорогах загального користування кількох областей або хоча б однієї області та Автономної Республіки Крим, перевізник зобов'язаний погодити його з Державною службою автомобільних доріг України "Укравтодор" або уповноваженими нею дорожніми організаціями, що входять до сфери управління ([далі - дорожні організації](#)).

Якщо маршрут не виходить за межі однієї області чи Автономної Республіки Крим, він погоджується з відповідною організацією, уповноваженою Укравтодором в області чи в Автономній Республіці Крим.

2.2. При оформленні погодження проїзду ВТЗ (додаток 2) назва доріг державного значення (магістральних та регіональних), якими проходить маршрут руху, наводиться згідно з класифікацією, яка затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року N 455 [\[455-98-п\]](#) "Про класифікацію автомобільних доріг та перелік автомобільних доріг України державного значення", назва автомобільних доріг місцевого значення (територіальних, районних та сільських) наводиться у відповідності до пункту 4 вказаної постанови.

2.3. Для отримання погодження проїзду ВТЗ замовник подає до Укравтодору або до уповноважених ним дорожніх організацій, що належать до сфери його управління, оформлений належним чином лист-заявку (додаток 1).

2.4. На підставі розгляду листа-заявки дорожня організація виконує роботи, які передбачають:

- визначення та аналіз технічних параметрів транспортних засобів;
- вивчення варіантів маршруту проїзду, технічних характеристик штучних споруд тощо;
- розрахунок плати за проїзд;
- розрахунок (згідно з пунктом 13 постанови КМУ від 18 січня 2001 року N 30 [\[30-2001-п\]](#) додаткових витрат за спеціальні обстеження та (або) випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби - укріплення штучних споруд та експертну оцінку пропускнуої спроможності автомобільних доріг та штучних споруд на них;
- здійснює видачу замовнику погодження проїзду ВТЗ (додаток 2) для отримання в органах ДАІ дозволу на проїзд великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами України після отримання вказаної в розрахунку плати за проїзд на розрахунковий рахунок організації, що здійснює погодження.

2.5. Погодження проїзду ВТЗ дорожньою організацією здійснюється на підставі вивчення маршруту руху та експертної його оцінки у термін не пізніше 10 днів після оплати за проїзд.

2.6. Заявки на проїзд ВТЗ в екстреному порядку (ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій, аварій тощо) розглядаються поза чергою.

2.7. Якщо маршрут проїзду ВТЗ неможливо визначити або для його руху необхідні додаткове обстеження маршруту і розробка спеціального проекту, дорожня організація, яка розглядає заявку, повинна письмово проінформувати про це заявника.

2.8. У тому разі, коли вагові та (або) габаритні параметри транспортних засобів такі, що при виборі маршруту потребують обстеження та випробування штучних споруд, а також розробки і виконання заходів для їх посилення, термін погодження збільшується на термін проведення спеціалізованих робіт. План спеціалізованих робіт узгоджується з замовником.

2.9. Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження та (або) випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

2.10. При виконанні міжнародних перевезень оформлення погодження проїзду ВТЗ по території України (при в'їзді) власникові ТЗ здійснюється Державною службою автомобільних доріг України (Укравтодор) або уповноваженими нею дорожніми організаціями, що належать до сфери її управління згідно з пунктом 2 цього Порядку.

2.11. Якщо маршрут проходить вулицями або дорогами населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів. Власник або уповноважені організації при погодженні вказують назви вулиць та доріг, по яких буде здійснюватися перевезення в межах населеного пункту, з обов'язковим зазначенням в'їзду та виїзду з міст чи інших населених пунктів.

2.12. У тому разі, коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги перевищує 4,5 метра, замовник додатково погоджує маршрут з відповідними службами електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

2.13. Для визначення маси транспортних засобів та їх осьових навантажень повинні застосовуватися ваги для зважування у русі класів точності 0,5 або 1,0, які занесені до Державного реєстру засобів виміральної техніки, допущених до застосування в Україні, або такі, що пройшли державну метрологічну атестацію і повірку в територіальних органах Держстандарту.

Під час визначення маси транспортних засобів та їх осьових навантажень одноразовим зважуванням з результату зважування необхідно віднімати абсолютне значення допустимої похибки ваг, що застосовувались для зважування.

Допустиме максимальне перевищення показників похибки мас автотранспортних засобів має становити при зважуванні:

- не більше $\pm 0,5\%$ для загальної маси (але не більше 340 кг);
- не більше $\pm 1,0\%$ для навантаження на вісь (але не більше 150 кг).

У разі виникнення спірних питань проводиться повторне зважування.

За відсутності можливості зважування великовагового транспортного засобу вага ВТЗ визначається, як сума ваги відповідно до паспортних даних заводу-виробника ТЗ та маси вантажу.

2.14. Загальна похибка вимірювання габаритів не повинна перевищувати:

± 30 мм - для висоти; ± 30 мм - для ширини; ± 100 мм - для довжини.

Для проведення вимірювання транспортний засіб установлюється на опорну поверхню, яка повинна мати рівне і тверде покриття.

Тиск повітря в шинах транспортного засобу повинен відповідати вимогам, викладеним у керівництві з експлуатації.

При проведенні вимірювання застосовуються такі засоби вимірювань:

- металеві рулетки з довжиною шкали - 5, 10, 20, 30 м;
- металеві телескопічні рейки (універсальні пристрої) з довжиною шкали до - 5,5 м;
- металева лінійка з межею вимірювань - 1000 мм;
- висок прямовисний.

Засоби вимірювання габаритів ВТЗ, повинні мати свідоцтва або тавро (клеймо) про метрологічну атестацію або повірку, які проведені територіальними органами Держстандарту (крім виска

прямовисного).

2.15. У разі виявлення працівниками Державтоінспекції МВС України порушення перевізником Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 року N 30 [\[30-2001-п\]](#), або параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року N 1306 [\[1306-2001-п\]](#), оформлення і видача погодження здійснюються згідно з пунктами 2.1 - 2.12 цього Порядку.

2.16. Дорожні організації, які здійснюють оформлення погодження проїзду ВТЗ, ведуть журнали реєстрації оформлення та видачі погоджень проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів (додаток 3).

3. Визначення терміну дії погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів

3.1. Кількість проїздів за визначеним маршрутом та їх термін вказується в погодженні. Термін дії погодження на одноразовий проїзд великогабаритних та (або) великовагових транспортних засобів встановлюється згідно з таблицями 1 та 2 цього Порядку та визначається в залежності від протяжності маршруту перевезення, технічних характеристик ТЗ (загальної маси з вантажем).

Таблиця 1

Термін дії погодження проїзду великовагових транспортних засобів

N з/п	Протяжність маршруту, км	Загальна маса ТЗ, т	Термін дії погодження на одноразовий проїзд, діб
1	До 100	38-60	2
		60-100	3
		понад 100	4
2	100-300	38-60	3
		60-100	4
		понад 100	5
3	300-700	38-60	4
		60-100	6
		понад 100	8
4	Понад 700	38-60	5
		60-100	7
		понад 100	10

Таблиця 2

Термін дії погодження проїзду великогабаритних транспортних засобів

N з/п	Протяжність маршруту, км	Габаритні розміри ВТЗ, м	Термін дії погодження на одноразовий проїзд, діб
-------	--------------------------	--------------------------	--

1	до 700	ширина від 2,65 до 3,5	4
	понад 700	висота 4,0 до 4,5	6
		довжина від 20 до 24	
2	до 700	ширина від 3,5 до 4	6
	понад 700	висота 4,5 до 5,0	8
		довжина від 24 до 30	
3	до 700	ширина понад 4	7
	понад 700	висота понад 5	10
		довжина понад 30	

3.2. У випадку перевищення осьового навантаження, при загальній масі ТЗ менше 38 т, термін дії дозволу приймається як для ТЗ загальною масою 38-60 т.

3.3. Термін дії погодження проїзду великогабаритного транспортного засобу з вантажем та без нього, при загальній масі до 38 т, визначається як для великовагового автопоїзда загальною масою 38 т.

3.4. Термін дії погодження наведено для одноразового проїзду без урахування вихідних та святкових днів і терміну оформлення дозволу в Державтоінспекції.

3.5. У разі здійснення постійних проїздів за одним маршрутом тим самим транспортним засобом погодження може оформлятися та видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

3.6. За наявності у замовника індивідуального проекту перевезення ВТЗ термін дії погодження проїзду великогабаритних та (або) великовагових ТЗ надається відповідно до цього проекту (але не більше 3-х місяців).

3.7. При затримці чи відміні перевезення з будь-якої причини (погодні умови, поломка транспортного засобу тощо) перевізник повинен повідомити про це організацію, що здійснила погодження проїзду, та Державтоінспекцію, що видала дозвіл на проїзд ВТЗ, до закінчення терміну дії погодження (дозволу) та уточнити перенесення, подовження або відміну проїзду. В іншому разі перевезення вважається здійсненим, плата за проїзд не повертається.

3.8. У разі відмови замовника від перевезення справлена плата за проїзд ВТЗ може бути повернена замовнику тільки після його офіційного звернення до дорожньої організації, яка видала погодження проїзду, разом із підтвердженням ДАІ про те, що дозвіл на підставі отриманого погодження не видавався або був повернутий у зв'язку з відмовою замовника.

Начальник управління
автомобільних доріг

В.О.Сухоносів

Додаток 1
до пункту 2.3 Порядку

З Р А З О К

Начальнику _____

ЛИСТ-ЗАЯВКА N ____

" ____ " _____ 200__ р.

Прошу погодити проїзд великогабаритного та (або) великовагового транспортного засобу автодорогами загального користування України за маршрутом: _____

1. Марка, модель та реєстраційний номер транспортного засобу:
-тягач, одиночний транспортний засіб _____
-причіп, напівпричіп _____

2. Належність транспортного засобу _____
(найменування та адреса

організації)

Телефон _____
Ідентифікаційний номер _____
Свідоцтво платника ПДВ N _____
Рахунок N _____ Назва банку _____
МФО _____ Ідентифікаційний код за ЄДРПОУ _____

3. Кількість рейсів _____

4. Схема автопоїзда

Відстань між осями, м: |<-->|<-->|<-->|<-->|<-->|<-->|<-->|

Осьові навантаження, т _____

Габаритні розміри, м: Довжина _____ Висота _____ Ширина _____

Загальна вага транспортного засобу з вантажем _____ т

Без вантажу (якщо повертається наднормативним) _____ т

Без вантажу _____ т

Найбільше навантаження на вісь _____ т

Кількість шин на строєних осях (одиночні чи подвійні) _____

5. Вантаж: _____
(назва, власник, маса за транспортними документами)

6. Термін руху з " ____ " _____ 200__ року

Дата оформлення " ____ " _____ 200__ року

Підпис _____
(прізвище, ім'я, по батькові)

Начальник управління
автомобільних доріг

О.В.Сухоносів

Додаток 2
до пункту 2.2 Порядку

З Р А З О К

Назва організації _____

Керівнику _____

Вих. N _____
від _____ 200__ р.

Погодження проїзду великогабаритних та (або)
великовагових транспортних засобів

Можливість проїзду великогабаритного і великовагового
транспортного засобу для перевезення: _____

по маршруту: _____ розглянута.

Дозволяється проїзд наступних транспортних засобів

N п/п	Склад автопоїзда	К-ть рей- сів	Габарити (м)			Загаль- на маса (т)	Максимальне навантажен- ня на вісь (т)
			Дов	Шир	Вис		
1	КрАЗ-256 ЧМЗАП-8386						
	Проїзд туди	4	18,6	3,20	2,80	24,20	4,60
	Проїзд назад	4	18,6	3,20	2,80	36,00	7,80

Схема автопроїзду (R.N 4219 ДНР/15336 АА):

4.1:	1.4:	4.1:	1.4:	1.2:	
:<----->	:<----->	:<----->	:<----->	:<----->	:
4.20	4.60	4.60	4.20	3.30	3.30
-----	-----	-----	-----	-----	-----
4.30	5.60	5.60	7.60	6.30	6.30

Особливі умови перевезень:

Міська смуга Кривого Рогу, виїзд на Т12-02 - Т12-02 -
об'їздна Кіровограда - виїзд на Р16 - Р16 - Олександрівна, виїзд
на М04 - М04 - Миронівка, виїзд на Т10-22 - Т10-22 - Богуслав та в
зворотному напрямку.

При русі транспортного засобу по ділянках маршруту, що не
відносяться до доріг загального користування, необхідне додаткове
погодження з їх власниками.

Термін дії погодження - 5 діб з 26.08.2002 до 31.08.2002.

Керівник організації,
що оформила погодження _____

(П.І.В.)

(підпис)

Начальник управління
автомобільних доріг

О.В.Сухоносів

Додаток 3
до пункту 2.16 Порядку

З Р А З О К

Журнал

реєстрації оформлення та видачі погоджень
 проїзду великогабаритних та (або) великовагових
 транспортних засобів

N з/п	Назва організації, яка здійснює	Маршрут руху	Параметри ВТЗ	Розмір					
Дата	Термін дії	При- мітки	загальна довжина, маса, т	плати					
	Видачі погоджень	погоджень	на, м	максимальне навантаження					
	(адреса, на номер			на					
	тел., П.І.Б.)			вісь, т					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13							

Начальник управління
автомобільних доріг

В.О.Сухонос

ТЕМА 5 (4 ГОДИНИ)

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИИ, ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ, ВЫТЕКАЮЩАЯ ИЗ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

1. Форми майнової відповідальності. Втрата, шкода, збиток.
2. Форми майнової відповідальності. Пеня, штраф.
3. Підстави майнової відповідальності.
4. Форми провини.
5. Відповідальність за ушкодження чи втрату перевезеного вантажу.

ПОНЯТИЕ И ПРИЗНАКИ ИМУЩЕСТВЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Принятое на себя автотранспортными предприятиями, организациями и грузоотправителями (грузополучателями) обязанности по договору перевозки выполняются сторонами, как правило, в установленные сроки. Сознательное и добровольное исполнение обязательств является основным условием надлежащей работы автотранспортных предприятий и их клиентуры.

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения участниками правоотношений своих обязанностей правовые нормы предусматривают неблагоприятные для нарушителей последствия — санкции. В автотранспортных отношениях применяются различные виды санкций. Одни санкции выражаются в ограничении нарушителя в каких-либо правах (например, грузоотправитель не имеет права предъявлять груз к перевозке, если не оформил в установленном порядке товарно-транспортную накладную), другие — представляют собой меры организационно-правового характера, применяемые к нарушителю (например, приостановление автотранспортным предприятием подачи автомобилей грузоотправителю, систематически нарушающему условия договора в части надлежащего и своевременного выполнения погрузочно-разгрузочных работ), третьи — заключаются в возложении обязанности возместить убытки, четвертые — уплатить штраф и т. д.

Из общей массы санкций законодательство выделяет такие, которые носят имущественный (денежный) характер. Применение к нарушителю этих санкций, например уплата им соответствующих денежных сумм, и означает возложение на него ответственности за допущенное нарушение. Возмещение автотранспортным предприятием стоимости поврежденного При перевозке груза взыскание с грузоотправителя штрафа за простой автомобилей под погрузкой, уплата штрафа за невыполнение плана перевозки — все это различные меры имущественной ответственности.

Поскольку ответственность является одним из видов санкций, то ей присущи все признаки, характеризующие санкции. Вместе с тем меры ответственности имеют особые черты, которые отличают их от других видов санкций: ответственность всегда носит имущественный характер, т.е. выражается в имущественной (главным образом денежной) форме. Следует иметь в виду, что в автотранспортных отношениях имущественная ответственность не может быть установлена по соглашению сторон, например, в договоре; применяются только те меры имущественной ответственности, которые прямо предусмотрены в соответствующих правовых нормах. Согласно ст. 126 УАТ, всякие соглашения автотранспортных предприятий и организаций с грузоотправителями, грузополучателями, имеющие целью изменить (т.е. увеличить или уменьшить) или устранить ответственность, возложенную на автотранспортные предприятия и организации, грузоотправителей и грузополучателей, считаются недействительными, и всякие отметки об этом в путевых листах, в товарно-транспортных и других документах, не предусмотренных УАТ или Правилами, не имеют силы.

ФОРМЫ ИМУЩЕСТВЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Гражданское законодательство предусматривает, что имущественная ответственность может наступать в форме возмещения убытков и уплаты неустойки (пени, штрафа).

Убытки — это расходы, произведенные предприятием, организацией, учреждением или гражданином, утрата или повреждение их имущества, а также не полученные ими доходы, которые эти лица получили бы, если бы обязательство было исполнено (ст. 36 Основ гражданского законодательства).

Убытки бывают двух видов. Одни состоят в уменьшении наличного имущества и именуется положительным ущербом в имуществе. Например, порча перевозимого груза представляет собой тот положительный ущерб в имуществе, который понес владелец груза. Убытки второго вида — не полученные предприятием или организацией доходы в результате нарушения тех или иных обязанностей со стороны контрагента по договору. В этом случае имущество не уменьшается в размере, но оно и не увеличивается, хотя могло увеличиться, если бы другая сторона по договору надлежащим образом исполнила свои обязанности (иногда убытки такого рода именуется упущенной выгодой).

В автотранспортных отношениях по требованиям, вытекающим из УАТ, в большинстве случаев бывают только убытки первого вида, т.е. положительный ущерб в имуществе. Однако и они возмещаются не полностью, а только в пределах, предусмотренных соответствующими статьями УАТ (например, ст. 135 УАТ). Убытки второго вида (возмещение неполученных доходов) могут быть взысканы только в случае и в порядке, предусмотренных соответствующими нормами УАТ (см. ст. ст. 145, 147, 150, 151).

Неустойка — определенная законом или договором денежная сумма, которая уплачивается при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанностей должником (ст. 187 ГК). Разновидностями неустойки являются штраф и пеня. Штраф — такая неустойка, которая устанавливается заранее в твердом размере или процентном отношении. Так, штрафом является предусмотренная ст. 145 УАТ мера ответственности в твердом размере за отказ от оформления или неправильное оформление товарно-транспортного документа, а также предусмотренная ст. 127 УАТ мера ответственности в процентах за невыполнение плана перевозок.

Пеня — разновидность неустойки, устанавливаемая на случай просрочки исполнения обязательства, определяемая в процентах и взыскиваемая непрерывно за каждый день просрочки. Так, пеня, определенная ст. 103 УАТ в размере 0,5% за каждый день просрочки внесения провозных платежей, представляет собой меру имущественной ответственности за нарушение обязанности по внесению провозной платы.

Так же, как и убытки, неустойка в любой ее форме может взыскиваться только в случаях и в размере, предусмотренных соответствующими статьями Устава автомобильного транспорта. Никакие другие неустойки (штраф, пеня), не предусмотренные УАТ или другими нормами автотранспортного законодательства, не могут взыскиваться ни автотранспортными предприятиями, ни грузоотправителями (грузополучателями).

ОСНОВАНИЯ ИМУЩЕСТВЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Имущественная ответственность предприятий и организаций, а также граждан наступает только при наличии определенных, предусмотренных в нормах права оснований. Такими основаниями по общим нормам гражданского законодательства являются:

- а) противоправное поведение;
- б) наличие определенных вредных последствий, наступивших в результате противоправного поведения;
- в) причинная связь между противоправным поведением и наступившими вредными последствиями;

г) вина лица, нарушившего свои обязанности.

Противоправное (иначе говоря, неправомерное) поведение — это, поведение, которое противоречит, т.е. не соответствует нормам права. Противоправность поведения выражается в несоблюдении требований правовых норм, их нарушении.

В автотранспортных отношениях нарушение правовой нормы заключается главным образом в неисполнении или ненадлежащем исполнении обязанностей, взятых на себя автотранспортными предприятиями и грузоотправителями (грузополучателями). Такое нарушение обычно выражается в не совершении действий, которые та или иная сторона должна была совершить (бездействие). Например, неподача автомобилей, непредъявление груза к перевозке, незаполнение товарно-транспортной накладной, невнесение провозной платы и тому подобные нарушения являются результатом бездействия. Другие нарушения возникают в результате действий, которые совершены ненадлежащим образом. Например, просрочка в доставке груза, порча или его повреждение, неправильное указание в товарно-транспортных документах наименования груза, неправильное проставление в товарно-транспортной накладной времени прибытия и убытия автомобилей представляют собой ненадлежащие действия.

Под вредными последствиями, наступившими в результате противоправного поведения, понимается нанесение убытков (ущерба). Например, в результате необеспечения автотранспортным предприятием сохранности груза он был доставлен с недостаточей. Недостача и есть тот вредоносный результат, который возник вследствие несоблюдения автотранспортным предприятием возложенных на него обязанностей по сохранности груза.

Причинная связь — действительная, реально существующая связь между двумя явлениями, из которых одно порождает (вызывает) другое. Первое именуется причиной, второе — следствием. Причина с неизбежностью порождает данное следствие. Например, просрочка в доставке груза может быть причиной порчи скоропортящихся овощей или фруктов. В этом случае причина — просрочка в доставке породила следствие — порчу груза. Однако для возложения на автотранспортное предприятие ущерба, вызванного порчей груза, необходимо установить, что причиной порчи явилась просрочка в доставке груза. Иначе говоря, убытки, связанные с порчей груза, могут быть взысканы с автотранспортного предприятия лишь тогда, когда будет установлена причинная связь между допущенной просрочкой в доставке и порчей груза. Если же скоропортящийся груз испортился по причинам, не связанным с просрочкой в доставке, например в результате отгрузки отправителем скоропортящихся товаров в ненадлежаще упакованном виде, то ответственность на автотранспортное предприятие не может быть возложена, хотя бы и имела место просрочка в доставке груза. Просрочка в доставке груза в данном случае не явилась причиной его порчи. Такой причиной были допущенные грузоотправителем нарушения. Он и будет нести ответственность за порчу груза.

Вина — определенное психическое отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям. Вина, как правило, необходимое условие ответственности и выражает субъективное отношение правонарушителя к исполнению им обязанностей (своему поведению) и возможным последствиям. При отсутствии вины не наступает и имущественная ответственность. Лишь в порядке исключения за отдельные нарушения, предусмотренные в автотранспортном законодательстве устанавливается ответственность независимо от вины.

Различаются следующие формы вины: умысел и неосторожность. Умысел имеет место тогда, когда лицо осознает (предвидит) противоправный характер своего поведения и желает либо сознательно допускает наступление вредных последствий. Например, предъявление грузоотправителем груза, запрещенного к перевозке, либо груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с заведомо неправильным указанием его наименования или свойств свидетельствует об умышленной вине грузоотправителя. В этом случае грузоотправитель осознает и предвидит противоправный характер своего поведения и допускает возможность причинения автотранспортному предприятию убытков в результате этого.

Неосторожность представляет собой такую форму вины, при которой лицо не предвидит неблагоприятных последствий своего противоправного поведения, но могло и должно было их предвидеть. Например, при нарушении грузоотправителем правил

укладки и крепления груза, небрежном выполнении их грузоотправитель, хотя и не предвидит неблагоприятных последствий своего неправомерного поведения (возможной порчи или повреждения груза), но тем не менее мог, должен был предвидеть, что нарушение, которое он допускает, может привести к порче или повреждению груза.

Различаются две формы неосторожности: грубая и простая. При грубой неосторожности имеют место нарушения элементарных, самых минимальных требований, предъявляемых к поведению обязанного лица. При простой неосторожности минимальные требования соблюдаются, но тем не менее лицо не предпринимает всех необходимых мер для исполнения возложенных на него обязанностей.

Если в допущенном нарушении виновны обе стороны (например, и перевозчик, и грузоотправитель), то применяется смешанная ответственность. Так, если фрукты прибыли в пункт назначения испорченными вследствие того, что отправитель в нарушение установленных правил отгрузил их перезрелыми и нерассортированными, а автотранспортное предприятие на несколько дней просрочило их доставку, то ответственность за порчу фруктов возлагается на обе стороны пропорционально степени вины.

Те или иные неблагоприятные последствия могут возникнуть при отсутствии вины (умышленной или неосторожной) как автотранспортного предприятия, так и грузоотправителя (грузополучателя), т.е. случайно. Случай — невиновное нарушение обязанности, т.е. такое, при котором лицо не предвидит неблагоприятных последствий своего поведения, не могло и не должно было их предвидеть. Например, повреждение груза при транспортировке произошло в результате причин, которые автотранспортное предприятие не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело (например, самовозгорание груза в силу его естественных свойств).

Неблагоприятные последствия могут иметь место не только в связи со случайными обстоятельствами, но и в силу чрезвычайных, непредотвратимых при данных обстоятельствах событий — непреодолимой силы. Непреодолимая сила — объективно непредотвратимое событие, которое не зависит от субъективной воли людей и не подвластно им. Такое событие всегда имеет исключительный, чрезвычайный характер (наводнение, ураган, землетрясение и т.д.) и объективно не может быть предотвращено на данном этапе развития науки и техники. При наличии непреодолимой силы и автотранспортное предприятие, и грузоотправитель (грузополучатель) освобождаются от имущественной ответственности.

