СОДЕРЖАНИЕ

Введение

I Понятие транспортных обязательств

II Источники правового регулирования

III Обязательство по перевозке грузов

3.1 Характеристика договора грузовой перевозки

3.2 Права и обязанности сторон в обязательствах по перевозке грузов

3.3 Ответственность сторон по перевозке грузов

3.4 Договор фрахтования

3.5 Договор организации перевозок

IV Обязательства по перевозке пассажиров и багажа

4.1 Перевозка пассажиров и перевозка багажа

4.2 Ответственность сторон

V Договор транспортной экспедиции

5.1 Права и обязанности сторон

5.2 Ответственность по договору транспортной экспедиции

Заключение

Список использованных источников

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт - это одна из сфер, которая характеризуется повышенной степенью техногенности, технической оснащенности, стратегическим значением для обеспечения жизнедеятельности общества и государства. Поэтому отношения перевозки традиционно рассматриваются в контексте транспортного права, характеризующегося наличием в ее составе большого количества норм технического характера. Договорные обязательства перевозки рассматриваются через призму тех норм которые определяют само понятие транспорта, устанавливают стандарты, организационные предпосылки на государственное регулирование транспорта и его деятельности. В настоящее время государственное управление транспортом нацелена на решение следующих задач:

- защита интересов РК в области транспорта

- осуществление межгосударственного и международного сотрудничества в области транспорта

- разработка проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм определяющих правовой и нормативных статус всех видов транспорта, независимо от форм собственности

- разработка концепций и государственных программ развития всех видов транспорта, формирование и проведение инвестиционной, научно-технической и социальной политики

- контроль за соблюдение прав потребителей транспортных услуг

- разработка прогнозов и своевременное обеспечение потребностей государственных нужд республики и население в перевозках

- координация работы и осуществления функции государственного регулирования деятельности транспортного комплекса РК.

Исходя из этих целей, государство будет создавать организационные предпосылки для заключения договоров перевозки, создавать транспортную инфраструктуру.

Строительство вокзалов, портов пристаней, аэропортов, пешеходных мостов и тоннелей пассажирских платформ и иных объектов по транспортному обслуживанию населения осуществляется за счет республиканского и местного бюджетов, наряду с финансированием его местными предпринимателями. Такая деятельность будет иметь немаловажное значение для осуществления перевозок.

I. ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии потребности в территориальном перемещении объектов или людей с помощью транспортных средств. Обычно в них принимают участие два объекта: транспортная организация (владелец транспортного средства) и лицо, заинтересованное в транспортировке.

Будучи урегулированы нормами права, эти отношения принимают форму обязательственно-правовых.

Однако не всякое территориальное перемещение объектов или людей с помощью транспортных средств приводят к возникновению обязательства перевозки. Последнее характеризуется рядом особенностей.

Во-первых, оно должно быть товарным и строится на эквивалентно-возмездных началах. Так называемые технологические перевозки, выполняемые собственным транспортом какого-либо лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т.д.) не порождают обязательства перевозки.

Во-вторых, необходимо учитывать способ перемещения. Перевозку характеризует пространственное перемещение грузов и лиц, находящихся "на" и "в" самих транспортных средствах (на платформе, на палубе, в вагоне, в каюте и т.д.).

В-третьих, основная часть перевозок осуществляется так называемыми общественными возчиками, специально созданными для оказания транспортных услуг всем и каждому.

Следовательно, в силу обязательства перевозки перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в указанный пункт назначения, а отправитель груза (багажа), пассажир или иное лицо обязуется уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги.

Обязательство перевозки можно назвать ядром транспортных обязательств.

Транспортными называются обязательства по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, либо направленные на перемещение грузов иным способом.

Непосредственно цели функционирования транспорта, которыми являются обеспечение бесперебойного перемещения грузов, людей в разные регионы страны, внутри населенных пунктов, за пределы государства достигаются с помощью договора перевозки, которая в свою очередь имеет ряд разновидностей и тесно связанными с ним договорами, обеспечивающими процесс перевозок. Договор в этой связи является одним из правовых инструментов, обеспечивающих возникновение и реализацию отношений перевозки, соответствующую дисциплину их участников и т.д.

Действующим законодательством выделяются следующие разновидности транспортных договоров:

- договор перевозки груза

 - договор перевозки пассажира (багажа)

- договор фрахтование чартера

- договор организации перевозок

- договор между транспортным организациями

- договор на перевозку общего пользования

- договор транспортной экспедиции

Существует несколько видов транспорта, выделение которых необходимо по причинам объективного характера, их особенности, сфера применения обуславливает особенности эксплуатации и существенно влияет на содержание договоров заключаемых на перевозке тем или иным из них.

Транспорт РК - это зарегистрированный на ее территории:

- железнодорожный

- автомобильный

- морской

- внутренний водный

- воздушный

- городской электрический.

Все перечисленные виды транспорта образуют систему транспорта РК.

II. ИСТОЧНИКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Общие условия перевозки и иных транспортных договоров определяются непосредственно Гражданским кодексом Республики Казахстан, в нем им посвящены главы 34 и 35 (ст. ст. 688-714). Однако большое значение имеют и иные законодательные и нормативные акты. Это связано с тем, что в процессе осуществления перевозок должны соблюдаться большое количество специальных требований технологического характера по безопасности и др., которые являются обязательными для всех участников транспортных отношений. Однако в данное время четко зафиксировано требование невмешательства государства в хозяйственную деятельность транспортных предприятий, а значит и в их договорную практику. Пределы государственного регулирования деятельности транспорта указаны в специальном транспортном законодательстве.

Важное значение имеет также обеспечение в целом единых параметров перевозки для потребителей услуг перевозчиков. Для унификации правового регулирования и этой области принят Закон "О транспорте Республики Казахстан" от 21 сентября 1994 года. В нем наряду с нормами, регулирующими отношения публичного характера, связанного с деятельностью транспорта в Республике Казахстан, имеются и такие нормы (общего характера), которые непосредственно регулируют гражданско-правовые отношения. Смешение публичных и частных норм -характерный признак и других транспортно-правовых актов. Это однако не означает, что в данном случае необходимо говорить о договоре, имеющем какие-то административно-правовые "вкрапления", но и не учитывать их абсолютно тоже нельзя. Сфера функционирования некоторых видов транспорта отнесена к естественным монополиям, поэтому к их деятельности применим и Закон Республики Казахстан "О естественных монополиях" от 9 июля 1998 года.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта определяются и специальным законодательством.

В РК принят и действует Закон РК от 8 декабря 2001 года № 266-11 "О железнодорожном транспорте", также действует Временный Устав железных дорог РК от 18 января 1996 года в части не противоречащий Закон "О железнодорожном транспорте".

Закон определяет права, обязанности и ответственность железных дорог, юридических и физических лиц, а также экспедиторских и иных предприятий, действующих от их имени, а также предприятий других видов транспорта, участвующих в перевозках в прямом смешанном сообщении1. Приняты и действуют Временные правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Республики Казахстан (кроме международных рейсов), утвержденные приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 апреля 1995 года № 78. Кроме того, осуществление перевозок воздушным транспортом регламентируется Правилами осуществления нерегулярных авиаперевозок на международных и внутренних воздушных линиях Республики Казахстан, утвержденными совместным приказом Министерства транспорта, коммуникаций и туризма Республики Казахстан от 12 октября 1999 года № 36, Министра обороны Республики Казахстан от 14 октября 1999 года№ 170. Перевозки грузов и багажа водным транспортом регламентируются Временными правилами перевозок пассажиров и багажа речным транспортом Республики Казахстан, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный и автомобильный транспорт организуют систему прямых смешанных сообщений (ст. 12 Закона РК "О транспорте в Республике Казахстан").