Вина автотранспортного предприятия и вина грузоотправителя (грузополучателя) как юридических лиц представляет собой вину органов юридического лица (директора, заместителей директора предприятия или организации), представителей юридического лица и работников предприятия и организации, на которых возложено выполнение определенных служебных или трудовых обязанностей. Например, действия шофера-экспедитора, признанного виновным в нарушении правил уличного движения, в результате чего был поврежден груз, являются в то же время виновными действиями и самого автотранспортного предприятия.

В автотранспортных отношениях действует презумпция вины лица, нарушившего свои обязанности. Презумпция — предположение вины данного лица. Лицо, нарушившее обязательство, предполагается виновным, пока не докажет, что нарушение обязанностей и причинение ущерба произошли не по его вине. Существуют исключения, когда в изъятие из общих правил лицо, нарушившее обязанность, считается невиновным, пока другой стороной не будет доказана его вина. Они предусмотрены ст. 133 УАТ. Во всех остальных случаях предполагается, что лицо, нарушившее обязанность до договору перевозки или другие обязательства, виновно в этих нарушениях. Для освобождения от ответственности именно лицо, нарушившее обязанность, а не какое-либо другое лицо должно доказать свою невиновность.

Перечисленные выше четыре основания ответственности (противоправное поведение, наличие вредных последствий, причинная связь и вина) необходимы для возложения ответственности в форме убытков. При взыскании неустойки (пени, штрафа) достаточно двух оснований: противоправного поведения нарушителя и его вины, так как неустойка взыскивается за сам факт нарушения независимо от наличия или отсутствия убытков.

ЗНАЧЕНИЕ ИМУЩЕСТВЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Применение мер имущественной ответственности к автотранспортным предприятиям, грузоотправителям, грузополучателям, нарушившим обязанности, является важным правовым средством обеспечения государственной дисциплины, прав и интересов предприятий и организаций. Меры имущественной ответственности служат также целям охраны имущественных прав и интересов автотранспортных предприятий и грузоотправителей (грузополучателей), укрепления плановой и договорной дисциплины при перевозках. В целом применение мер имущественной ответственности содействует исполнению норм автотранспортного законодательства в деятельности как автотранспортных предприятий, так и грузоотправителей (грузополучателей).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК

Невыполнение плана перевозок является грубейшим нарушением обязанностей по договору автомобильной перевозки грузов. Автотранспортное законодательство устанавливает в этом случае соответствующие меры имущественной ответственности. За невывоз грузов в количествах, предусмотренных в декадном плановом задании на перевозку, автотранспортное предприятие уплачивает грузоотправителю (грузополучателю) штраф в размере 20% стоимости перевозки невывезенного груза. В таком же размере грузоотправители (грузополучатели) уплачивают автотранспортному предприятию штраф за непредъявление к перевозке груза в количестве, указанном в декадном плановом задании (ст. 127 УАГ).

Как видно из приведенной статьи УАГ, ответственность за невыполнение плана перевозок возлагается лишь при наличии согласованных декадных плановых заданий. Это существенное отличие автомобильных перевозок от других видов перевозок, например железнодорожных. Ответственность за невыполнение плана автоперевозок наступает как ответственность за невыполнение договорных условий о плане. Штраф за невыполнение плана автомобильной перевозки грузов может быть взыскан только при наличии согласованных в договорах декадных плановых заданий.

Стоимость перевозки невывезенного груза определяется исходя из тарифов и среднего расстояния перевозки. Штраф на автотранспортное предприятие и грузоотправителя (грузополучателя) начисляется по окончании каждой декады. По истечении месяца, но не позднее 10-го числа следующего месяца автотранспортное предприятие сообщает грузоотправителю (грузополучателю) расчет по причитающимся суммам штрафа за невыполнение плана перевозок. Сумма штрафа должна быть оплачена автотранспортным предприятием и грузоотправителем (грузополучателем) в 5-дневный срок (ст. 127 УАГ).

Некоторые особенности имеет взыскание штрафа за невыполнение плана перевозок, когда автомобили предоставляются по повременному тарифу. При непредоставлении автомобилей в количестве, предусмотренном в годовом договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом, а также при опоздании подачи этих автомобилей автотранспортное предприятие уплачивает грузоотправителю (грузополучателю) штраф в размере 10% стоимости пользования автомобилями. Последняя определяется исходя из времени пользования или срока подачи, указанных в договоре (ст. 130 УАГ). ^

Если автомобили предоставляются с оплатой по повременному тарифу, грузоотправитель (грузополучатель) также несет соответствующую имущественную ответственность при отказе полностью или частично использовать их в количестве, указанном в годовом договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом.

Автотранспортные предприятия и грузоотправители освобождаются от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок, если оно произошло вследствие:

- а) явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары и т.п.);
- б) аварии на предприятии, в результате которой работа предприятия была прекращена на срок не менее трех суток;
- в) временного прекращения или ограничения перевозки грузов по автомобильным дорогам в установленном порядке (ст. 131 УАТ).

Из приведенного перечня следует, что автотранспортное предприятие и грузоотправитель несут ответственность даже тогда, когда не выполнен план перевозок в силу случайных причин, т.е. без их вины. Такая ответственность независимо от вины в нарушении обязательства наступает, когда на это прямо указано в соответствующих правовых нормах. В автотранспортных правоотношениях это единственное исключение из общего принципа ответственности за вину.

Предусмотренный ст. 131 УАТ перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности, не является исчерпывающим. Автотранспортное законодательство устанавливает и другие основания для освобождения автотранспортного предприятия от ответственности за невыполнение плана перевозок. Так, автотранспортное предприятие освобождается от ответственности за невыполнение плана перевозок, если оно по истечении одного часа ожидания погрузки возвратит подвижной состав в гараж или использует его на других перевозках (ст. 141 УАТ).

Не отвечает автотранспортное предприятие за невыполнение плана перевозок также и в том случае, если оно в соответствии с п. 15 Типового годового договора приостановило подачу автомобилей для неисправного грузоотправителя (грузополучателя). Приостановление подачи в данном случае может повлечь невыполнение плана перевозок для конкретного грузоотправителя. Однако такое невыполнение вызвано правомерными действиями автотранспортных предприятий. Автотранспортное предприятие не отвечает за невыполнение плана перевозок и в том случае, когда оно произошло ввиду неподачи автомобилей из-за неоплаты перевозок грузоотправителем.

Особой формой ответственности за невыполнение плана является ответственность автотранспортных предприятий за неподачу, а грузоотправителей — за неиспользование или отказ от предусмотренных в декадном плановом задании контейнеров. Штраф взыскивается в зависимости от массы брутто контейнера (ст. 127¹ УАТ).

В отличие от ответственности за невыполнение плана перевозок, которая применяется по отношению к объему неперевезенного (не предъявленного) груза, ответственность за невыполнение плана перевозок грузов в контейнерах определяется в зависимости от количества (в штуках) неподанных (неиспользованных) контейнеров и их грузоподъемности.

Ответственность за невыполнение плана перевозок грузов в контейнерах строится на несколько иных условиях, чем ответственность за невыполнение плана перевозок грузов по объему. Принципиальное отличие здесь состоит в том, что стороны отвечают только при наличии их вины (что прямо предусмотрено УАТ), в то время как ответственность за невыполнение плана перевозок по объему наступает независимо от вины.

Уплатой штрафа исчерпывается имущественная ответственность автотранспортного предприятия и грузоотправителя за невыполнение плана перевозок. Никакие другие убытки, связанные с невыполнением плана, не могут быть взысканы сверх суммы штрафа.

При заключении годовых договоров на перевозку грузов автомобильным транспортом между сторонами нередко возникают споры относительно оснований и размера ответственности за невыполнение плана перевозок. Многие грузоотправители предлагают предусматривать ответственность автотранспортного предприятия за невыполнение плана перевозок в повышенном по сравнению с действующим законодательством размере либо установить меры ответственности, не предусмотренные УАТ (например, о возмещении убытков, вызванных простоям механизмов и рабочей силы, и др.). Все эти предложения незаконны, так как в силу ст. 152 УАТ

автотранспортное предприятие, грузоотправители и грузополучатели в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, вытекающих из Устава, несут материальную ответственность лишь в пределах, указанных в соответствующих статьях Устава.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ РАЗОВОГО ЗАКАЗА

Согласно ст. 127 УАТ, аналогично ответственности за невывоз груза в количестве, предусмотренном в декадном плановом задании, или непредъявление груза в том же количестве строится ответственность за невывоз или непредъявление груза по принятому к исполнению разовому заказу. Сторона, не выполнившая обязательство, уплачивает другой стороне штраф в размере 20% от стоимости перевозки невывезенного груза. Равным образом стороны отвечают за непредоставление, опоздание подачи и отказ от использования автомобилей, оплачиваемых по повременному тарифу (ст. 130 УАТ), и за неподачу, неиспользование либо отказ от контейнеров, предусмотренных в принятом к исполнению разовом заказе (ст. 127' УАТ).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕСОХРАННОСТЬ ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА

Автотранспортное предприятие несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его к перевозке до выдачи грузополучателю или до передачи груза в установленных случаях другим предприятиям, учреждениям и организациям (ст. 132 УАТ). Это означает, что автотранспортное предприятие отвечает за несохранность груза, допущенную не только в период самого процесса транспортировки груза, но и в период нахождения его на складах автотранспортных предприятий после принятия груза к перевозке или после доставки в пункт назначения до фактической выдачи получателю.

Основанием имущественной ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза является вина автотранспортного предприятия, осуществляющего перевозку (ст. 74 Основ гражданского законодательства; ст. 382 ГК). Сам по себе факт утраты, повреждения, порчи или недостачи груза в процессе транспортировки еще не влечет применения мер ответственности автотранспортных предприятий; необходимо наличие в этом их вины.

Автотранспортное законодательство различает случаи, когда вина перевозчика в несохранности груза предполагается (действует презумпция виновности автотранспортного предприятия), и случаи, когда перевозчик признается невиновным, пока заявитель претензии не докажет его вины.

По общему правилу ст. 132 УАТ, вина автотранспортного предприятия в недостатке, порче, утрате или повреждении груза предполагается, т.е. считается, что несохранность груза явилась следствием виновных действий перевозчика. Грузоотправитель (грузополучатель), предъявляя требования о взыскании стоимости недостающего, испорченного или поврежденного груза, не обязан доказывать вину перевозчика. Автотранспортное же предприятие, напротив, должно для освобождения себя от ответственности представить необходимые доказательства своей невиновности, т.е. доказать, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые автотранспортное предприятие не могло предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Статья 132 УАТ к числу таких обстоятельств, наличие которых должно доказать автотранспортное предприятие, чтобы освободиться от ответственности, относит:

- а) вину грузоотправителя (грузополучателя);
- б) особые естественные свойства перевозимого груза;
- в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке; применение тары, не соответствующей свойствам

груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;

г) сдачу груза к перевозке без указания в товарно-транспортных документах его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении;

д) сдачу груза к перевозке, влажность которого превышает установленную норму.

Данный перечень является примерным. Автотранспортное предприятие может доказать наличие как этих перечисленных обстоятельств, так и любых других, которые бы подтвердили его невиновность. Если оно не сможет доказать отсутствие своей вины, то несет ответственность за несохранность груза. Например, при перевозке груз сгорел. Согласно заключению органов государственного пожарного надзора, установить причину пожара не представилось возможным. Хотя, казалось бы, вина автотранспортного предприятия не была установлена, Госарбитраж взыскал с перевозчика стоимость сгоревшего груза, поскольку он не доказал свою невиновность. Учитывая сказанное, особенно важно в актах, составляемых при несохранных перевозках, фиксировать факты, позволяющие установить виновных в порче или повреждении груза.

В исключение из общего правила о презумпции вины автотранспортного предприятия в несохранности груза ст. 133 УАТ предусматривает обстоятельства, когда оно, напротив, предполагается невиновным в недостатке, утрате, порче или повреждении груза. К их числу относятся:

а) прибытие груза в исправном автомобиле (контейнере), за исправными пломбами грузоотправителя, а штучного груза — с исправной защитной маркировкой, бандеролями, пломбами грузоотправителя или изготовителя;

б) возникновение недостатка, порчи или повреждения вследствие естественных причин, связанных с перевозкой груза на открытом подвижном составе;

в) перевозка грузов в сопровождении экспедитора грузоотправителя (грузополучателя);

г) недостача груза, не превышающая норм естественной убыли.

Во всех этих случаях считается, что автотранспортное предприятие невиновно в образовавшейся недостатке, порче, повреждении или в утрате груза. Ему достаточно сослаться на то, что несохранность груза произошла в силу причин, перечисленных в приведенной статье Устава. Напротив, для возложения ответственности на автотранспортное предприятие заявитель претензии должен доказать вину перевозчика в утрате, недостатке, порче или повреждении груза. Если таких доказательств он не представит, то автотранспортное предприятие освобождается от ответственности.

Важнейшее практическое значение имеет установление условий ответственности, когда несохранность груза вызвана неисправностью подвижного состава автомобильного транспорта (контейнеров). Данный вопрос решается в зависимости от двух обстоятельств: кем выполняются погрузочно-разгрузочные работы и соответственно этому кем определяется пригодность подвижного состава (контейнеров) для перевозки.

Если грузы перевозятся со склада одного автотранспортного предприятия (грузовой автостанции) на склад другого, то погрузку и выгрузку выполняют сами автотранспортные предприятия. В этом случае на них лежит обязанность определить, насколько подвижной состав (контейнеры) пригоден для перевозки данного груза. За все последствия любой неисправности перевозочных средств (технической или коммерческой) отвечает автотранспортное предприятие.

Если грузы грузит отправитель, на него возлагается ответственность за несохранность груза из-за неисправности перевозочных средств (контейнеров), ибо на нем лежала обязанность определить пригодность средств для перевозки.

Однако при этом необходимо иметь в виду характер неисправности транспортных средств. Она может быть:

явной, т.е. обнаружена грузоотправителем при обычном внешнем осмотре поданных транспортных средств;

скрытой, т.е. имеющей такие неисправности перевозочных средств, которые не могли быть обнаружены при обычном осмотре, без применения каких-либо специальных приспособлений; либо неисправность могла возникнуть в период транспортировки (например, могли разойтись швы контейнера).

При наличии явной неисправности ответственность за несохранность груза несет отправитель. При несохранности же груза из-за неисправности подвижного состава, имеющей скрытый характер или возникшей при перевозке, ответственность несет автотранспортное предприятие. Чтобы освободиться от ответственности, оно в соответствии с общим правилом ст. 132 УАТ обязано доказать, что неисправности не являются скрытыми и не могли возникнуть в ходе перевозки.

При определении характера неисправности учитываются данные акта о техническом состоянии автомобиля (контейнера), оценивается характер самой неисправности, продолжительность нахождения груза в пути и другие условия.

РАЗМЕР ВОЗМЕЩЕНИЯ ПРИ НЕСОХРАННОСТИ ГРУЗА

За утрату или недостачу груза автотранспортное предприятие отвечает в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза. За порчу или повреждение груза оно несет ответственность в размере той суммы, на которую понизилась стоимость данного груза (ст. 135 УАТ).

Наряду с возмещением стоимости утраченного или недостающего груза, а также сумм, на которые понизилась стоимость испорченного или поврежденного груза автотранспортное предприятие возвращает также провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, при условии, что эта плата не входит в цену груза (ст. 135 УАТ). Никакие другие суммы убытков, причиненных грузоотправителям (грузополучателям) утратой, порчей, повреждением или недостачей груза, сверх указанных сумм не возмещаются.

На практике нередки случаи, когда в общую сумму ущерба, предъявленного к взысканию с автотранспортного предприятия, включаются такие расходы, как убытки от недополучения плановой прибыли, ущерб, вызванный простым рабочей силы и механизмов из-за недополучения сырья в результате недостачи или порчи груза, и т.п. Органы арбитража, руководствуясь ст. ст. 135 и 152 УАТ, отказывают в возмещении подобных расходов как не предусмотренных законодательством.

Если груз был сдан к перевозке с объявленной ценностью, то за его утрату автотранспортное предприятие отвечает в размере объявленной ценности. Однако если будет доказано, что объявленная ценность груза ниже его действительной стоимости, возмещается фактическая стоимость утраченного груза (п. «в» ст. 135 УАТ).

Стоимость утраченных, недостающих, испорченных или поврежденных грузов возмещается на основе счета грузоотправителя. Если по утраченному, недостающему, испорченному или поврежденному грузу грузоотправитель (грузополучатель) был обязан уплатить налог с оборота, а счет грузоотправителя выписан по ценам без налога с оборота, то к сумме счета заявителем претензии добавляется соответствующая сумма налога с оборота. Эта сумма должна быть подтверждена справкой финансового органа (ст. 136 УАТ). При внутрисистемных перевозках, когда расчеты между грузоотправителем и грузополучателем производятся по ценам без налога с оборота (однако по реализации таких грузов в бюджет уплачивается налог с оборота), вместо справки финансового органа автотранспортному предприятию может быть представлена выписка из прейскуранта оптовых цен промышленности с налогом с оборота.

Особая мера ответственности предусмотрена в случае использования автотранспортным предприятием для своих нужд грузов, принятых к перевозке.

Автотранспортное предприятие обязано возместить стоимость груза в двойном размере, а виновные лица привлекаются в установленном порядке к ответственности (ст. 135 УАТ).

Грузоотправитель и грузополучатель вправе потребовать возмещения стоимости груза и считать груз утраченным, если он не был выдан грузополучателю по его требованию в определенные сроки: при городских и пригородных перевозках — по истечении 10 дней со дня приема груза; при междугородных перевозках — 30 дней по истечении срока доставки; при перевозке в прямом смешанном сообщении — по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке (ст. 139 УАТ). Истечение указанных сроков является основанием для признания груза утраченным. Однако если груз, за утрату, или недостачу которого автотранспортное предприятие выплатило соответствующие суммы, впоследствии будет найден, то грузополучатель (грузоотправитель) вправе потребовать его выдачи, возвратив суммы, полученные за его утрату или недостачу (ст. 140 УАТ).

В случае необоснованной выдачи груза ненадлежащему грузополучателю автотранспортное предприятие или организация уплачивает грузоотправителю помимо стоимости указанного груза штраф в размере 25 руб. (ст. 145 УАТ).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ

Автотранспортное предприятие отвечает за нарушение сроков доставки груза в междугороднем сообщении. В этом случае оно уплачивает грузополучателю штраф в размере 12% провозной платы за каждые сутки просрочки. Однако общая сумма штрафов за просрочку в доставке не должна превышать 60% провозной платы.

За просрочку в доставке груза, как и за другие нарушения, автотранспортное предприятие отвечает по принципу вины. Его вина предполагается, и, чтобы освободить себя от ответственности, оно должно доказать, что просрочка произошла не по его вине.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕСВОЕВРЕМЕННУЮ ПОДАЧУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Для обеспечения ритмичной работы автомобильного транспорта ст. 129 УАТ устанавливает ответственность за опоздание подачи подвижного состава в пункт погрузки в виде штрафа. Так, в соответствии с указанной статьей УАТ за опоздание подачи автомобиля (автопоезда) к пункту первой погрузки по сравнению с согласованным графиком автотранспортное предприятие уплачивает заказчику штраф в размере 8 коп. за каждую минуту, но не более 5 руб. за каждый случай несвоевременной подачи. Такой штраф взыскивается только при работе автомобилей по сдельным (и исключительным) тарифам. При работе по повременным тарифам опоздание подачи автомобилей к пункту погрузки влечет наступление иной ответственности (см. ст. 130 УАТ).

Основанием имущественной ответственности является наличие вины автотранспортного предприятия. Этот вывод вытекает из того факта, что, поскольку УАТ не регламентирует данного вопроса, должны применяться нормы общегражданского законодательства об ответственности лишь при наличии вины.

Если в результате опоздания подачи автомобилей не выполнен план перевозок, то автотранспортное предприятие несет за это ответственность, предусмотренную УАТ, независимо от уплаты штрафа за несвоевременную подачу автомобилей. Соответствующие разъяснения на этот счет содержатся также в п. 17 инструктивных указаний Госарбитража.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРОСТОЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЗАДЕРЖКУ КОНТЕЙНЕРОВ

Простой подвижного состава в пунктах погрузки или выгрузки является грубейшим нарушением государственной дисциплины и влечет имущественную ответственность грузоотправителей и грузополучателей. Грузоотправители (грузополучатели) отвечают не только за простой подвижного состава непосредственно под погрузкой или выгрузкой, но также за простой автомобиля по вине грузополучателя или грузоотправителя в гараже автотранспортного предприятия или в пути следования (ст. 141 УАТ).

За простой автомобиля грузоотправители (грузополучатели) уплачивают автотранспортному предприятию штраф за каждую минуту простоя автомобиля или автопоезда, размер которого определяется в зависимости от их грузоподъемности (ст. 141 УАТ).

При простое специализированных автомобилей (рефрижераторов, изотермических, автоцистерн и автофургонов различного назначения) размер штрафа увеличивается в два раза.

Штраф за простой автомобилей взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана перевозок. Основанием для начисления за простой автомобилей служит отметка в товарно-транспортном документе и путевом листе о времени прибытия и убытия автомобилей. При простое автомобилей в гараже таким основанием является письменный отказ грузоотправителя или грузополучателя. По истечении одного часа ожидания погрузки автотранспортное предприятие вправе вернуть подвижной состав в гараж либо использовать на других перевозках. В этом случае перевозка признается несостоявшейся, начисление штрафов за простой прекращается и автотранспортное предприятие ответственности за невыполнение перевозки не несет (ст. 141 УАТ).

Автотранспортное предприятие лишается права взыскивать с грузоотправителей (грузополучателей) штраф за простой под погрузку по первой езде (при опоздании подачи автомобиля в пункт погрузки по сравнению с согласованным временем более чем на 30 мин. — ст. 141 УАТ).

Условием имущественной ответственности грузоотправителей (грузополучателей) за простой автомобилей является их вина в допущенном нарушении. Бремя доказывания отсутствия вины лежит на них самих. Автотранспортным предприятиям, взыскивающим санкции за простой, достаточно представить доказательства лишь самого факта простоя.

Уплатой штрафа за простой исчерпывается имущественная ответственность грузоотправителей (грузополучателей). За задержку контейнеров сверх установленных норм грузоотправитель и грузополучатель уплачивают штраф в зависимости от массы брутто контейнера. Так, при массе брутто 5 т взыскивается штраф в размере 20 коп. в час; 10 т. - 30 коп. в час; 20 т - 60 коп. в час- 30 т — 90 коп. в час. Штраф за задержку контейнеров взыскивается независимо от штрафа за невыполнение плана перевозок грузов в контейнерах (ст. 141 УАТ).

Грузоотправитель и грузополучатель освобождаются от уплаты штрафа за задержку контейнеров, если она произошла по причине явлений стихийного характера (заносы, наводнения, пожары и т.п.) или аварии на предприятии, в результате которых в соответствии с действующими положениями запрещено проводить погрузочно-разгрузочные работы (ст. 143 УАТ). Отсюда следует, что ответственность грузоотправителей наступает независимо от вины аналогично ответственности за невыполнение плана перевозок.

Более строгие меры имущественной ответственности применяются к грузоотправителям при задержке автомобилей и контейнеров, вызванной тем, что к товарно-транспортным накладным не были приложены документы, требуемые

таможенными, санитарными и другими административными правилами. В этом случае грузоотправители и грузополучатели не только уплачивают штраф за простой автотранспортных средств и задержку контейнеров, но и возмещают понесенные автотранспортными предприятиями по этой причине убытки. Однако убытки взыскиваются лишь в части, не покрываемой штрафом (ст. 36 Основ гражданского законодательства).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОТКАЗ ОТ ОФОРМЛЕНИЯ ИЛИ НЕПРАВИЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ

За отказ от оформления или неправильное оформление товарно-транспортных документов, а также путевых листов грузоотправитель и грузополучатель уплачивают штраф в размере 7 руб. с каждого товарно-транспортного документа или путевого листа (ст. 145 УАТ). Уплатой указанного штрафа ограничивается их ответственность. Ответственность за неправильное указание наименования груза и предъявление грузов, запрещенных к перевозке.

За предъявление груза, запрещенного к перевозке, или груза, требующего при перевозке особых мер предосторожности, с неправильным указанием наименования или свойства груза с грузоотправителя, помимо взыскания причиненных автотранспортному предприятию или организации убытков, взыскивается штраф в размере пятикратной провозной платы по наивысшему тарифу за все расстояние перевозки (ст. 145 УАТ).

Помимо взыскания штрафов автотранспортное предприятие имеет право взыскать с грузоотправителя (грузополучателя), допустившего такие нарушения, причиненные убытки. Они взыскиваются в полной сумме сверх штрафа и независимо от него.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УБЫТКИ, ПРИЧИНЕННЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ИНЫМИ НАРУШЕНИЯМИ

Грузоотправитель и грузополучатель обязаны возместить автотранспортному предприятию или организации убытки, причиненные вследствие перегруза, повреждения подвижного состава при погрузке или разгрузке, неправильной погрузки, упаковки или неправильного крепления груза (ст. 150 УАТ).

Убытки возмещаются в полной сумме, включая расходы, причиненные повреждением подвижного состава, а также другие расходы и не полученные автотранспортным предприятием доходы (прибыль), которые оно могло бы получить, если бы не было допущено данных нарушений.