Казахстан от 25 апреля 1995 года № 89. К деятельности юридических лиц и граждан, занимающихся грузовыми перевозками для населения, применимы правила бытового обслуживания населения. В Республике Казахстан, утвержденные Постановлением Государственного комитета Республики Казахстан по ценовой и антимонопольной политике от 20 сентября 1996 года № 9/7. Кроме того, имеет значение также Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР (УВВТ), утвержденный Советом Министров СССР 15 октября. Применим также Устав автомобильного транспорта Казахской ССР (УАT), утвержденный постановлением Совета Министров КазССР от 18 июня 1970 г. Последние два из перечисленных актов законодательства действуют на территории РК с учетом правил, предусмотренных п.2 ст.З ГК1. Через территорию Республики Казахстан железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым межгосударственных сообщений могут, осуществляться транзитные перевозки грузов и пассажиров. Они осуществляются в соответствии с законодательством республики, а также международными соглашениями и договорами Республики Казахстан.

III ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

3.1 Характеристика договора грузовой перевозки

Наиболее типичные черты договора перевозки являются в договоре в договоре перевозки грузов. По своей юридической природе он является реальным договором, перевозчик обязуется доставить в пункт назначения вверенный груз. Таким образом, заключение договора перевозки требует совершения сторонами определенных действий, которые можно оценить в качестве предпосылок договора перевозки. В некоторых случаях грузоотправитель, заинтересованный в перевозке, подает заявку (заказ). Перевозчик обязан предоставить транспортные средства, имеющие сертификат (соответственно они должны быть исправными). Грузоотправитель должен подать груз к перевозке. В соответствии с Законом железных дорог Республики Казахстан, железные дороги и грузоотправители (грузополучатели) могут заключать краткосрочные и долгосрочные договоры (контракты) на перевозки грузов (статья 8). Юридическая природа долгосрочных договоров перевозки является достаточно спорной. Речь идет о договоре, об организации перевозок, который регламентирован статьей 692 ГК РК. Он применяется тогда, когда имеют место, длительный систематические перевозки. Договор об организации перевозок является консенсуальным, поскольку перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель предъявлять грузы к перевозке в обусловленном объеме. Как нам представляется речь, идет все-таки об особенной разновидности предварительного договора. Законодатель же применил формулировку, имеющую двойственное содержание. Долгосрочный договор по своей сути будет не чем иным, как соглашением заключать в будущем основные договора перевозки на условиях, предусмотренных предварительным договором (ст. 309 ГК РК). Несмотря на то, что это предварительный договор, учитывая важность интересов перевозчиков и грузоотправителей, степень его обязательности для сторон должна быть выше. Все проблемные вопросы, связанные с этим высказыванием, естественно, охватить нельзя, стоит лишь отметить, что договор об организации перевозок в современных условиях выступает как альтернатива административному акту планирования. Вместе с тем он имеет важное значение для определения прав и обязанностей сторон в непосредственно заключаемом договоре перевозки. В договоре об организации перевозок определяются объемы, сроки, качество перевозок и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки.

Договор перевозки взаимный и возмездный договор, эти его характеристики будут видны при дальнейшем рассмотрении его элементов среди них отдельно содержание договора перевозки грузов. Законодательство предъявляет строгие требования в форме договора перевозки (грузов). Он оформляется составлением транспортной накладной, коносамента, товарно-транспортной накладной или иного документа на груз, предусмотренными законодательными актами о транспорте. В товарно-транспортной накладной (накладной, коносаменте) содержится информация об основных условиях договора. Ее форма (других перевозочных документов) разрабатывается Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Таким образом, можно говорить о том, что договора перевозки заключаются в особой формулярной письменной форме. Специфика договоров перевозки о том, что многие права и обязанности их участников регламентированы непосредственно нормативными актами.

Договор перевозки в целом носит публичный характер. Согласно статьи 3 Закона "О железнодорожном транспорте" перевозчик не вправе отказывать физическим и юридическим лицам в перевозке, за исключением случаев, предусмотренных транспортными кодексами (уставами) Республики Казахстан.

Стороны договора перевозки

Одной стороной договора перевозки грузов является перевозчик -юридическое лицо или физическое лицо. Юридическое лицо, перевозчик, это зачастую транспортное (специализированное) предприятие, хотя в его качестве могут выступать и другие организации. Транспортные предприятия занимаются хозяйственно-коммерческой деятельностью по перевозке грузов, пассажиров, хранению, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств. Для нормального осуществления перевозок немаловажное значение будут иметь все перечисленные виды деятельности. Перевозчик определяется как лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почту за плату или по найму и имеющее на это соответствующее разрешение или лицензию, выданную в установленном порядке. В соответствии сор статьей 9 Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона, "О лицензировании" от 17 апреля 1995 года перевозка пассажиров и грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным и автомобильным транспортом подлежит лицензированию. Клиент (грузоотправитель, грузополучатель), то есть потребитель услуг транспорта - это физическое или юридическое лицо. Клиентом может быть и государство. Грузоотправителем может быть как владелец груза, так и лицо, которому он доверен к отправке. Личность грузоотправителя и грузополучателя в некоторых случаях может совпадать. В большинстве случаев грузополучателями выступают кредиторы по гражданско-правовым договорам поставки, субъекты, получающие имущество в соответствии с административным актом распределения имущества. По договору перевозки пассажиров клиентом выступает всегда физическое лицо, которое приобрело билет на тот или иной вид транспорта или заключило устный договор перевозки.

Предмет договора перевозки

Предметом договора перевозки является услуга, предоставляемая перевозчиком. Сам договор перевозки является, по сути, договором об оказании услуг, и поэтому в его регламентации в некоторой мере надо учитывать и общие нормы о возмездном оказании услуг. Услуга (услуги), оказываемые на транспорте, не имеют какую-либо овеществленную форму, и их потребление происходит сразу при оказании. Транспортная услуга заключается в пространственном перемещении грузов (пассажира) и в этом качестве носит товарный характер. В целом наличие отдельного предмета обязательства и в данном случае есть основа юридической конструкции договора перевозки.

Провозная плата

За перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, которая устанавливается соглашением сторон. Свободная договорная цена применяется при автомобильных перевозках, воздушных перевозках, перевозках водным транспортом. Перевозчики при этом руководствуются собственными расценками, тарифами.

Централизованно установленные тарифы применяются при перевозках грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования, а также железнодорожным транспортом. В соответствии со ст. 12 Закона тарифы на перевозку грузов, пассажиров и багажа на всех видах сообщения железных дорог, за исключением грузового местного и пассажирского пригородного, являются регулируемыми. Регулируемые тарифы и сборы устанавливаются Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и малого бизнеса по предложению Министерства транспорта и коммуникаций. Тарифы и порядок перевозки грузов, пассажиров и багажа, грузобагажа и почты по новостроящимся линиям устанавливаются железной дорогой по договору с предприятием, осуществляющим строительство и финансирование данной линии. При перевозках пассажиров в пригородном сообщении тарифы устанавливаются органами исполнительной власти областей и городов Астаны и Алматы. Если при этом затраты железной дороги не возмещаются, разница между установленным и расчетным (определяемыми исходя из необходимых затрат) тарифами, возмещается ей за счет соответствующего местного бюджета. Централизованно устанавливаются не только непосредственные расценки на железнодорожную перевозку, но и на некоторые другие дополнительные услуги, оказание которых регламентируется статьей 16 ВУЖД. Данные услуги оказывают непосредственное влияние на права и обязанности пассажиров и грузоотправителей, грузополучателей. Тарифы и сборы за те или иные операции, не перечисленные в ст. 16 ВУЖД, за услуги, оказываемые пассажирам в поездах (за исключение предоставления постельного белья) и на вокзалах, за дополнительные работы и услуги, выполняемые по заявкам пассажиров и грузовладельцев, являются свободными и устанавливаются железными дорогами.