Грузополучатели, не принявшие от автотранспортных предприятий при централизованном вывозе со станций железных дорог, из портов (пристаней) и аэропортов груз в сроки, установленные соответствующими уставами (кодексами) или иными правовыми нормами, должны возместить автотранспортным предприятиям возникшие в результате этого убытки. Такими убытками могут быть, в частности, уплаченные автотранспортными предприятиями станциям железных дорог, портам (пристаням) и аэропортам сборы за хранение груза сверх установленных сроков, а также различного рода штрафы (ст. 151 УАТ).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕДОГРУЗ КОНТЕЙНЕРОВ

За недогруз контейнеров массой брутто 10, 20 и 30 т до технической нормы или полной грузоподъемности (вместимости) грузоотправитель уплачивает автотранспортному предприятию штраф, размер которого определяется тарифами. Если грузоотправитель произведет догрузку контейнеров, то штраф не взыскивается (ст. 144 УАТ).

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ДОСТОВЕРНОСТЬ ДАННЫХ, УКАЗЫВАЕМЫХ В ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТАХ

Правильное заполнение грузоотправителями, грузополучателями и автотранспортными предприятиями товарно-транспортных документов, соответствие указываемых там данных фактически выполненным объемам перевозок имеет исключительное значение. На основании этих данных учитывается выполнение плана перевозок, производятся расчеты за перевозки между автотранспортными предприятиями и грузоотправителями (грузополучателями), списываются расходные материалы, выплачивается заработная плата и премии водителям и другим работникам автомобильного транспорта.

Автотранспортные предприятия и пользующиеся их услугами предприятия, организации, учреждения обязаны принимать все меры для обеспечения правильного оформления товарно-транспортных документов. Неправильное заполнение товарно-транспортных документов приводит к искажению отчетных данных о выполненной транспортной работе, к незаконному получению автотранспортными предприятиями доходов, излишней выплате заработной платы и премии, создает предпосылки для злоупотреблений с горюче-смазочными материалами.

В целях дополнительного контроля за достоверностью данных этих документов предприятия, организации, учреждения-грузоотправители (грузополучатели) и автотранспортные предприятия обязаны не реже одного раза в квартал сверять объемы фактически перевезенных грузов.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ПО ДОГОВОРАМ НА ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ ЗАВОЗ (ВЫВОЗ) ГРУЗОВ

За нарушение обязательств по договорам на централизованный завоз (вывоз) грузов установлена имущественная ответственность. Типовые договоры предусматривают в виде общего правила, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договорам стороны несут взаимную материальную ответственность: по автомобильным перевозкам — в соответствии с УАТ, по другим перевозкам — в соответствии с нормативными актами, регулирующими деятельность данного вида транспорта (Уставом железных дорог, Уставом внутреннего водного транспорта, Кодексом торгового мореплавания, Воздушным кодексом).

При вывозе груза автотранспортные предприятия отвечают за сохранность груза с момента принятия к перевозке от станции железной дороги, порта (пристани), аэропорта до сдачи его грузополучателю; при завозе груза — с момента принятия груза от грузоотправителя до сдачи его станции железной дороги, порту (пристани), аэропорту. Обстоятельства, которые могут служить основанием для взаимной имущественной

ответственности автотранспортных предприятий и предприятий другого вида транспорта, удостоверяются актами по форме, предусмотренной в приложениях к Правилам централизованного завоза (вывоза) грузов.

Согласно ст. 128 УАТ, при централизованном завозе (вывозе) груза предприятия и организации автомобильного транспорта, железные дороги, порты (пристани), аэропорты несут взаимную материальную ответственность за невыполнение согласованных между ними суточных объемов перевозок в порядке и размерах, предусмотренных Правилами централизованного завоза (вывоза) грузов. Действующие Правила предусматривают такую ответственность в размере 20 коп. за каждую тонну невывезенного или непредъявленного груза.

Автотранспортные предприятия при несвоевременном вывозе грузов уплачивают отделениям железных дорог, портам (пристаням), аэропортам сборы за хранение грузов, а за задержку контейнеров — штрафы, предусмотренные соответствующими статьями УЖД, УВВТ, ВК и КТМ.

Однако в случаях, когда несвоевременный вывоз грузов или задержка контейнеров произошли вследствие необеспечения станцией железной дороги, портом (пристанью), аэропортом погрузки и разгрузки поданных автомобилей, автотранспортные предприятия и организации освобождаются от уплаты сбора за хранение грузов, а также штрафа за задержку контейнеров.

Если просрочка вывоза груза или задержка возврата контейнеров автотранспортным предприятием произошли вследствие вины грузополучателей, нарушивших при централизованном вывозе грузов со станций железных дорог, из портов (с пристаней) и аэропортов свою обязанность принять прибывший в их адрес груз от автотранспортного предприятия в сроки, установленные транспортными уставами (кодексами) соответствующих видов транспорта или изданными на основании их правилами, то они возмещают автотранспортному предприятию уплаченные другому виду транспорта сборы за хранение и штрафы, и другие убытки.

Отделения железных дорог, порты (пристани), аэропорты несут, согласно ст. 146 УАТ, ответственность перед автотранспортными предприятиями за простой автомобилей и отказ от оформления или неправильное оформление товарно-транспортных документов в том же размере, в котором эта ответственность установлена для грузоотправителей (грузополучателей).

Автотранспортные предприятия и отделения железных дорог, порты (пристани), аэропорты несут также взаимную имущественную ответственность за повреждение подвижного состава, механизмов при выполнении погрузочно-разгрузочных операций. Кроме того, отделения железных дорог, порты (пристани), аэропорты обязаны возместить автотранспортному предприятию убытки, происшедшие по их вине вследствие перегруза подвижного состава, неправильной погрузки или неправильного крепления грузов.

ТЕМА 6 (4 ГОДИНИ)

ТРАНСПОРТНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

1. Типові форми єдиної первинної транспортної документації.
2. Застосування єдиної первинної транспортної документації.
3. Заповнення подорожнього листа типової форми № 2 перед видачею водієві.
4. Заповнення подорожнього листа типової форми № 2 після видачі водієві й у шляху (на маршруті).
5. Заповнення подорожнього листа типової форми № 2 при поверненні автомобіля в гараж.
6. Заповнення подорожнього листа типової форми № 2 після здачі водієм подорожнього листа.
7. Заповнення товарно-транспортних накладних типової форми №1-ТН до прибуття автомобіля до відправника вантажу.
8. Заповнення товарно-транспортних накладних типової форми №1-ТН після прибуття автомобіля й у дорозі.
9. Заповнення товарно-транспортних накладних типової форми №1-ТН у вантажоодержувача.
10. Заповнення товарно-транспортних накладних типової форми №1-ТН перевізником.
11. Заповнення талона замовника типової форми №1-ТЗ.

Загальні питання щодо обліку транспортної роботи вантажного автомобіля

Наказом Держкомстату України 17.06.2008р. №191 затверджена річна форма №2-тр «Звіт про роботу автотранспорту». Інструкція про складання відповідної форми затверджена 29.03.2003р. №319 та зареєстрована в Мінюсті України 10.10.2003р. №918/8239.

До первинної транспортної документації для перевезення вантажів автомобільним транспортом відносяться:

- подорожній лист вантажного автомобіля у міжнародному сполученні – типова форма №1 (міжнародна);
- подорожній лист вантажного автомобіля – типова форма №2 (що діє у межах України);
- товарно-транспортна накладна – типова форма №1-ТН;
- талон замовника – типова форма №1-ТЗ (при роботі автомобіля за погодинною формою оплати транспортних послуг).

Форми єдиної транспортної документації, затверджені спільним наказом Міністерства транспорту і Міністерства статистики України № 488/346 від 29.12.1995р. і введені в дію з 1 січня 1996 р.

Використання в обліковій практиці первинної транспортної документації невстановлених форм не допускається.

Загальні відомості про подорожній лист вантажного автомобіля форми №2

Залежно від діяльності, яка провадиться підприємством чи установою, виду автомобіля (вантажний чи легковий), його підпорядкованості застосовується одна з трьох вищеназаних типових форм подорожнього листа. Застосування подорожнього листа обов'язкове всіма суб'єктами підприємницької діяльності, установами і організаціями незалежно від відомчого підпорядкування та форми власності, які експлуатують вантажні та службові легкові автомобілі або для яких за їх замовленням здійснюється транспортне обслуговування такими автомобілями.

Перевізники, які експлуатують вантажні автомобілі, як власні, так і орендовані (без водія), а також підприємства і установи при експлуатації службового легкового автомобіля зобов'язані при випуску автомобіля на лінію видавати водієві оформлений подорожній лист відповідної типової форми.

Експлуатація вантажного або службового автомобіля без подорожнього листа затвердженої типової форми забороняється.

Подорожні листи типових форм, оформлені належним чином, видаються водію під розписку:

1) №1 (міжнародна) – видається на строк відрядження автомобіля і водія для перевезення вантажу у міжнародному сполученні, визначений відповідно до наказу чи розпорядження перевізника;

2) №2 – тільки на один робочий день (зміну), за умови здачі водієм подорожнього листа за минулий день роботи.

На довший строк подорожні листи типової форми №2 видаються у тих випадках, коли водій виконує перевезення вантажів у міжміському сполученні понад одну добу відповідно до наказу чи розпорядження перевізника або керівника підприємства;

На довший строк подорожній лист видається у разі транспортного обслуговування у міжміському сполученні понад одну добу відповідно до наказу чи розпорядження перевізника.

До категорії службових легкових автомобілів належать легкові автомобілі, які перебувають на балансі юридичних осіб усіх форм власності і використовуються для задоволення власних потреб, а також можуть надаватися замовнику на договірних умовах (з водієм). Подорожній лист службового легкового автомобіля типової форми №3 є для перевізника підставою для обліку транспортної роботи та списання витраченого пального на загальний пробіг службових легкових автомобілів, а також для взаєморозрахунків між перевізником і замовником за надання транспортних послуг.

Заповнення подорожнього листа стосується не тільки перевезення вантажів на комерційній основі, але й поїздок для власних потреб підприємства чи фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності. Підставою для здійснення транспортної операції є належним чином оформлені ТТН типових форм, що додаються до подорожнього листа.

Ця вимога поширюється на всі види перевезень вантажів автомобільним транспортом, незалежно від умов оплати за його роботу (відрядна, погодинна, покілометрова, інша) та видів перевезення (внутрішньоміське, приміське, міжміське, міжнародне).

Перевезення вантажними автомобілями власних речей громадян за їх замовленням здійснюється за подорожнім листом, до якого додається квитанція (прибутковий касовий ордер) на оплату транспортних послуг.

Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належним чином оформлених подорожніх листів разом з ТТН, а при користуванні автомобілями, робота яких оплачується виходячи з часу роботи автомобіля у замовника, – тільки подорожніх листів.

Подорожній лист вантажного автомобіля – це документ, без якого перевезення вантажів не допускається.

Далі ми докладніше розглянемо тільки подорожній лист вантажного автомобіля типової форми №2.

Заповнення подорожнього листа типової форми №2 до його видачі водієві

Подорожній лист автомобіля – первинний документ обліку вантажних автомобільних перевезень, що всебічно характеризує роботу автомобіля і водія з моменту їх виїзду з автотранспортного підприємства і до повернення на підприємство.

Перед виданням водієві подорожнього листа вантажного автомобіля відповідальна особа перевізника або вантажовідправника, якщо перевезення вантажу здійснюється власним транспортом:

1) на лицьовому боці у лівому верхньому куті ставить штамп перевізника або підприємства, під назвою документа записує дату його видання (число, місяць, рік). Ці дані повинні відповідати даті реєстрації подорожнього листа у реєстраційному журналі.

При погодинній оплаті транспортної роботи на лицьовому боці подорожнього листа у верхньому правому куті проставляється штамп "Погодинна". До погодинного подорожнього листа додаються по два примірники талона замовника для кожного замовника. Вони є підставою для розрахунків перевізника та замовника автотранспорту при погодинній формі оплати транспортних послуг;

2) у рядку "Режим роботи" визначає найменування режиму роботи водія (робота в будні, відрядження, загальний облік робочого часу,

щоденний облік робочого часу, робота у вихідні дні, по графіку тощо), згідно з яким проводиться нарахування заробітної плати;

3) у рядку "Колона" вказує номер колони, до складу якої належить автомобіль;

4) у рядку "Бригада" вказує номер бригади, до складу якої належить водій;

5) у рядку "Автомобіль" фіксує марку автомобіля і його державний номер. Поряд вказує гаражний номер автомобіля;

б) у рядках "Причіп" зазначає державний і гаражний номери причепів і напівпричепів, якщо для перевезення виділено автопоїзд;

7) у рядку "Водій" вказує прізвище, ініціали, номер службового посвідчення, клас і табельний номер водія, якому буде видано цей подорожній лист;

8) у рядку "Супроводжуючі особи" вказуються прізвища, ініціали осіб, які супроводжують автомобіль при виконанні завдання (вантажники, експедитори, стажери тощо).

При виконанні міжміських перевезень та для забезпечення безпеки руху вантажів до подорожнього листа форми №2 за погодженням сторін може додаватися маршрутний лист, в якому зазначаються маршрут, контрольні пункти, пункт відпочинку, графік руху тощо, що передбачено договором на перевезення вантажу між перевізником і замовником автотранспорту.

На цьому заповнення адресної частини подорожнього листа закінчується.

Розділ "Робота водія та автомобіля", залежно від того, хто виконує функції перевізника, заповнюється ним на підставі:

1) заявки замовника автотранспорту;

2) умов договору;

3) наказу керівника підприємства, якщо перевезення вантажу здійснюється власним транспортом.

У розділі "Робота водія та автомобіля":

1) у графах 2 і 3 "Час за графіком" диспетчер вказує час за графіком (години, хвилини) виїзду з гаража і повернення автомобіля у гараж;

2) у графі 4 "Нульовий пробіг" диспетчер вказує значення нульового пробігу в км в залежності від завдання водієві (розташування замовника(ків));

3) у графі 5 "Показання спідометра" механік (або інша відповідальна особа перевізника) записує показання спідометра при виїзді автомобіля з гаража на лінію;

4) у графі 6 "Час фактичний" диспетчер записує фактичний час (год, хв) виїзду автомобіля.

У розділі "Рух пального" заправник або інша відповідальна особа:

1) у графі 7 "Марки пального" вказує марку пального, яка використовується на цьому автомобілі (скраплений газ, бензин, дизельне пальне);

2) у графі 8 "Код марки" – код згідно з класифікацією;

3) у графі 9 "Видано" вказує кількість виданого пального;

4) у графі 10 "Залишок при виїзді" робить запис про залишок пального при виїзді автомобіля за даними попереднього подорожнього листа, визначає загальну кількість пального, що видане водієві при виїзді (міститься в баках автомобіля).

У рядку "Підписи" заправник, механік та диспетчер власним підписом у відповідному рядку засвідчують зроблені записи щодо заправлення паливом автомобіля, передання автомобіля водієві у технічно справному стані та дозвіл на виїзд.

Наступним заповнюється розділ "Завдання водієві". У цьому розділі записується:

1) у графі 14 "В часі розпорядження" – найменування замовника автотранспорту, на адресу якого має прибути автомобіль для виконання завдання;

2) у графах 15 і 16 "Час" – час (години, хвилини) прибуття автомобіля до замовника автотранспорту і вибуття від нього згідно з заявкою або графіком роботи;

3) у графі 17 "Кількість годин" – загальний час, на який буде надано автомобіль замовникові автотранспорту (різниця даних граф 16 і 15).

4) Строки доставки вантажів при міжміських перевезеннях обумовлюються спільно перевізником і замовником виходячи з дорожніх умов між пунктами приймання вантажу для перевезення і видавання його в пункті призначення. Ці строки письмово фіксуються в заявці або разовому договорі;

5) у графі 18 "Звідки взяти вантаж" – назва пункту навантаження автомобіля;

6) у графі 19 "Куди доставити вантаж" – назва пункту розвантаження автомобіля;

7) у графі 20 "Найменування вантажу" – найменування вантажу, що підлягає перевезенню, згідно з ТТН вантажовідправника.

8) у графі 21 "Кількість поїздок з вантажем" – розрахункова кількість поїздок з вантажем, що потрібна для повного виконання завдання (визначається на підставі маси вантажу, який треба перевезти, і вантажопідйомності автомобіля);

9) у графі 22 "Відстань" – відстань у кілометрах між пунктами навантаження і розвантаження вантажу після кожної поїздки, яка

визначається за даними дорожніх органів або на підставі таблиць відстаней, затверджених в установленому порядку;

10) у графі 23 "Перевезення" – кількість вантажу в тоннах, що потрібно перевезти.

Треба зазначити, що право змінити завдання, вказане в розділі "Завдання водієві", має тільки перевізник. У виняткових випадках замовник автотранспорту може за узгодженням з перевізником змінити завдання з відповідним записом у рядку "Особливі відмітки".

Якщо на автотранспорті здійснюється перевезення небезпечного вантажу, то у подорожньому листі у верхньому лівому куті робиться червоним кольором відмітка "Небезпечний вантаж". Додатково у графі "Особливі відмітки" зазначається номер вантажу (№1170) за списком ООН (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів) і протокол про підписання (ООН, Нью-Йорк, 1990 рік).

Далі диспетчер перевізника або вантажовідправника:

1) у рядку "Посвідчення водія перевірів, завдання видав, видати пальне" записує літерами розрахункову кількість пального, що належить видати водієві для виконання завдання з урахуванням залишку пального з попереднього дня роботи;

2) у рядку "Підпис диспетчера" диспетчер або інша відповідальна особа власним підписом засвідчує достовірність заповнених ним реквізитів подорожнього листа і наявність у водія посвідчення водія.

Після оформлення і заповнення цих рядків подорожній лист передається водієві автомобіля, на якому буде здійснюватися перевезення вантажу.

Заповнення подорожнього листа після видачі його водієві

Наступним кроком у заповненні подорожнього листа є проходження медичного огляду водієм. Річ у тім, що медичний огляд здійснюється з метою визначити здатність водія до безпечного керування транспортними засобами. Зазначений огляд включає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові і післярейсові огляди, а також позачергові огляди, зумовлені необхідністю. Власники підприємств, керівники установ несуть відповідальність згідно з чинним законодавством за організацію і своєчасність проходження працівниками обов'язкових медичних оглядів і допуск їх до роботи без наявності необхідного медичного висновку. За домовленістю перевізника і замовника автотранспорту передрейсовий медичний огляд водіїв може бути проведено власним коштом у відповідному лікувальному закладі.

Лікар або інший медичний працівник, який здійснює передрейсовий медичний огляд, після його проведення власним

підписом і штампом засвідчує стан здоров'я водія і можливість допуску його до управління автомобілем у рядку "Водій за станом здоров'я до управління допущений".

Після проходження медичного огляду і отримання дозвільного підпису лікаря водій дає подорожній лист механіку або іншій відповідальній особі, який у рядку "Виїзд дозволений, підпис механіка" засвідчує власним підписом передачу автомобіля в технічно справному стані і дозвіл на виїзд з гаража.

Водій, зі свого боку, у рядку "Автомобіль прийняв, підпис водія" власним підписом засвідчує прийняття автомобіля технічно справним і одержання завдання на роботу.

На цьому закінчується оформлення подорожнього листа у перевізника перед виїздом автомобіля.

Оформлений подорожній лист, завірений перевізником, при пред'явленні водієм, який виконує обов'язки експедитора, є підставою для одержання ним вантажу для перевезення з матеріальною відповідальністю перевізника.

Заповнення подорожнього листа на маршруті руху і при поверненні автомобіля

Після відправлення автомобіля на маршрут вносити записи у подорожній лист мають право:

- вантажовідправник;
- органи ДАІ, МВС;
- інші уповноважені органи.

У разі необхідності змінити маршрут руху проти зазначеного у "Завданні водієві" вантажовідправник робить відповідні записи у розділі "Послідовність виконання завдання":

– у графі 30 "Маршрут руху – звідки" вказує нові назви пунктів, звідки здійснено перевезення вантажу, згідно з рядком "Пункт навантаження" ТТН;

– у графі 31 "Маршрут руху – куди" вказує нові назви пунктів, куди здійснено перевезення вантажу, згідно з рядком "Пункт розвантаження" ТТН.

У разі зміни маршруту руху з інших непередбачених причин для виконання спеціального завдання або порушення водієм Правил дорожнього руху відповідні особи органів ДАІ МВС та інших уповноважених органів роблять відповідний запис у розділі "Особливі відмітки" на лицьовому боці подорожнього листа.

При поверненні в гараж водій здає подорожній лист відповідальній особі перевізника або вантажовідправника (при перевезенні вантажу власним транспортом), яка перевіряє повноту і правильність заповнення реквізитів. Разом з подорожнім листом

перевізнику здаються інші супровідні документи (лист контрольних перевірок температури у кузові авторефрижератора тощо). Відповідальна особа перевізника або вантажовідправника у розділі "Рух пального, літрів" заповнює графу 11 "Залишок при поверненні" і засвідчує ці дані власним підписом.

У свою чергу, водій у рядку "Здав водій" власним підписом підтверджує здавання автомобіля відповідальній особі в технічно справному або несправному стані, про що робить відповідну відмітку.

Прийняття автомобіля від водія здійснює механік, який власним підписом у рядку "Прийняв механік" засвідчує достовірність заповнення граф 5 і 6 розділу "Робота водія та автомобіля" і прийняття автомобіля від водія в технічно справному (несправному) стані.

Далі відповідальна особа остаточно заповнює розділ "Робота водія та автомобіля":

- у графі 4 "Нульовий пробіг" за таблицею відстаней визначає відстань від гаража до першого пункту навантаження і від останнього пункту розвантаження до гаража;

- у графі 5 "Показання спідометра", рядок "Повернення в гараж", заповнює показники спідометра у кілометрах;

- у графі 6 записує фактичний час повернення автомобіля в гараж (число, місяць, година, хвилина).

Розділ "Рух пального, літрів" доповнюється записами:

- у графі 12 "Час роботи спецустаткування" відповідальна особа записує час роботи спецустаткування на підставі даних граф 15 – 22 розділу "Вантажно-розвантажувальні операції" доданих до подорожнього листа ТТН (робота автономної охолоджувальної установки, підйомника тощо);

- у графі 13 "Час роботи двигуна" записує час роботи двигуна на підставі даних граф 16, 21, 22 розділу "Вантажно-розвантажувальні операції" доданих до подорожнього листа ТТН.

Ці реквізити потрібні для визначення норми витрати пального. Достовірність заповнення цих даних відповідальна особа перевізника або вантажовідправника підтверджує власним підписом під зазначеними графами.

Далі відповідальна особа заповнює розділ "Послідовність виконання завдання" (зворотний бік). На підставі ТТН проставляє:

- у графі 24 "№ поїздок" - порядкові номери поїздок;

- у графі 25 "Номери ТТН і талонів замовника" вказує номери ТТН (талонів замовника) за кожною поїздкою;

- у графі 26 "Відпрацьовано" – відпрацьований час роботи автомобіля (години, хвилини);

– у графі 27 "Перевезено" за графами 27, 28 – кількість перевезеного вантажу (тонн брутто);

– у графі 28 "Виконано" і у графі 29 – виконаного вантажообороту (ткм);

– у графі 29 "Підпис та печатка вантажовідправника" засвідчуються записи у графах 24 – 28.

Після цього відповідальна особа визначає у рядку "ТТН у кількості" – загальну кількість ТТН, що додаються до подорожнього листа.

Ці записи засвідчують власними підписами водій – у рядку "Здав водій" та відповідальна особа – "Прийняв диспетчер".

Заповнення подорожнього листа для визначення результатів роботи

Оформлений таким чином подорожній лист передається на обробку таксувальнику для подальших розрахунків, обліку транспортної роботи та визначення її вартості.

Для цього заповнюються показники розділу "Результати роботи автомобіля і причепів":

– у графі 32 "Витрати пального за нормою" визначаються витрати пального за загальним пробігом і виконаними тонно-кілометрами для певної марки автомобіля з урахуванням коефіцієнта зміни норми витрати пального залежно від умов експлуатації автомобіля.

Такі дані наведені у наказі Мінтрансу від 10.02.98 р. №43 "Про затвердження норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті";

– у графі 33 "Витрати пального фактично" визначаються фактичні витрати пального, які дорівнюють сумі показників залишку пального при виїзді (графа 10 розділу "Рух пального") та виданого пального (графа 9 розділу "Рух пального") за мінусом залишку пального при поверненні автомобіля в гараж (графа 11 розділу "Рух пального, літрів");

– у графах 34 "Час в наряді автомобіля" показники дорівнюють різниці між показниками фактичного часу повернення автомобіля в гараж і виїзду його з гаража (відповідні рядки графи 6 розділу "Робота водія та автомобіля") за вилученням однієї години на обідню перерву водія згідно з установленим режимом роботи.