Закон Республики Казахстан "О транспорте" определяет общие основы взаимоотношений перевозчика и клиента. При перевозке грузов, пассажиров и багажа и при осуществлении транспортно-экспедиционных услуг перевозчик обязан предоставлять транспортные средства, имеющие сертификат. Такое требование, безусловно, является одной из важных предпосылок надлежащего исполнения обязательств по перевозке.

Предусматривается возмещение ущерба, нанесенного клиенту и третьим лицам, в том числе и потерей времени, в денежном эквиваленте. Особое место при этом отводится возмещению ущерба, вызванного смертью пассажира или повреждению здоровью пассажира. При осуществлении пассажирских перевозок требуется обеспечивать безопасность пассажира, создавать для него необходимые удобства и условия обслуживания, а в случае сдачи пассажиром багажа, -своевременную перевозку и сохранность его багажа. В процессе перевозок должна обеспечиваться безопасность движения. Клиент не должен быть ограничен в свободе выбора транспорта на рынке транспортных услуг. Перевозчик обязан получать документы, подтверждающие соответствие отправляемого груза его сертификату, соблюдать требования государственных и местных представительных и исполнительных органов на осуществление социально важных и оборонных перевозок (если при этом цены на такие перевозки не покрывают транспортные расходы, то должна быть осуществлена соответствующая компенсационная дотация). За исключение регулируемых перевозок перевозчик вправе свободно назначать цены на перевозки в соответствии с правилами ценообразования.

Правовое положение клиента по всем видам перевозок характеризуется предоставлением ему возможностей (прав) требовать выполнения договора, заключенного между ним и перевозчиком, оспаривать соответствие уровня качества перевозки ее сертификату, требовать возмещения нанесенного ущерба, в том числе потерь времени в денежном эквиваленте. Клиент обязан и сам соблюдать условия договора, заключенного с перевозчиком. Он также должен выдавать перевозчику документ, подтверждающий соответствие груза его сертификату, выполнять правила перевозок, представлять грузы и багаж в подготовленном для транспортировки виде.

3.2 Права и обязанности сторон в обязательствах по перевозке грузов

При исполнении договора перевозки грузов перевозчик обязан подать транспортное средство в состоянии пригодном для перевозки соответствующего груза. Таким образом, перевозчик сам определяет тип транспортного средства, которое необходимо в той или ином случае. Оно подается очищенным от остатков груза и мусора, со снятыми реквизитами, а в необходимых случаях промытым, продезинфицированным. Грузоотправитель подает груз к отправке (перевозке) с соблюдением ряда требований. Часть из них носит общий характер и применима для всех случаев перевозок. Общие требования распространяются на количество и наименование груза, определение его веса, тары и упаковки. Также они касаются маркировки и объявления ценности. Специальные требования связаны с особым характером груза, принимаемого к перевозке или вида транспорта, на котором предъявляются те или иные требования. Так, в соответствии со статьей ст. 31 пункт 4 Закона "О железнодорожных перевозках" грузоотправители и грузополучатели, отправляющие и получающие взрывчатые, легковоспламеняющиеся, радиоактивные, ядовитые и другие опасные грузы, равно как и железные дороги, обязаны гарантировать безопасность их перевозки, иметь средства и мобильные подразделения необходимые для ликвидации аварийных ситуаций и последствий аварий в случае их возникновения при перевозке этих грузов.

Ввиду того, что железнодорожные перевозки в Казахстане являются наиболее распространенными, рассмотрим права и обязанности сторон, возникающие при подаче и принятии грузов к перевозке, применительно к ним.

Перевозчик заранее уведомляет грузоотправителя о подаче транспортного средства. Так, о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку средствами грузоотправителя работник станции уведомляет грузоотправителя не позднее, чем за два часа до подачи вагонов.

Подготовка цистерн и бункерных полувагонов для нефтебитума, под налив нефтегрузов производится железной дорогой или грузоотправителем по договору за счет дороги, а специализированных (кроме цистерн общесетевого парка) арендованных, собственных цистерн -грузоотправителем.

Определение пригодности подвижного состава и подготовка в коммерческом отношении для перевозки данного груза производится: вагонов - грузоотправителем, если погрузка производится его средствами, или железной дорогой, если погрузка производится средствами железной дороги;

контейнеров, цистерн и бункерных полувагонов грузоотправителем. Железная дорога при подаче на подъездной путь груженых вагонов определяет их техническую пригодность под погрузку определенного рода груза в порядке сдвоенных операций.

Погрузка грузов в вагоны и автомобили, а также выгрузка из них производится:

а) железной дорогой в местах общего пользования. За погрузку и выгрузку грузов железная дорога взимает с грузоотправителя, грузополучателя сбор по свободным тарифам;

б) грузоотправителем и грузополучателем на местах не общего пользования, а также на местах общего пользования опасных и скоропортящихся грузов, сырых животных продуктов, тяжеловесных (свыше 0,5 тонны в одном месте) и негабаритных грузов, которые должны следовать в сопровождении проводников грузоотправителей и грузополучателей. Таким образом, риски, связанные с правильной погрузкой перечисленных видов грузов, возлагаются непосредственно на грузоотправителей и грузополучателей.

Необходимые для погрузки, крепления и перевозки грузов приспособления и материалы должны быть предоставлены грузополучателями. Отдельные перевозочные приспособления (хлебные и овощные щиты) и средства пакетирования (поддоны, стропы, стяжки) могут предоставляться железной дорогой на договорных условиях, со взысканием соответствующих сборов. Установка этих приспособлений и материалов при погрузке и снятии их при выгрузке производится грузоотправителем, грузополучателем или железной дорогой в зависимости от того, чьими средствами производятся погрузка и выгрузка. Об установленных приспособлениях грузоотправитель указывает в накладной, что впоследствии (при возникновении споров) позволит оценить степень надлежащего выполнения своих обязанностей по погрузке стороной грузоотправителем. Ответственность за техническое состояние приспособлений (за исключением тех, которые предоставлены железной дорогой)несут грузоотправители.

Погрузка, осуществляемая механизированным и немеханизированным способами должна быть завершена в установленные сроки. При превышении этих сроков сторона, чьей обязанностью является погрузка, несет ответственность за просрочку.

Как уже отмечалось выше, перевозка грузов осуществляется также в контейнерах. Для перевозки грузов применяются контейнеры, отвечающие требованиям стандартов и принадлежащие железным дорогам, в том числе иностранным предприятиям, организациям, морским и речным пароходствам, портам. Перечень грузов, перевозка которых в контейнерах запрещается, устанавливается Правилами перевозок грузов.

Контейнеры делятся на универсальные и специальные. В универсальных контейнерах можно перевозить различные грузы. Однако в них запрещается перевозить зловонные грузы и грузы, сильно загрязняющие стены и пол контейнера, а также стружку и лом черных и цветных металлов. Вес отдельных грузовых мест, предъявляемых к перевозке не должен превышать 120 кг. Это ограничение не распространяется на домашние вещи. Специальные контейнеры предназначаются для перевозки определенных видов индустриальных и продовольственных грузов, требующих особых условий при транспортировке (например, черепица, стекло, опасные грузы и др.). Стороны договора перевозки грузов (в первую очередь грузоотправитель, поскольку загрузка контейнеров проводится его силами), должны учитывать предназначение контейнеров.

При предъявлении к перевозке грузов в железнодорожной накладной должна быть определена их масса, по трафарету, стандарту или путем взвешивания. Допускается определение массы расчетным путем, условно, по обмеру грузов, погрузка которых до полной вместимости подвижного состава не может повлечь его перегруз сверх допустимой грузоподъемности. Железная дорога определяет массу груза в тех случаях, когда погрузка осуществляется в местах общего пользования. Во всех случаях, когда погрузка осуществляется грузоотправителем, определение массы груза производится им. Независимо от того, кем осуществлялась погрузка, определение массы груза по трафарету, стандарту, расчетным путем, по обмеру или условно производится грузоотправителем.