Цілодобові простой через бездоріжжя, технічні несправності тощо із часу у наряді виключаються;

– у графі 35 "Час в наряді причепа" показники визначають згідно з часом його роботи з автомобілем;

– у графі 36 "Час у русі автомобіля" показники дорівнюють різниці між даними часу в наряді і часу в простоях (графа 34 мінус графи 37, 38 подорожнього листа);

– у графі 37 "Час у простої на лінії" дані визначаються шляхом розрахунку часу простоїв під навантаженням і розвантаженням за даними графі 21 розділу "Додаткові операції" ТТН;

– у графі 38 "Час у простої по тех. несправності" заповнюють показники на підставі записів у рядку "Особливі відмітки" (лицьовий бік подорожнього листа). Ці дані включають час простою через технічні несправності автомобіля у дорозі, заміну автопокришок тощо;

– у графі 39 "Кількість поїздок з вантажем" внесені показники дорівнюють сумі всіх поїздок з вантажем між пунктами навантаження і розвантаження згідно з розділом "Послідовність виконання завдання", тобто кількості доданих ТТН;

– у графі 40 "Загальний пробіг автомобіля" дані дорівнюють різниці між показами спідометра при поверненні автомобіля в гараж та виїзді його з гаража (графа 5 розділу "Робота водія та автомобіля");

– у графі 41 "Загальний пробіг причепа" дані визначають згідно з відповідними даними роботи автомобіля;

– у графі 42 "Пробіг з вантажем автомобіля" визначені дані дорівнюють сумі відстаней за всіма поїздками автомобіля з вантажем, зазначеними у графі 24 розділу "Інші відомості" ТТН;

– у графі 43 "Пробіг з вантажем причепа" дані визначають згідно з відповідними даними роботи автомобіля;

– у графі 44 "Перевезено тонн, всього" показники дорівнюють загальному обсягу перевезеного вантажу (брутто), вказаному у графі 27 розділу "Послідовність виконання завдання", і відповідають загальному обсягу перевезення, зазначеному у графі 37 розділу "Інші відомості" ТТН, доданих до подорожнього листа;

– у графі 45 "В т.ч. перевезено тонн на причепах" дані визначаються на підставі даних графі 27 розділу "Послідовність виконання завдання";

– у графі 46 "Виконано ткм, всього" дані визначаються шляхом множення обсягу перевезеного вантажу (брутто) за кожен поїздку на відстань поїздки між пунктами навантаження і розвантаження та одержання загальної суми;

– у графі 47 "В т.ч. виконано ткм на причепах" дані дорівнюють транспортній роботі автопричепів;

– у графі 49 "Зарплата" суму визначають на підставі даних обробки всіх ТТН, доданих до подорожнього листа (графи 37 – 47). Розрахунки заробітної плати і їх достовірність відповідальна особа засвідчує власним підписом у кінці розділу.

Достовірність розрахунків з обробки подорожнього листа після його перевірки засвідчує підписом бухгалтер.

Необхідно зазначити, що облік обсягів вантажних перевезень у тоннах і тонно-кілометрах ведеться в подорожніх листах на підставі ТТН типових форм незалежно від форми оплати транспортних послуг (відрядної, погодинної, покілометрової, іншої) та видів перевезення (внутрішньоміське, приміське, міжміське, міжнародне). Не дозволяється включати в подорожні листи обсяги вантажних перевезень (у тоннах і тонно-кілометрах), що не підтверджені ТТН.

За умови використання автомобіля за погодинною формою оплати транспортних послуг до подорожнього листа вантажного автомобіля типової форми №2 додається ТТН типової форми №1-ТН і талон замовника типової форми №1-ТЗ. При цьому ТТН є підставою для визначення обсягів вантажних перевезень (у тоннах і тонно-кілометрах) і включення їх у подорожній лист, а талон замовника – для розрахунків перевізника із замовником автомобільного транспорту за виконані транспортні послуги.

Особливості використання міжнародного подорожнього листа

Міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом оформлюються подорожнім листом типової форми №1 (міжнародна) і ТТН форми N CMR.

Подорожній лист типової форми №1 (міжнародна) заповнюють відповідальні особи перевізника у такій послідовності.

Перед виданням водієві подорожнього листа:

- на лицьовому боці у лівому верхньому куті ставлять штамп перевізника, під назвою документа записують дату його видання (число, місяць, рік), що повинна відповідати даті реєстрації подорожнього листа у реєстраційному журналі; цей же номер і дату записують на контрольному листі до подорожнього листа;

- під штампом перевізника записують строк відрядження, номер і дату наказу чи розпорядження;

- у відповідні рядки (графи) адресної частини вносять відомості про обох водіїв, які призначені для виконання завдання, номер посвідчення кожного водія, марку автомобіля (тягача), номер колони, до якої належать автомобіль і водій (якщо такий структурний підрозділ є), гаражний номер автомобіля, його державний номер та зазначені реквізити напівпричепа (причепа).

На підставі заявки замовника автотранспорту відповідальна особа записує:

- у рядку "Маршрут руху" – головні пункти (міста), через які пролягає маршрут від пункту відправлення до пункту призначення автомобіля;

- у рядку "Пункти відпочинку" – пункти зупинки для відпочинку водіїв у прямому і зворотному напрямках при виконанні завдання;

– у розділі "Завдання водію" у відповідних графах записує найменування замовника, на адресу якого повинен прибути автомобіль для виконання завдання, пункти навантаження і розвантаження автомобіля, відстань між пунктами навантаження і розвантаження, що визначається на підставі таблиць відстаней, затверджених в установленому порядку, найменування вантажу та його масу (брутто) в тоннах або кількість у штуках, що підлягає перевезенню.

Право змінити завдання, вказане в розділі "Завдання водію", має тільки перевізник.

Тільки у виняткових випадках замовник автотранспорту може за погодженням з перевізником змінити завдання з відповідним записом у рядку "Запізнення, простої на лінії, заїзди в гараж та інші відмітки".

Після видання подорожнього листа водієві його заповнюють у такій послідовності:

– у розділі "Пальне" (зворотний бік) відповідальна особа визначає необхідну кількість пального та мастила для виконання перевезення і ці дані заносить у відповідні графи (дизельне, бензин, мастила) рядка "Залишок при виїзді" та засвідчує їх власним підписом;

– у рядку "Запізнення, простої на лінії, заїзди в гараж та інші відмітки" лікар або інший медичний працівник, який здійснює передрейсовий медичний огляд, своїм підписом засвідчує стан здоров'я водія і можливість допуску його до управління автомобілем;

– у рядку "Показання спідометра при виїзді із гаража" (лицьовий бік) відповідальна особа записує фактичні показники спідометра автомобіля (км) на момент його виїзду;

– у рядку "Виїзд із гаража" у графах "дата" і "час" проставляє фактичні число, місяць, годину, хвилину виїзду автомобіля із гаража;

– у рядку "Автомобіль технічно справний, виїзд дозволяю" власним підписом засвідчує передання автомобіля водієві в технічно справному стані і дозвіл на виїзд із гаража;

– у рядку "Автомобіль в технічно справному стані прийняв" водій автомобіля ставить власний підпис, яким засвідчує достовірність цих записів.

На відміну від звичайного подорожнього листа форми №2, вносити записи у подорожній лист на маршруті руху у міжнародному сполученні можуть:

- водій;
- митні органи;
- контрольно-диспетчерські пункти.

На іноземній території водій на підставі ТТН у відповідних рядках (графах) розділу "Виконання завдання" записує найменування вантажовідправника, адресу (місто) відправлення вантажу, адресу

(місто) призначення вантажу, номери і дати оформлення ТТН, найменування перевезеного вантажу, відповідно його кількість всього й у т.ч. по іноземній території. Після виконання перевезень засвідчує ці записи власним підписом.

Митні органи, контрольно-диспетчерські пункти, до компетенції яких входять функції контролю автотранспортних засобів на маршруті відповідно до чинного законодавства, зазначають проходження автомобілем контрольно-диспетчерських пунктів і факт проведення контролю в цих пунктах, що засвідчується штампом встановленої форми та записом на лицьовому та зворотному боці контрольного листа дати (число, місяць, рік) і часу (година, хвилина) здійснення контролю.

При поверненні автомобіля в гараж після виконання завдання і переданні відповідальній особі перевізника подорожнього листа і ТТН завершується заповнення подорожнього листа.

У розділі "Виконання завдання водієм" подорожнього листа відповідальна особа на підставі даних ТТН:

- перевіряє правильність заповнення з 1 по 5 графи;
- у графах 6 і 7 "Вантаж, клас і шифр" вказує відповідно клас і шифр вантажу;
- у графах 8 і 9 "Перевезено тонн всього, в т.ч. по іноземній території" - записує відповідно кількість перевезеного вантажу (тонн бруто), у тому числі по іноземній території;
- у графах 10 і 11 "Пробіг (км) з вантажем всього, в т.ч. по іноземній території" - на підставі таблиці відстаней та даних контрольного листа визначає відповідно пробіг з вантажем всього, у тому числі по іноземній території;
- у графах 12 і 13 "Пробіг (км) без вантажу всього, в т.ч. по іноземній території" - визначає відповідно порожній пробіг всього, у тому числі по іноземній території;
- у графах 14 і 15 "Виконано ткм, всього, в т.ч. по іноземній території" - проводить розрахунки виконаного вантажообороту шляхом множення даних граф 8 і 10 та 9 і 11 по кожному рядку. Достовірність даних, що зазначені в графах 1 – 15 розділу "Виконання завдання водієм", засвідчує власним підписом у кінці розділу;
- у розділі "Час простою автотранспорту" на підставі ТТН вказує найменування вантажно-розвантажувальних операцій, час їх виконання на території України (на іноземній території) в прямому і зворотному напрямках; достовірність даних цього розділу засвідчує власним підписом;
- на підставі даних розділів "Виконання завдання водієм" і "Час простою автотранспорту" виконує розрахунки обсягів транспортної

роботи і вносить їх у результативну таблицю відповідно до діючої методики розрахунків;

– у розділі "Пальне" відповідальна особа на підставі зданих водієм відповідних первинних документів (квитанцій, чеків тощо) заповнює відомості про одержання та витрати пального і мастила, а саме: "одержано" (в інших державах), "залишок при поверненні", "витрати по факту", що дорівнюють різниці між даними про отримане пальне і його залишком, "витрати по нормі", що дорівнюють нормі витрат пального, помноженої на загальний пробіг автомобіля, "економія (+) чи перевитрати (-)", що дорівнюють різниці між фактичними витратами пального та розрахунками за нормою.

Усі інші рядки та графи заповнюються аналогічно порядку, наведеному для подорожнього листа форми №2.

Загальні відомості про товаротранспортну накладну

Форма ТТН затверджена Наказом №228, яким передбачалося, що ТТН була бланком суворого обліку, але дію цього наказу зупинено до усунення порушень, зазначених у рішенні Держпідприємництва від 16.10.98 р. №17-02/10. Проте, оскільки іншої форми ТТН для обліку транспортної роботи та контролю за рухом вантажу по дорогах України всіма категоріями перевізників, вантажовідправників та вантажоодержувачів немає, на теперішній час застосовують форму ТТН, встановлену Наказом №228, з тією лише особливістю, що не вимагається її оформлення у вигляді бланку суворого обліку.

Про це зазначено у листі Мініюсту від 07.06.2000 р. №33-32-874¹ та листі ДПАУ від 29.08.2000 г. №4872/6/23-2216².

Товарно-транспортна накладна типової форми №1-ТН — це єдиний первинний документ, який є підставою для списування товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника й оприбуткування їх у вантажоодержувача при перевезенні вантажів у межах України, а також для їх складського, оперативного і бухгалтерського обліку. Вона оформлюється вантажовідправником на кожну поїздку автомобіля і для кожного вантажоодержувача окремо (п. 2.3 Інструкції №228).

Товарно-транспортна накладна та інші форми транспортної документації оформлює особа, до посадових обов'язків якої входить виписування ТТН. ТТН виписується у чотирьох примірниках:

— перший примірник залишається у вантажовідправника і є підставою для списування товарно-матеріальних цінностей. Другий, третій і четвертий примірники, завірені підписами і печатками (штампами) вантажовідправника, передають водію;

— другий примірник водій здає вантажоодержувачу, він є підставою для оприбуткування товарно-матеріальних цінностей;

— третій і четвертий примірники, завірені підписами і печатками (штампами) вантажоодержувача, водій передає перевізнику. Третій примірник, що є підставою для розрахунків за виконання транспортних послуг, перевізник надсилає замовнику автотранспорту для оплати за перевезення; четвертий примірник додається до подорожнього листа і є підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію.

Для вантажів нетоварного характеру, щодо яких не ведеться складський облік, але проводиться облік шляхом заміру, зважування, геодезичного заміру тощо, ТТН виписують у трьох примірниках:

— перший примірник залишається у вантажовідправника і призначається для обліку виконаних обсягів перевезень;

— другий і третій примірники водій передає перевізнику. Другий примірник, що є підставою для розрахунків за виконання транспортних послуг, перевізник надсилає замовнику автотранспорту для оплати за перевезення; третій примірник додається до подорожнього листа і є підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водієві.

Укладання договору купівлі-продажу, договору поставки може передбачати доставку постачальником вантажу, обумовленого у договорі, покупцеві. Всі суб'єкти підприємницької діяльності – юридичні та фізичні особи – незалежно від відомчого підпорядкування та форми власності, які перевозять вантажі автомобільним транспортом на комерційній основі або для власних потреб або для яких виконуються перевезення вантажів автомобільним транспортом на комерційній основі, повинні використовувати єдину первинну транспортну документацію.

Типові форми єдиної первинної транспортної документації затверджені спільним наказом Міністерства транспорту України і Міністерства статистики України від 29.12.95 р. №488/346. Вони є документами суворої звітності, які виготовляються друкарським способом з обліковою серією і друкарською нумерацією. Найважливіші з них – подорожній лист і товаротранспортна накладна.

Товаротранспортна накладна (ТТН) – це єдиний первинний документ для постачальника, транспортної організації та покупця.

Для постачальника-вантажовідправника ТТН є документом, на підставі якого проводиться списання вартості запасів на реалізацію.

Для транспортної організації ТТН – це підстава для здійснення розрахунків за транспортування.

Для покупця-вантажовідержувача ТТН – документ, на підставі якого оформлюється одержання запасів.

Треба застерегти, що використання в обліковій практиці первинної транспортної документації невстановлених форм не допускається.

Вищезазначеним наказом Мінтрансу встановлена єдина типова форма товаротransпортної накладної №1-ТН, яка використовується для перевезення вантажів автомобільним транспортом у межах України, а також для їх складського, оперативного і бухгалтерського обліку.

Перевезення вантажу з комерційною метою або для власних потреб здійснює перевізник, функції якого може виконувати як саме підприємство-постачальник або вантажовідправник, так і перевізник, який надає транспортні послуги на комерційній основі за плату. Обов'язок перевізників, які експлуатують вантажні автомобілі (власні або орендовані без водія), – при випусканні автомобіля на лінію видати водію оформлений належним чином подорожній лист відповідної типової форми і товаротransпортну накладну.

Треба зазначити, що чинним законодавством заборонена експлуатація вантажного автомобіля без подорожнього листа затвердженої типової форми. Необхідним додатком до подорожнього листа при перевезенні вантажів автомобільним транспортом є належним чином оформлена товаротransпортна накладна.

Важливо те, що наявність подорожнього листа і товаротransпортної накладної у водія обов'язкова при всіх видах перевезень вантажів автомобільним транспортом, незалежно від умов оплати за його роботу (відрядної, погодинної, покілометрової, іншої) та видів перевезення (внутрішньоміського, приміського, міжміського або міжнародного).

Товаротransпортну накладну виписує вантажовідправник-постачальник.

Кількість ТН, які виписує постачальник, залежить від виду товарної групи і потреб перевізника.

Як правило, при відвантаженні товарів вантажовідправник-постачальник виписує товаротransпортну накладну форми №1-ТН у чотирьох примірниках:

- перший примірник залишається у постачальника і буде підставою для списання товарно-матеріальних цінностей;

- інші примірники – другий, третій і четвертий – постачальник засвідчує печаткою підприємства, підписом відповідальної особи і передає водію.

Водій після доставки вантажу здає:

- покупцю другий примірник ТН, який буде для нього підставою для оприбуткування товарно-матеріальних цінностей;

– третій і четвертий примірники ТТН, завірені підписами і печатками (штампами) покупця, водій передає перевізнику (транспортній організації).

Третій примірник, що є підставою для розрахунків за виконання транспортних послуг, перевізник надсилає замовнику автотранспорту для оплати за перевезення. Четвертий примірник додається до подорожнього листа і буде підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію.

За необхідності постачальник може виписувати додаткові примірники ТТН, кількість яких встановлюється за домовленістю з перевізником.

Для вантажів нетоварного характеру, по яких не ведеться складський облік, але проводиться облік шляхом замірювання, зважування, геодезичного замірювання тощо, товаротранспортну накладну вантажовідправник-постачальник виписує у трьох примірниках:

– перший примірник залишається у вантажовідправника і призначається для обліку виконаних обсягів перевезень;

– другий і третій примірники водій передає перевізнику.

Другий примірник, що є підставою для розрахунків за виконання транспортних послуг, перевізник надсилає замовнику автотранспорту для оплати за перевезення.

У випадку коли вантажовідправник здійснює транспортні послуги самостійно, другий примірник залишається у постачальника.

Третій примірник додається до подорожнього листа і є підставою для обліку транспортної роботи та нарахування заробітної плати водію.

Треба звернути увагу на те, що вантажовідправник має оформлювати ТТН на кожну поїздку автомобіля і для кожного вантажоодержувача окремо.

При перевезенні однорідних вантажів від вантажовідправника на адресу вантажоодержувача на одну і ту ж відстань за умови забезпечення цілісності вантажу допускається оформлення однією товаротранспортною накладною всього обсягу вантажу, перевезеного автомобілем за зміну.

Зміст ТТН та її заповнення

Умови договору купівлі-продажу узгоджені і підписані. Визначено кількість партій вантажу, перевізника і яким транспортом буде відправлено товарно-матеріальні цінності. Будемо вважати, що подорожній лист вже заповнений, тому настав час заповнення товаротранспортної накладної типової форми №1-ТН. З яких розділів вона складається і як її заповнити?

Товаротransпортна накладна складається з розділів, які заповнюються:

- вантажовідправником до прибуття автомобіля під завантаження, після прибуття і його завантаження;
- автопідприємством;
- вантажоодержувачем.

До прибуття автомобіля відповідальна особа вантажовідправника (їх перелік вказано вище) за допомогою копіювального паперу оформлює товаротransпортну накладну типової форми №1-ТН на кожну партію вантажу у такій послідовності:

- вказує порядковий номер (серію) ТТН;
- під заголовком "Товаротransпортна накладна" вказує дату виписування ТТН;
- у рядках "Вантажовідправник" і "Вантажоодержувач" записує найменування підприємств (організацій), що проводять відповідно відвантаження (списання) і одержання (оприбуткування) перелічених в ТТН товарно-матеріальних цінностей та їх ідентифікаційні коди;
- у рядках "Пункт навантаження" і "Пункт розвантаження" вказує адреси відповідно пунктів навантаження і розвантаження та їх ідентифікаційні коди;
- у рядку "Переадресування" вказує назву і адресу нового вантажоодержувача, підпис відповідальної особи;
- у рядку "Маршрут №" вантажовідправник на підставі подорожнього листа вказує номер маршруту, що визначений перевізником.

У розділі "Відомості про вантаж" у графах з 1 по 7 постачальник-вантажовідправник:

- у графі 1 "Номенклатурний номер, код" вказує дев'ятизначний код товару згідно з ТН ЗЕД;
- у графі 2 "Номер преїскурантної позиції товару" вказує номер товару згідно з преїскурантом;
- у графі 3 "Назва продукції (вантаж) або номер контейнера" вказує відповідно назву товару, а у випадку пакування його у контейнер – номер контейнера;
- у графі 4 "Одиниця виміру" вказує відповідно – кг, т, шт., тощо;
- у графі 5 "Кількість" вказує кількість одиниць вантажу. При перевезенні вантажів у контейнерах вказує їх кількість, а якщо товар займає не весь контейнер, у графі зазначається – "частина контейнера";
- у графі 6 "Ціна" вказує окремо ціну кожного виду товарно-матеріальних цінностей, що будуть відвантажені вантажоодержувачу;
- у графі 7 "Сума" вказує загальну суму виду товарно-матеріальних цінностей, зазначених у цьому рядку.

У тих випадках, коли у розділі "Відомості про вантаж" товаротransпортної накладної неможливо перелічити всі назви і характеристики пред'явлених до перевезення товарно-матеріальних цінностей, до товарного розділу товаротransпортної накладної додається, як невід'ємна її частина, належним чином оформлена спеціалізована форма товарної накладної (сертифікат або інша форма первинного обліку), що застосовується підприємством для оформлення операцій з передачі товарно-матеріальних цінностей. У товарному розділі товаротransпортної накладної робиться відповідна позначка, товаротransпортна накладна без доданої товарної накладної спеціалізованої форми вважається нечинною і не може використовуватися для розрахунків з вантажовідправниками і вантажоодержувачами, а також для обліку виконаних обсягів перевезень і нарахування заробітної плати водію.

У випадках долучення вантажовідправником до товарного розділу спеціалізованих форм товарних накладних графи 1, 2, 4, 5, 6, 7 розділу "Відомості про вантаж", а також рядок "Всього відпущено на суму" заповняти не треба, а у вільних рядках вказаних граф ТТН вантажовідправник записує назви таких спеціалізованих форм товарних накладних, їх номери і дату виписки.

Після прибуття автомобіля і навантаження товарно-матеріальних цінностей вантажовідправник у відповідних рядках заголовка ТТН на підставі наданого водієм подорожнього листа:

- вказує марку автотransпортного засобу, яким буде здійснюватися перевезення вантажу, його державний номер;

- номер подорожнього листа;

- у рядку "Автопідприємство" вказує назву перевізника, з яким вантажовідправник уклав договір на надання транспортних послуг. Якщо вантажовідправник здійснює перевезення власним транспортом, у цьому рядку вказується назва вантажовідправника;

- прізвище й ініціали водія автомобіля, що здійснюватиме перевезення вантажу;

- у рядку "Замовник (платник)" вказує найменування підприємства (організації), що проводить оплату транспортної роботи і послуг та його ідентифікаційний код. Якщо вантажовідправник здійснює перевезення власним транспортом, у цьому рядку робиться прочерк;

- у рядках "Причіп" вказує державний номер причепа або причепів, якщо при перевезенні маса або розмір вантажу потребують його/їх використання;

- у рядках "Гар. №" вказує гаражний номер причепів.

У розділі "Відомості про вантаж" записує:

– у графі 8 "З вантажем додаються документи" - вказує найменування і номери документів, доданих до ТТН (товарних, залізничних накладних, сертифікатів, посвідчень, свідоцтв тощо). Вказані документи водій-експедитор приймає і, у разі виконання обов'язків експедитора водієм, передає разом з вантажем вантажоодержувачу;

– у графі 9 "Вид пакування" зазначає вид пакування, в якому перевозиться вантаж (скорочено: "ящ.", "корз.", "боч.", "пак." тощо). Якщо до перевезення буде пред'явлено незапакований вантаж, робиться позначка "н/п";

– у графі 10 "Кількість місць" вказує кількість місць по кожному з наведених у графі найменувань вантажу і кожному виду пакування. При перевезенні вантажу пакетами на піддонах вказується кількість пакетів, при перевезенні вантажу навалом, насипом або наливом робиться відповідний запис;

– у рядку 11 "Спосіб визначення маси" вантажовідправник вказує, яким способом визначена маса вантажу, при зважуванні – тип ваг ("тов. ваги", "авт. ваги" тощо). Якщо маса вантажу визначена за стандартом, замірюванням або розрахунково, робить відповідний запис, вказує, яким методом було визначено масу вантажу. При визначенні маси вантажу розрахунково залежно від виду вантажу можуть використовуватися таблиці для визначення маси, затверджені Держстандартом;

– у графі 12 "Код вантажу" вказує код вантажу відповідно до кодифікації вантажовідправника;

– у графі 13 "Клас вантажу" вказує клас вантажу відповідно до класифікації вантажовідправника;

– у графі 14 "Маса бруто, т" вказує вагу бруто (у кілограмах) товару (вага бруто – це вага товару з пакуванням, округлена до цілих величин за правилами округлення). Для товару, вага якого менше одного кілограма, вказується число з крапкою: 0.XXX, де XXX – вага товару у грамах;

– у рядку "Всього" вказує підсумок за рядком "Сума", "Кількість місць";

– у рядку "Кількість поїздок, заїздів" вказує необхідну кількість поїздок у випадку, коли вантаж за своєю масою перевищує вантажопідйомність автотранспорту, яким здійснюється перевезення вантажу;

– у рядку "Всього відпущено на суму" вантажовідправник записує літерами загальну вартість відвантажених товарів з урахуванням ПДВ та акцизного збору (якщо останній сплачується);

– у рядку "Відпуск дозволив" вказує посадову особу, відповідальну за відвантаження товарно-матеріальних цінностей, яка

своїм підписом засвідчує достовірність зроблених записів і дозволяє відправлення вантажу.

При перевезенні вантажу нетоварного характеру в ТТН графі 1,2,4 – 10 не заповнюються.

Після заповнення відомостей про вантаж матеріально відповідальна особа вантажовідправника, яка відпускає вантаж, фіксує факт приймання-передавання вантажу:

– у рядку "Зазначений вантаж за справною пломбою, тарою та пакуванням" наносить відбиток пломби, якою проводилося пломбування (при перевезеннях вантажів під пломбою – у контейнерах, цистернах тощо);

– у рядку "Кількість місць" вказує літерами загальну кількість місць вантажу (контейнерів);

– у рядку "Маса бруто" літерами вказує загальну масу зданого для перевезення вантажу в тоннах з точністю до 0,01;

– у рядку "Для перевезення здав" матеріально відповідальна особа вказує прізвище, ініціали і власним підписом на всіх примірниках ТТН засвідчує зразок відбитка пломби, кількість місць, маси вантажу і номерів контейнерів, зданих до перевезення;

– у рядку "Прийняв водій-експедитор" водій вказує прізвище, ініціали і власним підписом на всіх примірниках ТТН засвідчує зразок відбитка пломби, кількість місць, маси вантажу і номерів контейнерів, прийнятих до перевезення.

За умов прийняття до перевезення товарно-матеріальних цінностей довірена особа вантажоодержувача у рядку "Вантаж одержав" записує власні прізвище, ініціали, посаду і засвідчує факт одержання вантажу власним підписом у рядку "Підпис вантажоодержувача"; зверху вантажовідправник проставляє номер доручення, дату його видачі та ким воно видане.

Заповнення ТТН відповідальна особа вантажовідправника продовжує у розділі "Вантажно-розвантажувальні операції", де у рядку "Навантаження" записує:

– у графі 15 "Виконавці" – найменування організації, яка виконує навантажувальні операції. Залежно від того, хто їх виконує, у графі вказується перевізник, вантажовідправник, спеціалізована організація тощо;

– у графі 16 "Спосіб" – спосіб навантаження (ручний, механізований, наливом, із бункера тощо), найменування механізму, яким виконують навантажувальні роботи, та його характеристику (вантажопідйомність, потужність, швидкість, місткість ковша тощо);

– у графі 17 "Код" – заповнення цієї графі на сьогодні не визначено;

– у графі 18 "Прибуття" – час (години, хвилини) прибуття автомобіля під навантаження. Час прибуття автомобіля для завантаження встановлюється з моменту, коли водій подав подорожній лист в пункті вантаження, а час прибуття автомобіля для розвантаження – з моменту пред'явлення водієм товаротранспортної накладної в пункті розвантаження. При перевезенні вантажу за талонами і оформленні декількох поїздок з вантажем однією ТТН записують час прибуття під навантаження першим рейсом (поїздкою).

Вантаження і розвантаження вважаються закінченими після вручення водієві належним чином оформлених товаротранспортних накладних на навантажений або вивантажений вантаж;

– у графі 19 "Вибуття" – час (години, хвилини) вибуття автомобіля після закінчення операції навантаження. При перевезенні вантажу за талонами і оформленні декількох поїздок з вантажем однією ТТН записують час вибуття від вантажовідправника після оформлення ним ТТН.

У випадках коли за одну поїздку вантаж завантажено за кількома ТТН, час прибуття під навантаження записують в першій з них, час вибуття з-під навантаження – в останній ТТН, а в решті ТТН у відповідних графах ставлять прочерк;

– у графі 20 "Час простою" – час (години, хвилини) простою під навантаженням. Часом прибуття автомобіля під навантаження є час пред'явлення водієм подорожнього листа біля в'їзних воріт (на контрольно-пропускному пункті) або особі, відповідальній за відвантажування товару. Навантаження вважається закінченим після вручення водію належним чином оформленої ТТН. При перевезенні вантажу за талонами і оформленні декількох поїздок з вантажем однією ТТН вказують загальний час (години, хвилини) простою автомобіля під навантаженням і розвантаженням за всіма оформленими талонами;

– у графі 21 "Час додаткових операцій" – час (години, хвилини) виконання операції, що додатково потрібна для навантаження;

– у графі 22 "Назва, кількість додаткових операцій" – назва та кількість додаткових операцій, які передують навантаженню або здійснюються після нього із записом їх кількості та тривалості (хвилини). До таких операцій належать додаткове пакування, зважування вантажу, його аналіз, перерахування тощо;

– у графі 23 "Підпис відповідальної особи" – особа, яка наказом керівника призначена бути відповідальною за навантаження або виконує ці обов'язки відповідно до посадової інструкції, засвідчує власним підписом достовірність вказаних реквізитів;

– у рядку "Транспортні послуги" перелічують транспортні послуги, виконані водієм при навантаженні (пакування, зв'язування вантажу, укривання брезентом тощо), вказують їх кількість.

У разі укладання вантажовідправником договору з перевізником-автотранспортним підприємством рядки "Код замовника", "Маршрут №...", "Гаражні номери причепів", вказуючи відповідні дані, заповнює його (перевізника) диспетчер.

У рядку "Вид перевезень" диспетчер записує найменування виду перевезень (за відрядним тарифом, за погодинним тарифом, за кілометровим тарифом, централізовані перевезення тощо).

У розділі "Інші відомості" (зворотний бік ТТН) вказує:

– у графах 24, 25, 26, 27 і 28 "Відстань перевезення за групами доріг в км" – відстань перевезення вантажу з розподілом за групами доріг і перевезення у місті на підставі таблиць відстаней;

– у графі 29 "Код експед." – код експедитування вантажу;

– у графі 30 "За транспортні послуги з клієнта" – вартість транспортних послуг, що повинна бути сплачена замовником автотранспорту. Якщо перевезення вантажу вантажовідправник здійснює власним транспортом, у цій графі ставлять прочерк;

– у графі 31 "За транспортні послуги водію" – нарахування заробітної плати водію за їх виконання. Такі розрахунки виконують на підставі тарифних розцінок;

– у графі 32 "Поправочний коефіцієнт розцінки водія" – поправочний коефіцієнт до заробітної плати водія згідно з домовленістю перевізника - замовника автотранспорту;

– у графі 33 "Поправочний коефіцієнт основного тарифу" – поправочний коефіцієнт до основного тарифу згідно з домовленістю перевізника - замовника автотранспорту.

При перевезенні вантажу власним транспортом вантажовідправник вказує коефіцієнти, що визначені відповідним розпорядженням керівника підприємства;

– у графі 34 "Штраф" – сума штрафу, що накладається на водія за неналежне виконання своїх обов'язків.

На цьому заповнення всіх примірників товаротransпортної накладної у вантажовідправника перед відправленням вантажу закінчується, водій отримує три примірники ТТН і може розпочинати перевезення вантажу до вантажоодержувача.

Заповнення ТТН на шляху доставлення вантажу

Залежно від обставин, що визначаються домовленістю вантажовідправника і вантажоотримувача, адреса вантажоотримувача може змінюватися. У такому разі здійснюється переадресування вантажу.

Якщо вантажоодержувач не може прийняти вантаж від перевізника або вантажовідправника, інший пункт призначення та умови доставки вантажу визначаються за погодженням з вантажовідправником.

У рядку "Переадресування" вносять зміни на всіх трьох примірниках ТТН, які є у водія. Реквізити в рядках "Вантажоодержувач" і "Пункт розвантаження" закреслюють (так, щоб їх можна було прочитати) і у рядку "Переадресування" проставляють реквізити нового вантажоодержувача (його назву і адресу). Ці записи затверджують підписом відповідального представника перевізника, а при перевезенні вантажу власним транспортом вантажовідправника – його відповідальною особою.

Може статися, що виникне потреба перевантаження вантажу на другий автомобіль на шляху його доставлення або заміна водія-експедитора. У цьому випадку:

– у рядках "Автопідприємство", "Водій" і "Автомобіль" раніше вказані реквізити закреслюють (так, щоб їх можна було прочитати) і записують нові дані. Ці записи затверджує підписом відповідальна особа перевізника, яка керує перевантаженням або відповідальна особа вантажовідправника (при перевезенні своїм транспортом).

Факт передавання вантажу від одного водія-експедитора до іншого засвідчується актом довільної форми, в якому обов'язково зазначаються реквізити:

- номер акта, дата його складання;
- повна назва власника транспорту та його адреса;
- прізвище, ім'я та по батькові водія;
- державний номер автомобіля перевізника, який здав вантаж або вантажовідправника;
- державний номер автомобіля перевізника або вантажовідправника, який його прийняв.

Акт складають у двох примірниках, які підписують представники (водії) обох перевізників (по одному для кожного).

Про складання акта робиться відповідна позначка на вільному місці зворотного боку ТТН, де записують номер акта, дату складання та його короткий зміст ("Про нестачу місць", "Про порушення пломби" тощо).

Якщо перевізник не одержав від вантажовідправника відомостей про зміну пункту призначення вантажу або не згоден з новими умовами доставки вантажу, він зобов'язаний повернути вантаж вантажовідправнику. До речі, вартість перевезення вантажу при його поверненні сплачує замовник (вантажовідправник).

Заповнення ТТН вантажоодержувачем

Перевізник здає вантаж у пункті призначення вантажоодержувачу згідно з товаротранспортною накладною.

Здавання вантажів вантажоодержувачу у пункті призначення за масою і кількістю місць проводиться у порядку і способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням, підрахунком місць тощо). Вантажі, які прибули у непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць.

Після доставки вантажу водій-експедитор здає три примірники ТТН представникові вантажоодержувача, відповідального за приймання вантажу, який під копіювальний папір у розділі "Вантажно-розвантажувальні операції" в рядку "Розвантаження" вказує:

– у графі 15 "Виконавці" – найменування організації, що виконує розвантажувальні роботи (перевізник, вантажоодержувач, спеціалізована організація тощо);

– у графі 16 "Спосіб" – спосіб розвантаження (ручний, механізований, самоскидом, зливанням тощо), найменування механізму, яким виконують розвантажувальні роботи та його характеристику (вантажопідйомність, місткість ковша тощо);

– у графі 18 "Прибуття" – час (години, хвилини) прибуття автомобіля під розвантаження;

– у графі 19 "Вибуття" – час (години, хвилини) вибуття автомобіля після закінчення операції розвантаження;

– у графі 20 "Час простою" – час (години, хвилини) простою під розвантаженням. Часом прибуття автомобіля під розвантаження є час пред'явлення водієм подорожнього листа біля в'їзних воріт (на контрольно-пропускному пункті) або особі, відповідальній за оприбуткування товару. Розвантаження вважається закінченим після вручення водію належним чином оформленої ТТН;

– у графах 21, 22 "Додаткові операції" – виконані при розвантаженні і прийманні вантажу додаткові операції (зважування, перелічення, аналіз тощо) із записом їх кількості та витраченого часу (хвилини);

– у рядку "Транспортні послуги" перелічує транспортні послуги, виконані водієм при розвантаженні, вказує їх кількість;

– у графі 23 "Підпис відповідальної особи" – засвідчує своїм підписом достовірність вказаних реквізитів;

– у рядках, де фіксують факт приймання-передачі вантажу, матеріально відповідальна особа вантажоодержувача ставить відбиток пломби, якою пломбували доставлений вантаж (при перевезенні

вантаж у під пломбою – у контейнерах, цистернах тощо), а також літерами – загальну кількість місць вантажу (контейнерів), загальну масу вантажу в тоннах з точністю до 0,01;

– у рядку "Прийняв" записує власну посаду, прізвище, ініціали і підписом та штампом вантажоодержувача засвідчує приймання вантажу;

– у рядку "Здав водій-експедитор" водій власним підписом засвідчує здавання вантажу вантажоодержувачу.

Третій і четвертий примірники ТТН, засвідчені підписами та печатками (штампами) вантажовідправника і вантажоодержувача, разом з подорожнім листом водій здає диспетчеру перевізника.

Залежно від того, хто здійснює перевезення вантажу: перевізник-вантажовідправник чи перевізник-автотранспортне підприємство, відповідальна особа перевізника робить остаточний розрахунок вартості виконаних транспортних робіт.

Після отримання двох примірників товаротransпортної накладної заповнюють розділи "Розрахунки вартості" і "Таксування".

У розділі "Розрахунки вартості" виконується підрахунок сум до сплати залежно від показників виконаної транспортної роботи. Сума до сплати розраховується відповідно до розцінки за кожен показник. До їх складу входять:

– у графі 37 "За тонни" вказують фактичну масу вантажу, що перевезений, у тоннах;

– у графі 38 "Недовант. автомобіля і причепа" вказують різницю між нормативною вантажопідйомністю автомобіля і фактичною масою перевезеного вантажу, у тоннах;

– у графі 39 "За спеціальний транспорт" вказують суму, яка нараховується за використання спеціального транспорту;

– у графі 40 "За транспортні послуги" вказують суму, що нарахована водію за транспортні послуги, виконані при розвантаженні;

– у графі 41 "Вантажно-розвантажувальні роботи" вказується маса завантаженого і розвантаженого вантажу і розцінки за виконані операції;

– у графі 42 "Позанормований простій при навантаженні" записують час (години) наднормованого простою автомобіля під навантаженням з вини замовника і погодинну розцінку за таку операцію. При перевезенні вантажу власним транспортом вантажоперевізника ця графа не заповнюється;

– у графі 43 "Позанормований простій при завантаженні" записують дані для завантаження аналогічно графі 42;

– у графі 44 "Інші доплати" вказують час додатково наданих послуг перевізником (зважування, перелічення, аналіз тощо) із записом їх тривалості (хвилини) та розцінки;

– у графі 46 "Знижка за швидкість, простій" вказується сума, яка вираховується з загальної суми до сплати (за простій автомобіля з вини перевізника);

– у графі 47 "Всього" визначається загальна сума до сплати.

Розділ "Таксування" використовує таксувальник для розрахунку вартості виконаних транспортних робіт і послуг, заробітної плати водію і засвідчує розрахунки власним підписом.

При визначенні вартості транспортних послуг можуть виникнути непорозуміння між всіма учасниками транспортних перевезень. У разі розбіжностей між перевізником і вантажовідправником (вантажоодержувачем) обставини, які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актом за встановленою формою.

Перевізник, вантажовідправник і вантажоодержувач засвідчують в акті такі обставини:

– невідповідність між найменуванням, масою і кількістю місць вантажу насправді і тими даними, які зазначені у ТТН;

– порушення або відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері;

– простій автомобіля у пунктах вантаження і розвантаження понад встановленої норми часу;

– інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті засвідчуються підписами вантажовідправника (вантажоодержувача) і водія. Односторонні записи в акті як вантажовідправника (вантажоодержувача), так і водія вважаються недійсними. Жодна з зазначених сторін не має права відмовитися від підписання акта. У разі непогодження зі змістом акта кожна із сторін має право викласти в ньому свою думку в рядку "Особливі позначки" і засвідчити її підписом.

У разі відмови від складання акта або від внесення записів до товаротransпортної накладної у випадках недостачі, псування або пошкодження вантажу, акт складають за участю представника незацікавленої сторони. Для засвідчення складання акта на вільному місці зворотного боку ТТН записують дату складання і про що складений акт (наприклад: "Про позанормований простій", "Про недостачу місць", "Про порушення пломби" тощо).

Після повернення до гаражу водій здає ТТН відповідальній особі перевізника або вантажовідправника (при перевезенні вантажу власним

транспорт), яка перевіряє повноту і правильність заповнення реквізитів.

Відповідальність за повноту заповнення ТТН

За всі наслідки недостовірності, неточності відомостей, вказаних відповідальними особами у первинній транспортній документації, у тому числі ТТН, призначеній для оформлення перевезення вантажів автомобільним транспортом і проведення розрахунків за транспортну роботу, відповідають перевізник, вантажовідправник і вантажоодержувач.

Особи, відповідальні за оформлення первинної транспортної документації, несуть персональну відповідальність за достовірність вказаних у цих документах даних, а завдані збитки відшкодовуються ними у порядку, встановленому чинним законодавством.

Використання ТТН в особливих випадках

Транспортування вантажу пов'язане з різними непередбаченими обставинами, внаслідок яких можуть виникнути претензії як з боку вантажовідправника, так і з боку вантажоодержувача. У таких випадках подається позов на перевізника.

Перед поданням вантажовідправником або вантажоодержувачем позову на перевізника обов'язково треба пред'явити йому претензію. Наявність ТТН є обов'язковою умовою:

- при пред'явленні претензії вантажовідправником або вантажоодержувачем у випадку втрати вантажу. ТТН повинна бути у цьому випадку з підписом водія або експедитора перевізника про прийняття ним вантажу для перевезення;

- при пред'явленні претензії вантажоодержувачем у випадках недостачі, зіпсуття або пошкодження вантажу. У цьому випадку ТТН має бути з відповідними записами в ній.

До речі, право на пред'явлення претензій вантажовідправником або вантажоодержувачем може бути передане юридичній або фізичній особі за довіреністю. Передача права на пред'явлення претензії засвідчується написом на ТТН такого змісту: "Право на пред'явлення претензії передане П.І.Б." (довірена особа).

Напис про перевідступлення права на пред'явлення претензії має бути засвідчений підписами керівника, головного (старшого) бухгалтера і печаткою підприємства, яке робить цей напис.

Претензії на відшкодування збитків за втрату, недостачу, псування або ушкодження вантажу пред'являються за кожним відправленням

окремо. Претензію, що пред'являється, викладають письмово із зазначенням усіх відомостей, потрібних для її розгляду і вирішення.

Увага! У претензії не можна об'єднувати вимоги, для розгляду яких потрібні ТТН, з вимогами, для яких ці документи не потрібні.

ТТН та акт, що засвідчують обставини, згідно з якими настає матеріальна відповідальність, додаються до претензії в оригіналі або в належним чином засвідчених копіях.

ТЕМА 7 (2 ГОДИНИ)

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

1. Поняття договору перевезення пасажирів.
2. Форма договору пасажирського перевезення і порядок його укладення.
3. Обов'язки АТП з організації пасажирських перевезень.
4. Права й обов'язки пасажирів.
5. Тарифи на перевезення пасажирів.
6. Відповідальність сторін за договором перевезення пасажирів.
7. Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування.
8. Визначення умов перевезень та проведення конкурсу.
9. Проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування

Договори щодо перевезення пасажирів

Договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), укладається між органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання сторонами [4].

Договір перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром. Цей договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, – з моменту посадки в автобус.

Договір про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом укладається між замовником транспортних послуг та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання сторонами.

Договір перевезення пасажирів на таксі набирає чинності з моменту посадки пасажирів і діє до моменту його висадки в пункті призначення.

Договір про обслуговування легковим автомобілем на замовлення укладається між автомобільним перевізником і замовником у письмовій формі та вважається укладеним з моменту його підписання сторонами або з моменту домовленості сторін.

Дія договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом може бути припинена за ініціативою автомобільного перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу, якщо пасажир:

– перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;

- порушує громадський порядок;
- пред'являє заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам;
- порушує інші вимоги правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

За договором перевезення пасажирів автотранспортне підприємство або організація зобов'язується перевезти пасажирів до пункту призначення, а пасажир – сплатити встановлену плату за проїзд (ст. 75 УАТ). З визначення даного договору видно, що його предметом є переміщення пасажирів з пункту відправлення до пункту призначення. Однак пасажир – не об'єкт перевізної діяльності, а суб'єкт договірних відносин з перевезення. На відміну від договору перевезення вантажу, який опосередковує переміщення вантажів як продовження виробничого процесу всередині процесу товарного звернення і для процесу обігу, договір перевезення пасажирів безпосередньо з товарного виробництва і товарного обігу не витікає. Договір перевезення пасажирів спрямований на переміщення громадян з метою задоволення їх трудових, культурних, побутових та інших потреб. Сторонами за договором перевезення пасажирів є громадяни (пасажирів) і автотранспортне підприємство (перевізник). Зміст договору складає сукупність прав та обов'язків перевізника і пасажирів. У перевізника при укладанні договору виникає право вимагати сплати встановленої суми за проїзд, а у пасажирів – доставки до місця призначення.

Договір перевезення пасажирів може бути укладений як в письмовій, так і в усній формі. Зокрема, письмовою формою договору перевезення пасажирів в автобусах при міжміських перевезеннях є проїзний квиток. Він містить всі основні умови договору: час і день відправлення, номер рейсу, місце, яке надається пасажирів, пункт призначення, вартість проїзду. Факт наявності проїзного квитка у пасажирів означає укладення договору перевезення пасажирів на умовах, передбачених у квитку, а також засвідчує внесення проїзної плати. При поїздках в індивідуальних таксомоторах договір укладається в усній формі шляхом заключення угоди пасажирів з водієм таксі, який у цьому випадку виступає в якості представника автотранспортного підприємства. При поїздках в автобусах (міських, приміських і міжміських маршрутів) і маршрутних таксомоторах укладення договору перевезень зазвичай збігається з моментом, коли пасажир купує проїзний квиток. Не має значення спосіб придбання проїзного квитка (у шофера, кондуктора, через касу-скарбничку або касу-напівавтомат і т. д.). Момент придбання проїзного квитка збігається в цьому випадку з початком користування пасажирів транспортним засобом, тобто з початковим періодом виконання договору перевезення. Тому на

автотранспортне підприємство за таким договором покладається обов'язок тільки доставити пасажирів в пункт призначення. Якщо перевезення здійснюється за разовими проїзними квитками, які придбані заздалегідь, то договір вважається укладеним з моменту придбання такого квитка. У цьому випадку час укладення договору і початковий момент його виконання не збігаються. За таким договором на автотранспортне підприємство покладається обов'язок подати в пункт відправлення автобус (маршрутний таксомотор) в обумовлений розкладом час, надати пасажирові вказане у квитку місце та доставити пасажирів в пункт призначення. При користуванні індивідуальними таксомоторами момент укладення договору збігається з початковим періодом його виконання. Особливе правове значення мають місячні проїзні квитки. Придбання таких квитків свідчить лише про попереднє внесення проїзної плати, але ще не означає укладення договору на конкретне перевезення. Такий договір вважається укладеним в початковий момент користування транспортним засобом [4].

Відповідальність сторін за договором перевезення пасажирів

При перевезеннях пасажирів, як і при перевезеннях вантажів, діє загальний принцип обмеженої відповідальності сторін. Автотранспортні підприємства і організації, а також пасажирів, у разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань, що випливають з УАТ, несуть матеріальну відповідальність лише в межах, установлених відповідними статтями Статуту. Будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій з пасажирів, що мають на меті змінити або усунути відповідальність, яку несуть автотранспортні підприємства та організації, а також пасажирів вважаються недійсними, і будь-які відмітки про це у дорожніх листах чи інших документах, не передбачені УАТ та зазначені Правилами, не мають сили (ст. 126 УАТ).

Автотранспортне підприємство несе відповідальність за заподіяння смерті пасажирові або пошкодження його здоров'я. Проте порядок та умови відшкодування шкоди, заподіяної смертю або ушкодженням здоров'я пасажирові, визначаються за спеціальними нормами цивільного права.

Окремі порушення договору перевезення автотранспортним підприємством (запізнення відправлення автобуса, ненадання пасажирові вказаного у квитку місця) спричиняють настання наслідків, передбачених ст. 82 УАТ.

Пасажирів, що користуються послугами автомобільного транспорту, несуть відповідальність за порушення свого основного обов'язку – оплати проїзду. Наприклад, за безквитковий проїзд в автобусі або неоплачене провезення багажу органами пасажирського

міського та міжміського автомобільного транспорту, органами міліції накладається штраф в адміністративному порядку.

Відповідно до норм цивільного законодавства винний пасажир відповідає за пошкодження автобуса, його обладнання або інвентарю у розмірі заподіяної шкоди. Про характер пошкодження складається акт із зазначенням винної особи, місця і часу порушення, суми завданого збитку, а також свідків, якщо вони є. При відмові пасажирів відшкодувати вартість заподіяного збитку на місці, робиться відповідна відмітка в акті. Останній служить підставою для стягнення збитків у примусовому порядку через суд.

Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів

Водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом має право [4]:

- вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків;
- не допускати до поїздки пасажирів, який не має квитка, порушує громадський порядок у салоні автобуса, забруднює його, пасажирів або їх речі;
- під час посадки в автобус пасажирів на приміському, міжміському або міжнародному маршруті перевіряти наявність квитків на проїзд та перевезення багажу;
- не видавати багаж, якщо пасажир не пред'явив квитка.

Водій автобуса зобов'язаний:

- виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту загального користування і технічної експлуатації автобуса;
- мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи, передбачені законодавством;
- дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса;
- приймати, розміщати та видавати багаж пасажирів на зупинках, передбачених розкладом руху;
- стежити за виконанням пасажирів своїх обов'язків та безпечним розміщенням ними багажу і ручної поклажі в автобусі;
- оголошувати назви зупинок і час стоянки на них;
- здійснювати висадку пасажирів у відведеному для цього місці в разі заправлення автобуса паливом під час виконання перевезень;
- вживати необхідних заходів для безпеки пасажирів у разі виникнення перешкод для руху на маршруті (туман, ожеледь тощо), які

не дають змоги продовжити поїздку, а також у разі вимушеної зупинки автомобільного транспортного засобу на залізничному переїзді;

– зупиняти автобус за сигналом контролера, виконувати його вказівки та сприяти у здійсненні контролю.

Водію автобуса забороняється:

– змінювати маршрут та розклад руху;

– продавати пасажирам квитки під час керування автобусом.

Водій таксі має право відмовляти в наданні послуги пасажиру, якщо:

– пасажир має явні ознаки сп'яніння;

– кількість осіб, які потребують обслуговування, перевищує кількість місць у легковому автомобілі;

– багаж пасажира не може бути вільно розміщений у багажнику чи салоні легкового автомобіля або може забруднити чи пошкодити його.

Водій таксі зобов'язаний:

– виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля;

– здійснювати посадку пасажирів на стоянці в порядку черги, а також надавати право позачергового користування таксі згідно із законодавством;

– відчиняти двері таксі, відкривати багажник та перевіряти їх закриття під час посадки пасажирів;

– називати пасажирам розмір оплати проїзду, показники таксометра на початку і в кінці поїздки та роз'яснювати порядок користування таксі;

– здійснювати перевезення до пункту призначення за визначеним пасажиром маршрутом або найкоротшим шляхом за згодою пасажира.

Водію таксі забороняється:

– відмовляти пасажирам у перевезенні, крім випадків, обумовлених цією статтею;

– обирати пасажирів за вигідністю напрямків їх прямування;

– пропонувати громадянам поїздку без згоди пасажирів, які знаходяться в таксі;

– здійснювати перевезення пасажирів, якщо в таксі відсутній або не працює таксометр;

– називати розмір оплати за поїздку, який не відповідає показникам таксометра.

Водій легкового автомобіля на замовлення зобов'язаний виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля.

Водій легкового автомобіля не має права здійснювати стоянку та посадку пасажирів на стоянці таксі.

Основні права та обов'язки пасажирів

Пасажир має право [4]:

– одержувати від перевізника, водія, на зупинках автобусних маршрутів загального користування, автостанціях та автовокзалах інформацію про послуги автомобільного транспорту загального користування;

– безоплатно провозити з собою на автобусних маршрутах загального користування одну дитину дошкільного віку без надання їй окремого місця;

– безоплатно перевозити з собою на автобусних маршрутах загального користування ручну поклажу, а також відповідно до законодавства про захист прав споживачів і правил перевезень користуватися іншими правами.

Пасажир зобов'язаний:

– мати при собі квиток на проїзд, на перевезення багажу, а за наявності права пільгового проїзду – відповідне посвідчення;

– виконувати вимоги правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Основні засади визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування

Визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах [5].

Об'єктом конкурсу можуть бути: маршрут (кілька маршрутів), оборотний рейс (кілька оборотних рейсів).

На конкурс виносяться маршрути із затвердженими паспортами.

Визначення кандидатури автомобільного перевізника для роботи на міжнародному автобусному маршруті загального користування здійснюється на конкурсних засадах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Визначення умов перевезень та проведення конкурсу

Організація проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування [5].

До обов'язкових умов конкурсу на перевезення пасажирів належать:

– визначена органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування обґрунтована структура парку автобусів, що працюватимуть на маршруті загального користування, за пасажиромісткістю, класом, технічними та екологічними показниками;

– державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування населення.

У разі відсутності в перевізників-претендентів автобусів, що відповідають умовам конкурсу, вони мають право подавати до конкурсного комітету заяву на участь у конкурсі та документи, що містять характеристику наявних автобусів, які перевізник-претендент пропонує використовувати на даному маршруті, а також інвестиційний проект-зобов'язання щодо оновлення парку автобусів на цьому маршруті на визначений період до п'яти років.

У разі відсутності перевізників-претендентів, які мають автобуси, що відповідають умовам конкурсу, конкурс проводиться серед претендентів, які пропонують використовувати на даному маршруті автобуси, що відповідають вимогам безпеки, але не відповідають умовам конкурсу за класом, пасажиромісткістю, параметрами комфортності, з урахуванням поданих інвестиційних проектів-зобов'язань щодо оновлення парку автобусів, які будуть повністю відповідати всім вимогам, у термін до п'яти років.

Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на термін від трьох до п'яти років.

Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) у разі відсутності в нього автобусів, що відповідають умовам конкурсу, органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на один рік.

Дозвіл органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування пасажирському перевізнику на обслуговування автобусних маршрутів надається на термін до п'яти років.

Автомобільний перевізник – переможець конкурсу повинен самостійно забезпечувати перевезення.

Для підготовки та проведення конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування утворюють конкурсний комітет, до складу якого входять представники відповідних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, територіальних органів центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту та територіальних органів Міністерства внутрішніх справ України, відповідальних за безпеку дорожнього руху, а також громадських організацій.

До конкурсного комітету не можуть входити представники суб'єктів господарювання – автомобільних перевізників, які є учасниками конкурсу або які діють на ринку перевезень пасажирів і можуть впливати на прийняття рішень комітету.

Для організації забезпечення і підготовки матеріалів для проведення засідань конкурсного комітету органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування на конкурсних умовах за договором залучають підприємство (організацію), що має фахівців та досвід роботи не менше трьох років з питань організації пасажирських перевезень. Конкурс проводиться із залученням представників відповідних органів виконавчої влади, а також представників громадських організацій. Залучене для проведення засідань конкурсного комітету підприємство (організація) готує матеріали щодо умов конкурсу, паспортів автобусних маршрутів, аналізу одержаних пропозицій та їх оцінки, договорів з переможцями конкурсу та інші матеріали.

Порядок проведення конкурсів визначає Кабінет Міністрів України [5].

Вимоги до автомобільних перевізників, які допускаються до участі в конкурсі

У конкурсі на визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування можуть брати участь автомобільні перевізники, які мають ліцензію на той вид послуг, що виносять на конкурс, на законних підставах використовують у достатній кількості сертифіковані автобуси відповідного класу, відповідають вимогам, викладеним у Законі [5].

До участі в конкурсі не допускаються автомобільні перевізники, які:

- визнані банкрутами або щодо яких порушено справу про банкрутство чи ліквідацію як суб'єкта господарювання;
- подали до участі в конкурсі документи, що містять недостовірну інформацію;
- не відповідають вимогам Закону [5].

Проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування

Для участі в конкурсі на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування автомобільний перевізник подає конкурсному комітету такі документи [5]:

- заяву претендента встановленого зразка з зазначенням автобусного маршруту загального користування, на якому має намір працювати претендент;

– нотаріально завірену копію ліцензії на право надання послуг з перевезення пасажирів та копії ліцензійних карток на автобуси, які будуть використовуватися на автобусному маршруті;

– відомості про додаткові умови обслуговування маршруту;

– документ, що підтверджує внесення плати за участь у конкурсі.

При визначенні переможця конкурсу в разі рівних пропозицій претендентів перевага надається перевізникам, які представили до конкурсного комітету: сертифікат відповідності послуг з перевезення пасажирів автобусами ліцензійним умовам, а також для міжміських та міжнародних автобусних маршрутів свідоцтво відповідності автобуса параметрам комфортності.

Фінансування проведення конкурсу здійснюється органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування за рахунок коштів, внесених претендентами як плату за участь у конкурсі, а також за рахунок власних коштів.

Якщо конкурс не відбувся або переможця не було визначено, претендентам повертають плату за участь у конкурсі, а витрати на підготовку конкурсу відносять на рахунок органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

ТЕМА 8 (4 години)

ТРАНСПОРТНА ДОКУМЕНТАЦІЯ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

1. Документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.
2. Порядок заповнення подорожнього листа типової форми №2-АП(1)
3. Застосування дорожнього листа автобуса в міжнародному сполученні типової форми №03-АП

Документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення

Автомобільні перевізники, водії, пасажирів повинні мати і пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.

Документи для регулярних пасажирських перевезень [б]:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, договір із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування чи їх дозвіл, паспорт маршруту, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія автобуса – посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, ліцензійна картка, дорожній лист, квитково-касовий лист, схема маршруту, розклад руху, таблиця вартості проїзду (крім міських перевезень), інші документи, передбачені законодавством України;

– для пасажирів – квиток на проїзд в автобусі та на перевезення багажу (для пільгового проїзду - посвідчення особи встановленого зразка).

Документи для регулярних спеціальних пасажирських перевезень:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, договір із замовником транспортних послуг, паспорт маршруту, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія автобуса – посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, ліцензійна картка, дорожній лист, схема маршруту, розклад руху, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для нерегулярних пасажирських перевезень:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія автобуса – посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, ліцензійна картка, дорожній лист, договір із замовником транспортних послуг, документ, що засвідчує оплату транспортних послуг, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для юридичної особи, що здійснює перевезення пасажирів на таксі:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія таксі – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, ліцензійна картка, дорожній лист, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для фізичної особи, що здійснює перевезення пасажирів на таксі:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія таксі – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, ліцензійна картка, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для юридичної особи, що здійснює перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, договір із замовником послуги, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія легкового автомобіля – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, ліцензійна картка, дорожній лист, копія договору із замовником послуги, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для фізичної особи, що здійснює перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення:

– для автомобільного перевізника – ліцензія, договір із замовником послуги, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія легкового автомобіля – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, ліцензійна картка, копія договору із замовником послуги, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи на перевезення пасажирів автобусами для власних потреб:

– для автомобільного перевізника – документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, список пасажирів, яких перевозять, завірений підписом перевізника та печаткою, інші документи, передбачені законодавством України;

– для водія – посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на автобус, дорожній лист, список пасажирів, яких перевозять, завірений підписом перевізника та печаткою, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для водія юридичної особи на перевезення пасажирів легковими автомобілями для власних потреб – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, дорожній лист, інші документи, передбачені законодавством України.

Документи для фізичної особи на перевезення пасажирів легковими автомобілями для власних потреб – посвідчення водія відповідної категорії, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, інші документи, передбачені законодавством України.

Порядок заповнення подорожнього листа типової форми №2-АП(1)

Заповнення подорожнього листа до видачі його водієві проводиться диспетчером (або іншим уповноваженим на те особою) в наступному порядку [4]:

1. Записуються прізвище та ініціали водія, марка автобуса та його державний та гаражний номер, дата видачі подорожнього листа (число, місяць) і фіксується в диспетчерському журналі обліку видачі і повернення шляхових листів.

2. Далі в графах 5, 6, А, З (додаток І) записуються планові показники роботи автобуса: час виїзду на лінію, перезміни, повернення з лінії.

3. У графі 8 записуються прізвище та ініціали кондуктора. Додаткові рядки передбачені на випадок заміни водія або кондуктора, прізвище якого закреслюється, і в вільну рядок вписується нова. При роботі водія-наставника зі стажистом прізвище стажиста вписується у графу 9 відповідної зміни без вказівки його табельного номера.

4. Табельні номери водія і кондуктора (графи 8 і 9) записуються в ті ж рядки, що й прізвища. При спільній роботі водія і кондуктора їх табельні номери повинні бути записані в одному рядку.

5. У графі 12 вказуються: на міських перевезеннях – номер маршруту і через дріб номер виїзду (номер картки, графіка); на приміських та міжміських маршрутах – найменування кінцевого пункту маршруту.

6. Механік (або інша уповноважена на те особа) при випуску автобуса на лінію звіряє фактичну наявність палива в баках з показанням, перенесеним диспетчером в даний шляховий лист (розділ IV) з подорожнього листа за попередній день роботи, і засвідчує своїм підписом або особистим штампом достовірність зроблених записів.

7. У разі невідповідності наявності палива в баках автобуса при виїзді показанню залишку палива, вказаного диспетчером в шляховому аркуші, механік спільно з водієм складає акт встановленої форми, після чого в шляховий лист вносяться свідчення залишку палива згідно з актом.

8. Коефіцієнт зміни норми записується в цілому на зміну в тому випадку, якщо є відхилення від закладеної на даний маршрут норми витрати палива (наприклад, при роботі водія-наставника зі стажистом). Зроблені записи завіряються підписом у відповідному рядку графі.

Заповнення подорожнього листа до виїзду автобуса на лінію проводиться у наступному порядку:

Якщо автобус заправляється безпосередньо перед виїздом на лінію, то заправник в розділі "Рух ТММ" записує в відповідні графі марку і кількість виданого палива або мастильних матеріалів і засвідчує правильність записів своїм підписом.

У нижній частині подорожнього листа в рядку відповідної зміни медичний працівник підписом або особистим штампом засвідчує можливість допуску водія за станом здоров'я до управління автобусом.

У графі 5, 6 у рядку "Виїзд на лінію" механік (або інша уповноважена на те особа) відзначає фактичний час виїзду автобуса. У нижній частині подорожнього листа своїм підписом або особистим штампом він засвідчує, що автобус технічно справний і виїзд дозволений, а також підтверджує відповідність фактичних показань спідометра показанням, перенесеним диспетчером в даний шляховий аркуш з попереднього (розділ V).

Водій своїм підписом у нижній частині подорожнього листа в рядку відповідної зміни засвідчує, що автобус ним прийнятий в технічно справному стані, а фактичні покази спідометра та залишок палива при виїзді відповідають записам, зробленим у дорожньому листі.

Заповнення подорожнього листа після прибуття автобуса на диспетчерську станцію

На лицьовому боці подорожнього листа лінійним диспетчером у разі перемикання водія з запланованого в парку маршруту закреслюються зазначені раніше в графі 12, К записи і вказуються нові

найменування кінцевого пункту маршруту (номер маршруту) і номер виїзду.

На зворотному боці подорожнього листа послідовно заповнюються графи:

на міських перевезеннях:

- у графі А в першому рядку вказується плановий час прибуття на лінію;
- до графи 10, 11 записується фактичний час прибуття з рейсу;
- у графі 5, 6 зазначається штамп-годинами фактичний час відправлення у рейс.

На приміських та міжміських маршрутах в графах 77 і 78 в кожному рядку диспетчером записуються найменування початкових, кінцевих і проміжних пунктів, в яких передбачаються відмітки про прибуття (відправлення) автобуса.

Простої з технесправності (водій не бере участь у ремонті), ремонт на лінії (водій проводить ремонт самостійно або разом зі слюсарем) записує і засвідчує своїм підписом механік (працівник ВТК), слюсар технічного пункту або пересувної "Технічної допомоги" в графах 20 – 22.

Заповнення розділу "Заправка ПММ" (під час перевезення) проводиться водієм або особою, яка провела заправку (за безготівковим розрахунком).

Порядок оформлення подорожнього листа після закінчення роботи водія (кожної зміни)

Після закінчення роботи на маршруті працівник диспетчерської станції (лінійний диспетчер) записує:

– до графи 15 – час роботи на маршруті, який визначають за кількістю годин роботи тільки на маршруті з моменту прибуття автотранспортного засобу в пункт початку роботи і до з'їзду його з кінцевого пункту в гараж. У цей час не входить: час роботи на замовлення, час непродуктивних простоїв на лінії, заїздів в гараж під час робочого дня та обідні перерви;

– до графи 24 – час в наряді, який визначають як різницю між часом повернення автотранспортного засобу в гараж і часом виїзду з гаража, за мінусом часу на обід і відпочинок, встановленого водієві за розкладом;

– до графи 31 – планову виручку на підставі планових показників роботи автобусу на маршруті;

– до графи 34 – фактичну виручку на підставі фактичної кількості перевезених пасажирів або відомостей квитково-облікових листів, що вже пройшли обробку у чергових диспетчерів і касира;

– до графи 37 – «загальний пробіг» черговий диспетчер визначає за показаннями спідометра і контролює шляхом множення кількості рейсів на відстань одного рейсу плюс нульовий пробіг на даному маршруті;

– до графи 38 – пробіг з пасажиром, який визначається шляхом множення загального пробігу на плановий коефіцієнт використання пробігу;

– до графи 40 – довжину нульового пробігу або кількість нульових поїздок (залежно від прийнятої технології обробки документа). До графи 43 – кількість рейсів, запланованих для виконання згідно розкладу;

– до граф 41, 42 – обсяг перевезень та пасажирооборот. Розрахунок обсягів перевезень в пасажирів і пасажиро-кілометрах проводиться відповідно до Інструкції з визначення кількості перевезених пасажирів і пасажирообороту автомобільним транспортом загального користування на міських, приміських, міжміських маршрутах;

– до графи 44 – кількість рейсів, які було виконано за день (зміну) роботи на даному маршруті;

– до графи 45 – кількість виконаних на даному маршруті рейсів згідно графіку;

– до графи 46 – кількість рейсів, виконаних в час «пік», уточнене завдання по рейсах.

Після закінчення зміни диспетчер в графу 10, 11 записує час прибуття водія на АТП.

При поверненні автобуса в гараж механік у графі Ж зазначає час повернення з лінії, у розділі V записує показання спідометра, а у розділі IV – залишок палива в баку автобуса. Якщо мала місце заправка автобуса після повернення з лінії, то даний розділ заповнюється після заправки.

Водій розписується у здачі справного автобуса, а механік – у його прийманні. У випадку несправності автобуса оформляється заявка на ремонт у встановленому порядку.

Застосування дорожнього листа автобуса в міжнародному сполученні типової форми №03-АП [5]

Перевізники, які експлуатують автобуси в міжнародному сполученні, власні або орендовані, зобов'язані при випуску автобуса з автогосподарства або місця стоянки видати водієві оформлений дорожній лист автобуса в міжнародному сполученні типової форми № 03-АП (додаток І). Застосування будь-яких інших форм дорожніх листів для обліку роботи автобусів автогосподарств-резидентів України в міжнародному сполученні не допускається.

Дорожній лист автобуса в міжнародному сполученні оформляється і видається за умови здачі водієм дорожнього листа за попередній період роботи автобуса.

Видані дорожні листи реєструються у журналі довільної форми за такими реквізитами: марка та модель автобуса, реєстраційний номерний знак, дата видачі, номер дорожнього листа, прізвища та ініціали водіїв, їх підписи при одержанні, дата повернення листа, підпис відповідальної особи.

Перед видачею дорожнього листа диспетчер (або інша вповноважена особа перевізника) заповнює його таким чином:

– на лицьовому боці у верхньому лівому куті ставить штамп перевізника, записує дату його видачі (число, місяць, рік), які повинні відповідати номеру та даті реєстрації дорожнього листа в журналі, код або найменування режиму роботи водія (робота в будні дні, відрядження, робота у вихідні дні, по графіку і таке інше), указує марку, реєстраційний номерний знак автобуса, прізвища, ініціали водіїв, серії і номери посвідчень водіїв;

– у графах 2 і 3 розділу "Робота транспортного засобу" диспетчер записує час, дату виїзду та повернення за графіком;

– у графі 4 механік записує фактичне показання спідометра автобуса на момент його виїзду, у графі 5 проставляє дату та час при виїзді;

– у рядку "Виїзд дозволений, підпис механіка" механік засвідчує підписом технічну справність автобуса, чим підтверджує можливість виїзду на лінію;

– уповноважена особа служби безпеки руху автогосподарства у верхньому правому куті ставить штамп та підпис про проведений передрейсовий інструктаж водіїв з безпеки дорожнього руху;

– у розділі "Рух пального" у графах 9 і 10 диспетчер робить запис про залишок пального при виїзді автобуса за даними попереднього дорожнього листа, визначає загальну кількість пального, яку отримає водій при виїзді, і засвідчує зроблені записи власним підписом у відповідному порядку;

– у розділі "Завдання водіям" згідно з графіком роботи диспетчер записує пункт та час відправлення, проміжні пункти по Україні, пункт перетину кордону, проміжні пункти закордонних країн, кінцевий пункт (у прямому та зворотному напрямках);

– у рядку "Посвідчення водіїв перевірів, завдання видав, підпис диспетчера" диспетчер власним підписом засвідчує достовірність заповнених ним реквізитів дорожнього листа і наявність посвідчень водіїв;

– медичний працівник, який здійснює передрейсовий медичний огляд, підписом засвідчує можливість допуску водіїв за станом здоров'я до керування автобусом.

Після виконання зазначених дій дорожній лист видається водію на руки.

Заповнення дорожнього листа після видачі його водіям проводиться у такій послідовності:

– у рядку "Автобус прийняли, підписи водіїв" водії власним підписом засвідчують прийняття автомобіля технічно справним і одержання завдання на роботу;

– у розділі "Рух пального" у графах 6 – 8 заправник (уповноважена особа) записує марку, код та кількість виданого пального і засвідчує, стверджує зроблені записи підписом у відповідному рядку;

– у рядку "Відмітка органу державного контролю" працівник Головної державної інспекції на автомобільному транспорті, який здійснює державний контроль, робить відмітку про результати перевірки із зазначенням дати, часу, місця перевірки, свого прізвища, місця роботи і посади, номера службового посвідчення, яку засвідчує своїм підписом. Результатом перевірки транспортного засобу є запис про відсутність порушення або зазначення номера складеного протоколу чи акта порушення;

– у рядку "Особливі відмітки" інспектор Служби міжнародних автомобільних перевезень ставить відмітку при виїзді та в'їзді через кордон;

– у розділі "Послідовність виконання завдання водіями" у графах 18 – 29 водіями проставляється час та дата фактичного відправлення з початкового пункту, перетину кордону України, прибуття до кінцевого пункту, відправлення з кінцевого пункту, перетину кордону України, прибуття до початкового пункту;

– у розділі "Дані роботи контрольного пристрою (тахографа)" графи 30 – 44 кожний водій зі своєї тахокарти переносить: дату і час початку та кінця керування, пройденої відстань, час керування та час відпочинку.

Після повернення автобуса до автогосподарства заповнення дорожнього листа проводиться у такій послідовності:

– у рядку "При поверненні автобус здав водій" водій підписом засвідчує здачу автобуса механіку в технічно справному (несправному) стані;

– механік заповнює графи 4 і 5 розділу "Робота транспортного засобу", вказуючи відповідно показники спідометра і фактичний час та

дату повернення автобуса; у рядку "Прийняв механік" механік підписом засвідчує достовірність даних у вказаних графах, а також прийняття автобуса в технічно справному (несправному) стані. Оформлений таким чином дорожній лист передається диспетчеру для подальших розрахунків транспортної роботи, вартості послуг і заробітної плати водія.

Показники розділу "Результати роботи автобуса" заповнюються таксувальником або вповноваженою особою таким чином:

– дані графи 46 "Пройдено кілометрів усього" дорівнюють різниці між показниками спідометра при поверненні автобуса до автогосподарства та перед його виїздом;

– дані у графах 47 і 48 "Пройдено кілометрів з пасажирями" і "Перевезено пасажирів" визначають згідно з кількістю проданих квитків або кількістю перевезених пасажирів за договором;

– дані графи 49 "Загальний час роботи автобуса" дорівнюють різниці між даними фактичного часу повернення автобуса і виїзду його з автогосподарства за вилученням часу на обідню перерву. Простої автобуса через бездоріжжя, технічні несправності та інші подібні причини не враховуються;

– дані графи 50 "Витрат пального за нормою" визначають виходячи з загального пробігу автобуса, норми витрат пального на пробіг, коефіцієнта зміни норми витрат незалежно від умов експлуатації автобуса;

– дані графи 51 "Витрати пального фактично" дорівнюють сумі залишку пального при виїзді автобуса з автогосподарства та виданого пального мінус залишок пального при його поверненні;

– дані граф 52 – 57 "Час простою автобуса" (з технічних причин, на кордоні, з інших причин) дорівнюють різниці між даними фактичного часу повернення автобуса до автогосподарства та часом повернення за графіком.

Розрахунок вартості послуг, зарплатні водія і таксування визначають на підставі даних про результати роботи автобуса, визначеними в розділі "Результати роботи автобуса" і засвідчується підписом таксувальника, який виконав розрахунок.

ТЕМА 9 (2 ЧАСА)

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

1. Поняття транспортно-експедиційної діяльності.
2. Значення транспортно-експедиційної діяльності.
3. Класифікація транспортно-експедиційних операцій і послуг.
4. Транспортно-експедиторські операції при централізованих перевезеннях вантажів.
5. Правове регулювання транспортно-експедиційних відносин при перевезеннях вантажів.
6. Правове регулювання транспортно-експедиційного обслуговування населення
7. Відповідальність згідно з обов'язками по транспортно-експедиційному обслуговуванню

ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Процесс транспортной деятельности не ограничивается лишь непосредственным перемещением груза, либо пассажира, или багажа из пункта отправления в пункт назначения. Он неизбежно сопряжен с выполнением дополнительных операций, предшествующих процессу перевозки, связанных непосредственно с самой перевозкой либо выполняемых по завершении перевозки.

Так, для доставки груза в пункт назначения необходимо, например, подготовить груз к перевозке (затарить, упаковать, замаркировать и т.д.), временно хранить его до прибытия автомобиля, погрузить груз на автомобиль, сопровождать в пути следования и сдать получателю, а при перевозке груза железнодорожным транспортом — станции отправления; оплатить перевозку по железнодорожным путям сообщения, оформить накладную на сданный груз и т.д. В пункте назначения грузополучателю следует получить груз от станции, окончательно рассчитаться по платежам и сборам с железной дорогой, вывезти груз со станции и т.д. Операции такого рода, связанные с перевозкой, именуются транспортно-экспедиционными.

Выполнение указанных выше операций возлагается на грузоотправителей и грузополучателей. Однако для них в условиях прогрессирующего процесса общественного разделения труда осуществление названных функций экономически не выгодно и препятствует дальнейшему развитию производительных сил, специализации производства. Ввиду этого законодательство предусматривает возможность выполнения подобных, обязанностей грузоотправителя и грузополучателя транспортными предприятиями и организациями или специализированными транспортно-экспедиционными предприятиями.

Согласно ст. 124 УАТ, предприятия и организаций автотранспорта общего пользования выполняют для предприятий, организаций, учреждений и населения связанные с перевозкой операции и услуги (транспортно-экспедиционные операции и услуги) при перевозках грузов как в прямом автомобильном сообщении, так и в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном, автомобильно-авиационном сообщении.

Основные признаки транспортно-экспедиционных операций и услуг заключаются, таким образом, в том, что они:

- а) непосредственно связаны с перевозкой груза (возможно осуществление как комплекса, так и отдельных транспортно-экспедиционных операций и услуг);
- б) опосредствуют взаимоотношения автотранспортных предприятий и

грузоотправителей (грузополучателей) в процессе организации перевозок, приема груза к перевозке, сопровождения его в пути, выдачи и доставки груза получателю.

ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТА В ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Выполнение транспортно-экспедиционных операций и услуг имеет важное значение для деятельности грузоотправителей (грузополучателей), автотранспортных предприятий и организаций и населения, которому оказываются услуги.

Основная цель транспортно-экспедиционного обслуживания — освободить предприятия, учреждения и организации от обязанностей, связанных с отправкой и получением грузов, которые несвойственны их основной деятельности, т.е. основным производственным функциям (производству продукции промышленными предприятиями, выполнению строительных и монтажных работ стройками и т.д.). При этом перевозка грузов соединяется с выполнением комплекса взаимосвязанных с перевозками операций и услуг, так как груз доставляется от склада грузоотправителя до склада грузополучателя. Грузоотправители (грузополучатели) освобождаются от необходимости заключения договоров перевозки с предприятиями других видов транспорта. Они имеют дело только с одним транспортным предприятием, которое организует прием груза к перевозке.

Для автотранспортных предприятий и организаций одновременное принятие на себя функций по перевозкам и выполнению экспедиционных операций и услуг дает возможность повысить эффективность использования подвижного состава, развивать контейнерные и пакетные перевозки грузов и перевозки грузов мелкими отправками. Улучшается координация деятельности автотранспортного предприятия с предприятиями других видов транспорта, сокращаются простои подвижного состава как автотранспортных предприятий, так и железных дорог, паромов при доставке грузов со станций железных дорог, пристаней, портов и аэропортов. В целом выполнение транспортно-экспедиционных операций способствует повышению мощности и маневренности транспортной сети для бесперебойного и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках.

Необходимо также иметь в виду, что автомобильный транспорт при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Подвижным составом автомобильного транспорта перевозятся, как правило, сравнительно небольшие по объему грузы. Шоферу грузового автомобиля можно поручить непосредственное осуществление транспортно-экспедиционных операций и услуг без привлечения для этого дополнительных работников. По своим технико-экономическим особенностям автомобильный транспорт является мобильным и связывает все виды транспорта, грузоотправителей и грузополучателей. Указанная особенность автомобильного транспорта позволяет создать комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей - грузополучателей как при перевозке грузов в прямом автомобильной сообщении, так и при получении и отправлении грузов всеми другими видами транспорта.

Эти же особенности деятельности автомобильного транспорта приводят к тому, что при транспортно-экспедиционном обслуживании грузоотправителей (грузополучателей) автомобильный транспорт не нуждается в каких-либо услугах предприятий других видов транспорта. Например, железные дороги, согласно ст. 68 УЖД, могут осуществлять транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций, учреждений и граждан, пользующихся железнодорожным транспортом. Однако они вынуждены прибегать к услугам автомобильного транспорта для завоза (вывоза) грузов на склады грузополучателей (грузоотправителей), поскольку не располагают собственными автомобилями.

Выполнение транспортно-экспедиционных услуг для населения способствует созданию значительных удобств и культурному обслуживанию. Развитие различных форм транспортно-экспедиционного обслуживания населения содействует обеспечению значительного подъема материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда. Развитие автотранспортными предприятиями и организациями общего пользования транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых населению, позволяет более полно удовлетворить спрос трудящихся на различного рода услуги, повысить культуру и качество обслуживания населения.

КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОПЕРАЦИЙ И УСЛУГ

По характеру осуществления транспортно-экспедиционной деятельности все транспортно-экспедиционные операции и услуги можно условно разбить на две группы: грузовые транспортно-экспедиционные операции и услуги; транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые населению. Оба эти вида транспортно-экспедиционных операций и услуг различаются как по субъектам транспортно-экспедиционных правоотношений так и по содержанию оказываемых услуг. В первом случае сторонами в транспортно-экспедиционных отношениях выступают только организации (автотранспортное предприятие и грузоотправитель, грузополучатель), во втором — одним из субъектов транспортно-экспедиционных правоотношений является гражданин.

Характер и объемы транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых при грузовых перевозках, и услуг, оказываемых населению, также существенно различаются. Первый вид услуг предназначен для наиболее эффективного выполнения транспортной деятельности в процессе материального производства, второй — для обслуживания культурных и бытовых потребностей населения.

Грузовые транспортно-экспедиционные операции и услуги осуществляются либо специальными транспортно-экспедиционными организациями, либо предприятиями автотранспорта общего пользования. Транспортно-экспедиционное обслуживание населения в соответствии с постановлением Совета Министров «Об улучшении транспортно-экспедиционного обслуживания населения» осуществляется узловыми конторами и транспортно-экспедиционными предприятиями-агентствами и т.д.

Оказание транспортно-экспедиционных операций и услуг при грузовых перевозках регламентируется специальным нормативным актом — Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций и учреждений, утвержденными Министерством автомобильного транспорта по согласованию с Госпланом и Госарбитражем. Указанные Правила регулируют порядок выполнения транспортно-экспедиционных операций и услуг как при перевозках грузов в прямом автомобильном сообщении (при централизованных перевозках), так и при перевозках грузов в смешанном автомобильно-железнодорожном, автомобильно-водном, автомобильно-авиационном сообщении (при централизованном завозе (вывозе) грузов на станции железных дорог, порты, пристани, аэропорты).

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Одним из признаков централизованных перевозок грузов является осуществление при таких перевозках транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей (грузополучателей).

Экспедиционные операции, выполняемые автотранспортными предприятиями при централизованных перевозках грузов, могут включать операции и услуги по: предварительной подготовке груза (подсортировке, группировке, затариванию, пакетированию, взвешиванию и т.п.), погрузке-разгрузке груза, краткосрочному хранению груза на складах автотранспортных предприятия, ведению учетных карточек выполнения плана перевозок, составлению накладных, предоставлению в пользование средств укрытия груза, доставке документов грузополучателям, уведомлению грузополучателя об отправке груза в его адрес и др.

Отдельные договоры на выполнение транспортно-экспедиционных операций в данном случае не оформляются, так как заключение договора централизованной перевозки грузов уже предполагает и выполнение данного круга транспортно-экспедиционных операций. Обусловлено это спецификой автомобильного транспорта, который функции по непосредственному перемещению в пространстве груза (транспортировке) и связанные с этим операции (транспортно-экспедиционные операции) осуществляет в единстве и взаимосвязи. Указанные особенности позволяют автомобильному транспорту, взяв на себя осуществление транспортно-экспедиционных операций, выполнять их без оформления с грузоотправителями (грузополучателями) особых, самостоятельных договоров транспортной экспедиции наряду с заключением договора перевозки грузов. Однако в годовом договоре на перевозку грузов автотранспортом должно указываться, какие виды транспортно-экспедиционных операций и услуг подлежат выполнению, поскольку их количество и характер в зависимости от ряда местных условий и характера перевозок могут быть различными.

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОМ ЗАВОЗЕ И ВЫВОЗЕ ГРУЗОВ

Транспортно-экспедиционные операции и услуги, выполняемые автотранспортными предприятиями при централизованном завозе грузов на железнодорожные станции, порты (пристани) и аэропорты и вывоза с них, можно разбить на две группы: по отправлению груза, по прибытию грузов.

По отправлению груза автотранспортное предприятие и организация осуществляют операции, связанные с планированием перевозок на железнодорожном и других видах транспорта (представление станциям, портам, пристаням, аэропортам заявок на отгрузку от имени грузоотправителей в счет их плана перевозок, а также сверхплановых перевозок, разрешаемых в установленном порядке; оформление за грузоотправителей учетных карточек по выполнению плана перевозок и др.); с организацией отправки груза и оформлением транспортных документов (получение от грузоотправителей железнодорожных накладных, коносаментов, спецификаций, грузовых квитанций; проверка правильности заполнения грузоотправителями железнодорожных накладных и других транспортных документов и получение от железнодорожных станций, портов, пристаней, аэропортов разрешения (визы) на завоз грузов, согласно существующему расписанию приема грузов; принятие от грузоотправителя по телефону данных об отправлении груза; заполнение железнодорожных накладных и других транспортных

документов и др.).

Автотранспортные предприятия консультируют грузоотправителей по вопросам выбора вида транспорта и маршрута следования груза (по установлению вида транспорта, наиболее рационального для перевозки данного груза, переключению на автомобильный транспорт короткопробежных и внутриузловых перевозок, а также других перевозок, экономически не выгодных для других видов транспорта).

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Одним из признаков централизованных перевозок грузов является осуществление при таких перевозках транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей (грузополучателей).

Экспедиционные операции, выполняемые автотранспортными предприятиями при централизованных перевозках грузов, могут включать операции и услуги по: предварительной подготовке груза (подсортировке, группировке, затариванию, пакетированию, взвешиванию и т.п.), погрузке-разгрузке груза, краткосрочному хранению груза на складах автотранспортных предприятий, ведению учетных карточек выполнения плана перевозок, составлению накладных, предоставлению в пользование средств укрытия груза, доставке документов грузополучателям, уведомлению грузополучателя об отправке груза в его адрес и др.

Отдельные договоры на выполнение транспортно-экспедиционных операций в данном случае не оформляются, так как заключение договора централизованной перевозки грузов уже предполагает и выполнение данного круга транспортно-экспедиционных операций. Обусловлено это спецификой автомобильного транспорта, который функции по непосредственному перемещению в пространстве груза (транспортировке) и связанные с этим операции (транспортно-экспедиционные операции) осуществляет в единстве и взаимосвязи. Указанные особенности позволяют автомобильному транспорту, взяв на себя осуществление транспортно-экспедиционных операций, выполнять их без оформления с грузоотправителями (грузополучателями) особых, самостоятельных договоров транспортной экспедиции наряду с заключением договора перевозки грузов. Однако в годовом договоре на перевозку грузов автотранспортом должно указываться, какие виды транспортно-экспедиционных операций и услуг подлежат выполнению, поскольку их количество и характер в зависимости от ряда местных условий и характера перевозок могут быть различными.

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОМ ЗАВОЗЕ И ВЫВОЗЕ ГРУЗОВ

Транспортно-экспедиционные операции и услуги, выполняемые автотранспортными предприятиями при централизованном завозе грузов на железнодорожные станции, порты (пристани) и аэропорты и вывоза с них, можно разбить на две группы: по отправлению груза, по прибытию грузов.

По отправлению груза автотранспортное предприятие и организация осуществляют операции, связанные с планированием перевозок на железнодорожном и других видах

транспорта (представление станциям, портам, пристаням, аэропортам заявок на отгрузку от имени грузоотправителей в счет их плана перевозок, а также сверхплановых перевозок, разрешаемых в установленном порядке; оформление за грузоотправителей учетных карточек по выполнению плана перевозок и др.); с организацией отправки груза и оформлением транспортных документов (получение от грузоотправителей железнодорожных накладных, коносаментов, спецификаций, грузовых квитанций; проверка правильности заполнения грузоотправителями железнодорожных накладных и других транспортных документов и получение от железнодорожных станций, портов, пристаней, аэропортов разрешения (визы) на завоз грузов, согласно существующему расписанию приема грузов; принятие от грузоотправителя по телефону данных об отправлении груза; заполнение железнодорожных накладных и других транспортных документов и др.).

Автотранспортные предприятия консультируют грузоотправителей по вопросам выбора вида транспорта и маршрута следования груза (по установлению вида транспорта, наиболее рационального для перевозки данного груза, переключению на автомобильный транспорт короткопробежных и внутриузловых перевозок, а также других перевозок, экономически не выгодных для других видов транспорта).

Автотранспортные предприятия и организации выполняют также транспортно-экспедиционные операции в связи с доставкой груза со склада грузоотправителя на станцию железной дороги (порт, пристань, аэропорт) в том числе оформление товарно-транспортных документов; сопровождение грузов в пути следования на железнодорожную станцию, порт (пристань), аэропорт; сдача груза железнодорожной станции, порту, пристани, аэропорту по правилам, действующим на соответствующем виде транспорта; получение от железнодорожной станции, порта (пристань), аэропорта и вручение грузоотправителю товарно-транспортных документов, подтверждающих прием груза к перевозке и др.).

Они же рассчитываются с железнодорожными станциями, портами (пристанями), аэропортами за перевозку грузов.

Автотранспортные предприятия выполняют также функции по завозу грузов на склады, укрупнению мелких отправок и подгруппировке грузов по направлениям и назначению; краткосрочному хранению грузов (особенно мелких партий) на своих или арендованных складах до отправки их другим видам транспорта; маркировке предназначенных к отправлению грузов, изготовлению и заполнению бирок; организации на предприятиях непосредственного приема мелких партий отправляемого груза, оформлению и выдаче на месте всех перевозочных документов и др.

Автотранспортные предприятия и организации по прибытии груза получают его от железнодорожных станций, портов (пристаней), аэропортов; раскредитовывают перевозочные документы на прибывший груз; рассчитываются со станциями, портами, (пристанями) и аэропортами в случае доплаты за перевозки; информируют грузополучателей о прибытии груза. Они же сдают груз и товарно-транспортные документы грузополучателю и выполняют иные, связанные с доставкой груза получателю транспортно-экспедиционные операции и услуги.

Указанные выше транспортно-экспедиционные операции и услуги выполняются транспортно-экспедиционными предприятиями на основе годовых договоров, заключаемых с клиентами (при постоянных хозяйственных связях), либо на основе разовых заказов клиентов (получающих и отправляющих грузы эпизодически или в небольших объемах). Годовой договор заключается в соответствии с Типовым годовым договором на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов и на станции железных дорог, в порты (на пристани) и аэропорты (приложение № 1 к Правилам транспортно-экспедиционного обслуживания). Данный годовой договор заключается в порядке и в сроки, предусмотренные для заключения годовых договоров на автомобильную перевозку грузов.

В годовом договоре стороны согласовывают: годовой объем централизованного завоза (вывоза) грузов (в тоннах и тонно-километрах) с распределением по кварталам; перечень конкретных транспортно-экспедиционных операций и услуг и порядок их выполнения; условия сдачи-приемки груза; порядок расчетов за перевозку и оказание транспортно-экспедиционных услуг; иные необходимые условия.

В соответствии с годовым договором и в пределах квартального объема перевозок стороны за 10 дней до начала квартала утверждают месячные объемы и определяют декадные задания на завоз (вывоз) груза на первый месяц квартала. В таком же порядке устанавливаются декадные задания на второй и третий месяцы квартала (за 10 дней до начала соответствующего месяца). Выполнение согласованных объемов перевозки отмечается в учетной карточке по форме, приложенной к Правилам транспортно-экспедиционного обслуживания.

Транспортно-экспедиционные предприятия, оказывающие услуги грузоотправителям (грузополучателям), во взаимоотношениях с железнодорожным, морским, речным и воздушным транспортом выступают как представители обслуживаемых организаций. Поэтому для выполнения принятых по годовому договору (разовому заказу) обязательств транспортно-экспедиционное предприятие должно получить от клиента постоянную доверенность в двух экземплярах (по форме, предусмотренной Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания) с разрешением на выполнение от его имени операций на станции железной дороги, в порту (пристани), аэропорту.

Прием транспортно-экспедиционными предприятиями грузов к перевозке для доставки на станцию железной дороги, порт (пристань), аэропорт и сдача их соответствующему виду транспорта, выдача полученного груза клиенту производятся с проверкой количества и состояния груза по правилам, действующим на соответствующем виде транспорта.

В случае прибытия груза с повреждением, порчей, недостачей, с неисправными пломбами транспортно-экспедиционное предприятие обязано потребовать от станции железной дороги, порта (пристани), аэропорта составления коммерческого акта, а при отказе в их составлении — обжаловать отказ в установленном порядке. Если при составлении указанных актов требуются специальные знания, связанные с определением качества и состояния груза, то транспортно-экспедиционное предприятие должно сообщить об этом клиенту. Одногородний клиент обязан направить своего представителя для участия в приемке груза в течение 4 часов, иногородний — в течение 24 часов с момента получения сообщения.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

ВИДЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ, ОКАЗЫВАЕМЫХ НАСЕЛЕНИЮ

Узловые конторы и конторы транспортно-экспедиционных операций, транспортно-экспедиционные агентства по обслуживанию населения в соответствии с Правилами транспортно-экспедиционного обслуживания граждан, утвержденными Министерством автомобильного транспорта оказывают гражданам различные виды услуг; доставляют на дом товары, приобретенные в магазинах; перевозят домашние вещи, мебель и другое имущество с квартиры на квартиру, на дачу и с дачи и т.п.; перевозят домашние вещи в контейнерах, мелкими отправлениями и багажом со станций железных дорог, грузовых автостанций, из портов (пристаней) и аэропортов на дом, а также на станции железных

дорог, грузовые автостанции, в порты (на пристани) и аэропорты для отправки в другие населенные пункты страны; доставляют пассажиров и багаж к месту посадки на железнодорожный, водный, воздушный и автомобильный транспорт, с железнодорожных станций, вокзалов, портов (пристаней), аэропортов; организуют поездки граждан на автобусах в зоны отдыха, на зрелищные мероприятия; продают месячные и единые билеты на все виды городского и пригородного транспорта, абонементные книжки на проезд в автобусах, трамваях и троллейбусах; бронируют места в поездах, самолетах, на речных и морских судах, в автобусах междугородных сообщений, в пунктах пересадки с одного вида транспорта на другой, для проезда в обратном направлении; бронируют места в гостиницах и т.д.

При наличии производственных возможностей Правила разрешают транспортно-экспедиционным предприятиям и организациям оказывать и иные услуги клиентам.

ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ЗАКАЗОВ НАСЕЛЕНИЯ

Основанием для выполнения транспортно-экспедиционных услуг является заказ.

Заказы на все виды транспортно-экспедиционных услуг принимаются от граждан приемщиками, диспетчерами и другими уполномоченными на это должностными лицами на приемных пунктах транспортно-экспедиционных предприятий и организаций, на предприятиях, в учреждениях и организациях, общежитиях и на дому у заказчиков.

Заказы оформляются на бланках квитанций установленной формы, которые являются документами строгой отчетности и заверяются штампом транспортно-экспедиционного предприятия или организации. Один экземпляр квитанции выдается заказчику. Отдельные виды услуг, например связанные с продажей билетов на автобусы в междугородном и пригородном сообщениях, и некоторые другие оказываются гражданам без оформления квитанции.

Транспортно-экспедиционные предприятия или организации обязаны выполнять заказ в срок, согласованный с заказчиком, и на условиях, наиболее для него удобных.

Условия выполнения услуг, предусмотренных в заказе, могут изменяться заказчиком по предварительному взаимному соглашению с транспортно-экспедиционным предприятием или организацией не позднее 12 час. дня, предшествующего дню выполнения услуг.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПО ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ПРИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

При невыполнении или ненадлежащем выполнении сторонами обязательств по годовому договору (разовому заказу) на централизованную перевозку грузов со станций железных дорог, портов (пристаней), аэропортов транспортно-экспедиционное предприятие и клиент несут взаимную имущественную ответственность. Основания и размер такой ответственности определены УАТ. В частности, транспортно-экспедиционное предприятие отвечает за невывоз груза в объеме, предусмотренном декадным плановым заданием, несвоевременную подачу подвижного состава и другие нарушения. Клиент — грузоотправитель или грузополучатель отвечает: за непредъявление груза к перевозке для отправки железнодорожным, водным и воздушным транспортом; простой автомобилей, задержку контейнеров и т.д.

Следует иметь в виду, что при несвоевременном вывозе грузов и контейнеров со станций железных дорог, портов (пристаней) и аэропортов, транспортно-экспедиционное предприятие вносит предприятиям других видов транспорта плату за хранение грузов и штрафы за задержку контейнеров, установленные их уставами(кодексами). Однако, когда несвоевременный вывоз грузов и контейнеров в размере согласованного среднесуточного объема произошел по вине транспортно-экспедиционного предприятия, внесенные соответствующему виду транспорта плата за хранение и штраф за задержку контейнеров относятся на транспортно-экспедиционное предприятие (п. 15 Типового годового договора. В иных случаях указанные плата и штрафы относятся на грузополучателя.

Транспортно-экспедиционные предприятия при невыполнении принятых к исполнению транспортно-экспедиционных услуг уплачивают грузоотправителю (грузополучателю) штраф в размере 20% их стоимости (ст. 128 УАТ).

В случае отмены заказчиком поручения о транспортно-экспедиционном обслуживании либо аннулирования заказа по вине заказчика ему не возвращаются : комиссионный сбор, предусмотренный тарифами; плата за подачу автомобиля и за обратный пробег автомобиля от заказчика до места стоянки (гаража, агентства, приемного пункта); плата за нахождение грузчиков или иных рабочих в пути (если поручалось выполнение погрузочно-разгрузочных или упаковочных работ); плата за фактический простой автомобиля в ожидании заказчика. Если заказ аннулируется до подачи автомобиля, то не возвращается комиссионный сбор и стоимость простоя автомобиля в размере 1 р. 50 к.

Транспортно-экспедиционное предприятие за невыполнение принятых к исполнению транспортно-экспедиционных операций и услуг уплачивает гражданину штраф в размере 20% стоимости невыполненных транспортно-экспедиционных операций и услуг (ст. 128 УАТ).

ТЕМА 10 (2 часа)

ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ И РАССМОТРЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ

1. Поняття і значення претензійного порядку.
2. Суб'єкти претензійних правовідносин.
3. Вимоги, які пред'являються до оформлення претензій.
4. Терміни пред'явлення претензій.
5. Стягнення АТП майнових санкцій у безперечному порядку.

ПОНЯТИЕ ПРЕТЕНЗИОННОГО ПОРЯДКА

Предприятия, учреждения, организации и граждане вправе в установленном порядке обратиться в соответствующие органы (суды, арбитраж и др.) за защитой своих прав и охраняемых законом интересов. Необходимость подобного обращения возникает и тогда, когда то или иное лицо не соблюдает обязанностей в правоотношениях, нарушает имущественные права и интересы другой стороны.

Например, в случае утраты автотранспортным предприятием по своей вине принятого к перевозке груза грузополучатель имеет право потребовать от автотранспортного предприятия возмещения стоимости утраченного груза. Если автотранспортное предприятие неосновательно отказывается от удовлетворения заявленного грузополучателем требования, то последний имеет право обратиться с требованием о принудительном осуществлении своего права (взыскании стоимости утраченного груза) через соответствующий государственный орган (суд, арбитраж и др.), решения которого имеют властно-обязательный характер.

Однако для обращения за защитой в суд, арбитраж или другой компетентный орган в целях реализации права на принудительное осуществление требований по отношению к нарушителю или охраны своих прав и интересов автотранспортное предприятие либо другая организация, а также гражданин должны выполнить определенные условия. Важнейшим из них является соблюдение претензионного порядка.

Согласно ст. 158 УАТ, до предъявления грузоотправителем или грузополучателем к автотранспортному предприятию иска по требованиям, вытекающим из УАТ, необходимо предъявление претензии: обращенного к соответствующей организации требования об осуществлении своего права или защите нарушенного интереса (об уплате неустойки, пени, штрафа, возмещении убытков и т.п.). Претензией называется также документ, в котором изложены эти требования. Порядок при котором одна сторона в целях принятия непосредственных мер к урегулированию спора предъявляет соответствующую претензию другой стороне, а последняя в установленном порядке отвечает на нее, называется претензионным.

Претензионный порядок заключается не только в том, что одна из сторон направила другой соответствующую претензию. Стороны спорного правоотношения обязаны принять исчерпывающие меры к урегулированию возникших между ними разногласий. В этих целях они должны принять все возможные при данных обстоятельствах меры, чтобы добровольно (до суда или арбитража) урегулировать разногласия: сверить расчеты, выяснить спорные вопросы с ответственными представителями сторон и т.д. Сторона, которой направлена претензия, обязана ответить на нее в установленные сроки.

ЗНАЧЕНИЕ ПРЕТЕНЗИОННОГО ПОРЯДКА

Претензионный порядок служит эффективным средством урегулирования разногласий сторонами без вмешательства властных государственных органов (суда,

арбитража и др.). Он содействует развитию самостоятельности и инициативы самих хозяйственных организаций, развитию форм их взаимного сотрудничества.

Этот порядок способствует укреплению плановой и договорной дисциплины, законности в хозяйственных отношениях. Он является действенным средством устранения излишних и ненужных споров, дает возможность обеспечить наиболее быстрое восстановление нарушенных прав предприятий, учреждений, организаций и граждан, способствует выявлению и устранению причин и условий, порождающих факты невыполнения плановых заданий, договорных обязательств, бесхозяйственности и других нарушений государственной дисциплины.

Автотранспортные и другие предприятия или организации, получившие предъявленную им претензию, обязаны изучить и рассмотреть все обстоятельства, изложенные в претензии, и провести служебное расследование допущенных нарушений. Такое своевременно проведенное расследование позволяет наиболее быстро принять меры к устранению причин нарушений на предприятии, выявить виновных лиц, принять меры к возмещению за счет этих лиц ущерба, причиненного нарушением.

Юридическое значение претензионного порядка состоит в том, что он представляет собой необходимую предпосылку права на предъявление иска (т.е. права на обращение за защитой в суд, арбитраж или другой орган). При несоблюдении претензионного порядка заявленное требование ни судом, ни арбитражем к рассмотрению не принимается. Так, согласно ст. 165 УАТ, иски грузоотправителей и грузополучателей к автотранспортным предприятиям и организациям, вытекающие из Устава автомобильного транспорта, могут быть предъявлены только в случае полного или частичного отказа автотранспортного предприятия или организации удовлетворить претензию либо при неполучении от них ответа в установленные сроки.

ОТНОШЕНИЯ, НА КОТОРЫЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ПРЕТЕНЗИОННЫЙ ПОРЯДОК

Все правоотношения, в которых участвует автотранспортное предприятие, с точки зрения обязанности соблюдения претензионного порядка могут быть разделены на две группы: правоотношения, по которым обязательно предъявление претензий, и правоотношения, по которым Претензионный порядок законодательством не предусмотрен. Кроме того, необходимо разграничивать транспортные правоотношения (связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа, почты, оказанием транспортно-экспедиционных услуг и др.) и правоотношения, не вытекающие из Устава (например, причинение вреда личности или имуществу).

Претензионный порядок обязателен по всем требованиям грузоотправителей, грузополучателей к автотранспортным предприятиям; по требованиям пассажиров к автотранспортным предприятиям, вытекающим из перевозок пассажиров и багажа; по требованиям автотранспортных предприятий к грузополучателям, грузоотправителям и заказчикам автомобильного транспорта по взаимным требованиям автотранспортных и транспортно-экспедиционных предприятий; по требованиям автотранспортных предприятий к другим предприятиям, организациям, учреждениям и по требованиям этих предприятий, учреждений и организаций к автотранспортным предприятиям, вытекающим из нарушения любых других обязательств, в том числе и не из транспортных правоотношений (например, из причинения вреда).

Претензионный порядок не предусмотрен по требованиям: вытекающим из договора проката легковых автомобилей; автотранспортных предприятий к пассажирам по договору перевозки пассажиров и багажа; о возмещении вреда, причиненного автотранспортным предприятием гражданину или гражданином автотранспортному предприятию.

Претензионный порядок в транспортных отношениях разграничивается в зависимости от того, предъявляются ли претензии грузоотправителями,

грузополучателями и иными организациями, пользующимися услугами транспорта, к транспортным предприятиям или же, напротив, претензии предъявляются транспортными предприятиями к своим клиентам.

В первом случае Претензионный порядок регулируется ст. 76 Основ гражданского законодательства, ст. 384 ГК, ст. ст. 158—164 УАТ и принятыми на их основе специальными Правилами предъявления и рассмотрения претензий. Претензионный же порядок по требованиям транспортных предприятий к своим клиентам регламентируется ст. 6 Основ гражданского законодательства и Положением о порядке предъявления и рассмотрения претензий предприятиями, организациями и учреждениями и урегулирования разногласий по хозяйственным договорам, утвержденным постановлением Совета Министров. Эти две группы нормативных актов предусматривают различные порядок, сроки предъявления и рассмотрения претензий и правовые последствия их нарушения, что следует учитывать в практической деятельности.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРЕТЕНЗИОННОМУ ПОРЯДКУ

Претензионный порядок считается надлежаще соблюденным, если претензия была предъявлена:

- а) надлежащим заявителем;
- б) к надлежащему ответчику;
- в) с соблюдением установленных сроков и порядка ее оформления;
- г) с приложением необходимых документов и если ответ на претензию был дан своевременно и с соблюдением предусмотренного порядка.

Особое внимание необходимо уделять соблюдению сроков заявления претензии. По действующему законодательству пропуск грузоотправителями и грузополучателями срока на предъявление претензии перевозчику — безусловное основание для возврата претензии без рассмотрения. В этом случае невозможно также и предъявление иска. Восстановление пропущенного срока на предъявление претензии не допускается, хотя бы причины пропуска были уважительными. Напротив, пропуск срока предъявления претензии автотранспортными предприятиями к грузоотправителям и грузополучателям не дает оснований последним возвращать претензии без рассмотрения.

С организации, нарушившей сроки предъявления или рассмотрения претензий, органы арбитража вправе взыскать штраф в доход бюджета.

Для установления того, своевременно ли была предъявлена претензия, необходимо определить момент подачи претензионного заявления. Днем предъявления претензии считается день сдачи претензионного заявления на почту либо непосредственно предприятию или организации под расписку. Таким же образом определяется и день ответа на претензию.

Доказательствами соблюдения претензионного порядка обычно являются прилагаемые к исковому заявлению копия претензии и документ, подтверждающий отправку претензии другой стороне.

Следует иметь в виду, что претензии могут отправляться заказным или ценным письмом, вручаться под расписку, быть переданы по телеграфу, телетайпу, по радио. Документами, подтверждающими отправку претензий, являются: соответствующая почтовая квитанция — при отправке заказным письмом; копия списка почтовых отправлений или выписка из него, если претензия сдавалась на почту среди других отправлений в качестве пяти и более отправлений по установленному списку; квитанция о приеме телеграммы — при передаче претензии телеграфом; выписка из журнала записей — при передаче претензий по телетайпу или радио.

СУБЪЕКТЫ ПРЕТЕНЗИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ

Общие требования для предъявления претензий грузоотправителей и грузополучателей к автотранспортным предприятиям, равно как автотранспортных предприятий к любым другим предприятиям и организациям, заключаются в том, чтобы все они были наделены правами юридического лица. Это означает, что только организации, являющиеся юридическими лицами, могут предъявлять претензии и отвечать на них. Данное правило следует в настоящее время применять с учетом того, что в промышленности, на транспорте (в том числе автомобильном) и в некоторых других отраслях народного хозяйства созданы производственные объединения. Как уже отмечалось, правом юридического лица обладает производственное объединение в целом. Оно же предъявляет и рассматривает претензии.

Предприятия и организации, входящие в состав производственного объединения, юридическими лицами не являются и потому не могут заявлять и рассматривать претензии. Однако им, согласно законодательству, генеральным директором объединения может быть предоставлено право предъявлять и рассматривать претензии от имени объединения в целом. Подобное правомочие может быть предоставлено специальным приказом по объединению, предусмотрено в положении о данной производственной единице и т.д. В этом случае претензии и ответы на них подписываются директором (начальником) единицы или его заместителем.

Претензии, возникающие из перевозки грузов, предъявляются к автотранспортному предприятию, выдавшему груз. Только в случае, когда груз утрачен полностью, претензия о возмещении его стоимости должна быть заявлена первоначальному транспортному предприятию, принявшему груз к перевозке.

Под «выдавшими груз» понимаются автотранспортные предприятия, подвижным составом которых фактически осуществлялась перевозка. Исключение составляет попутная загрузка автомобилей. Ответственность за сохранность и просрочку доставки грузов несут в этом случае перед грузоотправителями заявители претензий — транспортно-экспедиционные предприятия, загрузившие порожние автомобили. В свою очередь они вправе предъявить соответствующие требования к владельцам автотранспорта, чьи автомобили перевозили груз в порядке попутной загрузки и по чьей вине была допущена несохранность и просрочка доставки груза (пп. 25—26 Инструкции о порядке загрузки в попутном направлении порожних, грузовых автомобилей).

Претензии, возникающие в связи с перевозкой пассажиров или багажа, могут быть заявлены автотранспортному предприятию или организации пункта отправления либо пункта назначения по усмотрению заявителя претензии.

Особым требованиям должно удовлетворять предъявление претензий, возникающих из перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. Претензии, возникающие в связи с перевозками грузов в прямом смешанном сообщении, предъявляются к конечному перевозчику, выдавшему груз. Если конечным пунктом является грузовая автостанция, то претензия предъявляется к автотранспортному предприятию или организации. Если конечный пункт — станция железной дороги, порт (пристань) или аэропорт, то претензия предъявляется к соответствующему транспортному органу (управлению железной дороги, речному пароходству и т.д.).

Автотранспортное законодательство разграничивает случаи, когда право на предъявление претензии принадлежит грузоотправителю и грузополучателю. Так, возникающие в связи с перевозкой грузов претензии в случае утраты груза могут быть предъявлены как грузоотправителем, так и грузополучателем при условии представления товарно-транспортной накладной с росписью шофера о приеме груза к перевозке. В случае недостачи, порчи или повреждения груза право на предъявление претензии принадлежит только грузополучателю. Он должен представить автотранспортному

предприятию товарно-транспортную накладную с соответствующими записями либо акт установленной формы, если он составляется (§ 2 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

Право на предъявление претензий не передается другим организациям либо гражданам. В порядке исключения предусматривается возможность передачи такого права грузоотправителем грузополучателю, грузополучателем грузоотправителю, а также грузоотправителем или грузополучателем своей вышестоящей организации или транспортно-экспедиционному предприятию (ст. 161 УАТ). Передача права на предъявление претензии удостоверяется переуступочной надписью на товарно-транспортной накладной следующего содержания: «Право на предъявление претензий и иска передано» (наименование организаций). Переуступочная надпись удостоверяется подписями руководителя и главного (старшего) бухгалтера организации и заверяется печатью (§ 5 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОФОРМЛЕНИЮ ПРЕТЕНЗИЙ

В претензионном заявлении должны быть указаны следующие данные: а) в связи с чем предъявляется претензия (полной или частичной утратой груза, повреждением, порчей груза, просрочкой в доставке и т.п.) и краткое обоснование претензии; б) сумма претензии по каждому виду требования и каждому документу; в) подробный почтовый адрес, по которому заявитель претензии ждет ответа; г) отделение банка, в котором открыт расчетный счет заявителя претензии, и номер счета; д) дата составления претензионного заявления (§ 8 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

Претензионное заявление должно быть подписано руководителем организации либо его заместителем. К заявлению должны быть приложены подлинники документов, подтверждающих претензию.

УАТ и Правила предъявления и рассмотрения претензий детально регламентируют порядок предъявления претензий по отдельным видам требований. Так, в отношении утраты, недостачи, порчи или повреждения груза к претензии помимо перечисленных выше документов, подтверждающих право на предъявление претензии, должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза. К претензионному заявлению о недостаче груза прилагается расчет суммы претензии, если расчет не был сделан в самом претензионном заявлении. В том случае, когда расчеты между грузоотправителем и грузополучателем осуществляются с учетом нормируемой или фактической влажности, к претензиям на недостачу груза должен быть приложен документ (качественное удостоверение, сертификаты и др.), подтверждающий, с какой влажностью груз был отправлен, а также данные анализа о влажности прибывшего груза, если такой анализ был сделан.

К заявлению по претензии за порчу скоропортящихся грузов, при выдаче которых была уценена или понижена сортность, торгующая организация обязана представить справку о том, по какой цене реализован уцененный груз. Если груз еще не был реализован, то представляется справка о его перемаркировке соответствующим сортом. Справка подписывается руководителем организации и главным (старшим) бухгалтером и заверяется печатью.

В случае предъявления требований об уплате штрафа за невыполнение плана перевозок к претензионному заявлению обязательно прилагается учетная карточка. По требованиям о взыскании штрафа за просрочку в доставке груза при междугородных перевозках необходимы товарно-транспортные документы с отметкой времени принятия груза к перевозке от грузоотправителя и времени сдачи груза получателю (пп. «а» и «б» § 13 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

К претензионному заявлению о взыскании с автотранспортного предприятия штрафа за несвоевременную подачу подвижного состава в пункт погрузки по сравнению с

согласованным временем грузоотправителем прилагаются товарно-транспортные документы с отметками времени прибытия и убытия автомобилей (п. «в» § 13 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

Приложение к претензии всех необходимых документов имеет важное юридическое значение, иначе считается, что претензионный порядок грузоотправителем (грузополучателем) нарушен.

Претензионное заявление, поданное без таких документов, возвращается заявителю в 10-дневный срок со дня получения с обязательным указанием причин возврата. Если автотранспортное предприятие в 10-дневный срок не возвратит такую ненадлежаще оформленную претензию, то она считается принятой к рассмотрению. Подача претензионных заявлений без оформленных документов не прерывает течения сроков, установленных для предъявления претензий.

Автотранспортное законодательство устанавливает определенные условия, касающиеся требований, предъявляемых по отдельным отправлениям. Так, установлено, что претензии о возмещении за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза должны предъявляться по каждой отправке в отдельности. Лишь по однородным грузам, погружаемым одним грузоотправителем в адрес одного грузополучателя, допустимо предъявление одной претензии на группу отправок, но не более пяти (§ 6 Правил предъявления и рассмотрения претензий). В остальных случаях количество требований, объединяемых в одном претензионном заявлении, не ограничивается. Однако претензионные заявления не должны объединять в себе требования, для рассмотрения которых необходимы товарно-транспортные накладные, с требованиями, для которых эти документы не нужны.

В целях устранения излишних неоправданных расходов, связанных с предъявлением и рассмотрением претензий, предусмотрено, что предъявление требований грузоотправителями (грузополучателями) и автотранспортными предприятиями и организациями на сумму менее 10 руб. по каждому товарно-транспортному документу не допускается (ст. 160 УАТ). Исключение составляют претензии граждан, которые могут быть заявлены на любую сумму. При постоянных взаимоотношениях автотранспортных предприятий и организаций, грузоотправителей и грузополучателей могут быть объединены однородные требования к автотранспортным предприятиям и организациям и на сумму менее 10 руб. по одному товарно-транспортному документу. Это допускается при условии, что требования объединены по результатам выверки расчетов за месяц и только по однородным требованиям (за невыполнение плана перевозок, утрату, недостачу или порчу грузов, о возврате уплаченного штрафа).

При заявлении претензии пассажиром по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажира и багажа, также должны быть приложены документы, подтверждающие претензию.

СРОКИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ

По общему правилу, все претензии грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров к автотранспортному предприятию предъявляются в течение 6 месяцев. Исключение составляют претензии об уплате штрафа. Они должны быть заявлены в течение 45 дней.

Согласно ст. 163 УАТ, сроки предъявления претензий исчисляются: а) по претензиям о возмещении за порчу, повреждение или недостачу груза или багажа — со дня выдачи груза или багажа; б) по претензиям о возмещении за утрату груза — по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки груза при междугородных перевозках и 10 суток — со дня приема груза при городских и пригородных перевозках; в) по претензиям о возмещении за утрату багажа — по истечении 10 суток после окончания сроков доставки багажа; г) по претензиям о просрочке в доставке груза или багажа — со

дня выдачи груза или багажа; д) по претензиям о возмещении за утрату груза при перевозках в прямом смешанном сообщении — по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке; е) по претензиям о невыполнении плана перевозок — со дня окончания срока, установленного Правилами для сверки записей в учетном документе по выполнению плана и принятого к исполнению разового заказа; ж) по претензиям о возврате штрафа за простой автомобилей и задержку контейнеров, взысканного в безакцептном порядке, — со дня получения заявителем претензии копии платежного требования (счета) автотранспортного предприятия о начислении штрафа.

В остальных случаях претензионные сроки исчисляются со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Для рассмотрения автотранспортным предприятием предъявленной к нему претензии установлены специальные сроки. Как правило, автотранспортное предприятие обязано рассмотреть претензию в течение 3 месяцев. По претензиям, возникшим в связи с перевозками в прямом смешанном сообщении, установлен более длительный срок рассмотрения претензии — 6 месяцев.

По претензиям об уплате штрафов ответы должны быть даны в течение 45 дней (ст. 164 УАТ).

О результатах рассмотрения претензии автотранспортное предприятие обязано уведомить заявителя претензии в пределах указанных выше сроков. Если будет признано, что претензия заявлена неосновательно, то в уведомлении должны быть указаны мотивы отклонения претензии. Если претензия признается, то в уведомлении о признании указывается, в какой конкретно сумме удовлетворена претензия.

Уведомление об удовлетворении или отклонении претензии подписывается руководителем автотранспортного предприятия.

Если претензия отклонена либо удовлетворена частично, то автотранспортное предприятие или организация обязаны возвратить заявителю приложенные к претензии документы. При удовлетворении претензии в полной сумме документы, представленные заявителем, не возвращаются (ст. 164 УАТ; § 19 Правил предъявления и рассмотрения претензий; § 269 Правил перевозок пассажиров и багажа).

ВЗЫСКАНИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ПРИЗНАННЫМ ПРЕТЕНЗИЯМ

Если автотранспортное предприятие (организация) признает претензию, но денежные суммы по признанной претензии заявителю не перечисляет, то заявитель вправе обратиться в нотариальные органы за получением исполнительной надписи, по которой взыскание с автотранспортного предприятия производится в бесспорном порядке (п. 12 Перечня документов, по которым взыскание задолженности производится в бесспорном порядке на основании исполнительных надписей органов, совершающих нотариальные действия, утвержденного постановлением Совета Министров).

В этом случае грузоотправитель (грузополучатель) должен для получения исполнительной надписи представить в нотариальную контору подлинное извещение автотранспортного предприятия о признании им соответствующей суммы по претензии. Документ с исполнительной надписью представляется затем для исполнения в банк, который сумму задолженности взыскивает в бесспорном порядке, т.е. без согласия плательщика.

Установление нотариального порядка взыскания признанной задолженности исключает для грузоотправителей (грузополучателей) возможность обращения с иском в

арбитраж.

ПОРЯДОК И СРОКИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ПРЕТЕНЗИИ АВТОТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ К ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ (ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯМ)

ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ

Как уже отмечалось, претензионный порядок по требованиям автотранспортных предприятий к грузоотправителям и грузополучателям регулируется не УАТ, а Положением о порядке предъявления и рассмотрения претензий. Указанное Положение устанавливает, что предприятия и организации, нарушившие имущественные права и законные интересы других предприятий и организаций, обязаны восстановить их, не ожидая предъявления претензии. Предприятия и организации, чьи права и интересы были нарушены, должны предъявить претензию к предприятиям и организациям — нарушителям. Таким образом, предъявление претензии к грузоотправителям (грузополучателям) не право, а обязанность автотранспортных предприятий.

Претензии автотранспортными предприятиями к Грузоотправителям и грузополучателям должны быть предъявлены в течение двухмесячного срока со дня возникновения права требовать уплаты денежных сумм, совершения определенных действий и т.п.

Согласно п. 8 Положения о порядке предъявления и рассмотрения претензий, заявленная автотранспортным предприятием претензия должна содержать: наименование предприятия (организации, учреждения), к которому предъявлена претензия; наименование предприятия, предъявившего претензию; номер и дату претензии, изложение обстоятельств, являющихся основанием претензии, ссылки на соответствующие нормативные акты и указания на доказательства, подтверждающие изложенные в претензии обстоятельства; изложение требования автотранспортного предприятия; сумму претензии и ее расчет; почтовые и платежные реквизиты заявителя; перечень прилагаемых к претензии документов.

К претензии прилагаются подлинные документы или их надлежаще заверенные копии. Если те или иные документы имеются у грузоотправителя (грузополучателя), то автотранспортное предприятие может не прилагать их к претензионному заявлению. Претензия подписывается руководителем автотранспортного предприятия (организации) или его заместителем.

РАССМОТРЕНИЕ ПРЕТЕНЗИЙ

Грузоотправители и грузополучатели обязаны рассмотреть заявленную автотранспортными предприятиями претензию в двухмесячный срок, удовлетворить обоснованные требования и уведомить об этом автотранспортное предприятие. При наличии обоснованных возражений грузоотправители и грузополучатели обязаны в тот же двухмесячный срок известить автотранспортное предприятие о полном или частичном отклонении требования с указанием мотивов отклонения и вернуть соответствующие документы, полученные с претензией. Ответ на претензию должен быть подписан руководителем предприятия грузоотправителя или грузополучателя либо его заместителем.

ВЫСКАНИЕ ПО ПРИЗНАННЫМ ПРЕТЕНЗИЯМ

Если заявленная претензия грузоотправителями (грузополучателями) признается, но в ответе о признании претензии не сообщается о перечислении признанной суммы, то

автотранспортное предприятие вправе по истечении 20 дней после получения ответа предъявить в банк распоряжение на списание в бесспорном порядке признанной суммы, с начислением в установленных законодательством случаях пени за просрочку платежа. К распоряжению прилагается ответ на претензию. Подобный порядок установлен Положением о порядке предъявления и рассмотрения претензий.

Если распоряжение на бесспорное списание было дано неосновательно, то автотранспортное предприятие помимо возврата неосновательно списанной суммы должно еще уплатить другой стороне штраф в размере 5% неосновательно списанной суммы.

ВЗЫСКАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ИМУЩЕСТВЕННЫХ САНКЦИИ В БЕСПОРНОМ ПОРЯДКЕ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Наряду с претензионным способом защиты права применяется и форма непосредственного, т.е. без предъявления претензии, по распоряжениям самой организации, чьи права нарушены, бесспорного взыскания сумм банком с нарушителя. Такой порядок применяется лишь в случаях, прямо установленных законодательством. УАТ предусматривает возможность бесспорного взыскания только по требованиям автотранспортных предприятий.

Если для взыскания соответствующих сумм предусмотрен бесспорный порядок, то предъявление иска в арбитраж не допускается.

ВИДЫ БЕСПОРНОГО ВЗЫСКАНИЯ САНКЦИЙ

УАТ устанавливает бесспорный порядок взыскания штрафов с грузоотправителей и грузополучателей в следующих четырех случаях: а) при задержке по вине грузоотправителя или грузополучателя автомобилей, доданных под погрузку или выгрузку, сверх установленных сроков (простой); б) при задержке контейнеров сверх норм; в) при необоснованном отказе от оформления товарно-транспортных документов или за неправильное их оформление; г) при задержке автомобилей и контейнеров, возникшей вследствие неприложения грузоотправителем (грузополучателем) документов, необходимых для исполнения таможенных, санитарных и других административных правил (ст. 148 УАТ).

Сущность данного порядка состоит в том, что учреждения банка при предъявлении платежного требования органа транспорта взыскивают штраф за названные нарушения со счета грузоотправителя или грузополучателя без их согласия на указанное взыскание. Конкретные условия безакцептного списания штрафов определены Инструкцией Госбанка.

Поскольку, согласно УАТ, станции железных дорог, порты (пристани) и аэропорты несут ответственность за простой автомобилей, отказ от оформления или неправильное оформление товарно-транспортных документов, предусмотренную для грузоотправителей и грузополучателей, с указанных предприятий транспорта названные штрафы взыскиваются также в бесспорном порядке.

ОБРАТНОЕ ВЗЫСКАНИЕ БЕССПОРНО СПИСАННЫХ СУММ

При предъявлении требований на беспорное списание сумм штрафов со счетов грузоотправителей (грузополучателей) органы банка проверяют лишь соблюдение установленных банковскими инструкциями правил, но не контролируют и не входят в обсуждение вопроса обоснованности самого взыскания и его размера. Поэтому, если грузоотправитель или грузополучатель считает, что штраф с него взыскан неправильно, он может предъявить в установленном порядке к автотранспортному предприятию или организации требование об обратном взыскании неосновательно списанных сумм.

На такие требования распространяется на общих условиях претензионный порядок, предусмотренный УАТ и Правилами предъявления и рассмотрения претензий (см. выше).

Так, если грузоотправителем (грузополучателем) предъявляются требования о возврате сумм штрафов, списанных с него автотранспортными предприятиями в безакцептном порядке, то прилагаются следующие документы: за простой автомобилей — товарно-транспортные документы с отметками времени прибытия и убытия автомобилей; за задержку контейнеров сверх норм — товарно-транспортные документы с отметками грузополучателя о времени получения контейнеров и сдачи их автотранспортному предприятию; за отказ от оформления или неправильное оформление товарно-транспортных документов и путевых листов — товарно-транспортные документы (п. «г» § 13 Правил предъявления и рассмотрения претензий).

По претензиям о возврате штрафов прилагается документ, подтверждающий уплату грузоотправителем (грузополучателем) соответствующей суммы штрафа автотранспортному предприятию (копия платежного требования, выписка из расчетного счета и т.п.).

Если предприятия или организации, с которых взыскан штраф, фактически автотранспорт не заказывали и его услугами не пользовались, то к претензионному заявлению о возврате штрафа должна прилагаться справка об этом за подписью руководителя предприятия или организации и документ, подтверждающий уплату штрафа.