После окончания загрузки вагоны и контейнеры должны быть опломбированы пломбами железной дороги, если груз был погружен железной дорогой. Если груз был погружен грузоотправителем, портом, пристанью то вагон (контейнер) пломбируется пломбами грузоотправителя, порта или пристани. Перевозка некоторых грузов, в частности перевозимых навалом, насыпью, допускается без пломбирования.

Независимо от того, что пломбирование осуществляется грузоотправителем, снабжение грузоотправителей (грузополучателей) пломбами, пломбировочными тисками, запорными устройствами, устройствами для их снятия, плашками, проволокой для пломбирования вагонов и контейнеров производится железной дорогой за плату.

При предъявлении к перевозке груза грузоотправитель должен представить станции отправления на каждую отправку груза накладную или комплект перевозочных документов. Кроме накладной при приеме груза к перевозке станцией отправления составляется дорожная ведомость, которая вместе с накладной сопровождает груз до станции назначения. Бланк дорожной ведомости расположен на трех листах, все они имеют одинаковый номер, соответствующий номеру накладной. Первый лист включает в себя дорожную ведомость. Второй лист состоит из корешка дорожной накладной, третий представляет собой квитанцию в приеме груза к перевозке. В подтверждение приема груза к перевозке железная дорога обязана представить в накладной календарный штемпель и выдать квитанцию грузоотправителю.

Грузоотправитель или лицо, действующее от его имени, несут ответственность за правильность сведений, внесенных в накладную, а также за все последствия неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных ими в накладной. Железная дорога имеет право проверять правильность этих сведений, а также производить проверку массы груза, указываемой грузоотправителем путем выборочного взвешивания.

Законодательством установлен исключительный перечень оснований, при которых перевозчик, если соблюдены все требования, предъявляемые к грузу, вправе отказаться от приема грузов к перевозке. Перевозка при этом становится невозможной по объективным для сторон договора причинам. Погрузка грузов для отправки его в определенных направлениях может быть временно запрещена в исключительных случаях по указанию Министра транспорта и коммуникаций на основании предложения начальника железной дороги. Об этом извещается Правительство Республики Казахстан. Когда имеют место явления стихийного характера, происходят крушения, аварии, умышленное блокирование транспортных коммуникаций, а также если объявляется карантин, погрузка грузов может быть временно ограничена или прекращена распоряжением начальника железной дороги. Об этом уведомляет министр транспорта и коммуникаций, он устанавливает срок, на который ограничивается или прекращается погрузка и движение поездов на определенных участках железных дорог. Указанный срок доводится до сведения всех начальников железных дорог. Наличие такого рода обстоятельств служит основанием для освобождения перевозчика от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке. Восполнение недогрузов, которые образовались в связи с запрещением или ограничением погрузки, осуществляется в следующие периоды.

Порядок расчетов за перевозки грузов.

Грузоотправитель и грузополучатель обязаны в соответствии с договором произвести оплату услуг перевозчика. Причитающиеся платежи вносятся плательщиками наличными деньгами, путем безналичных расчетов на основе чеков, посредством платежных поручений. Для определенных грузополучателей и грузоотправителей может быть предусмотрен иной порядок расчетов. Порядок расчетов при этом может быть установлен Министерством транспорта или коммуникаций, которое в свою очередь руководствуется законодательством, регулирующим кредитные и расчетные отношения.

Законодательством (ст. 699 КГ РК) предусмотрено право грузоотправителя (иного лица) по распоряжению грузом. Грузоотправитель или владелец товарораспорядительного документа на груз могут потребовать от перевозчика прекращения перевозки или возвращения груза либо сделать другое распоряжение в отношении груза. Перевозчик в данном случае вправе требовать оплаты за уже произведенную перевозку, а также возмещения иных расходов в связи со сделанным распоряжением. После того, как груз прибыл в место назначения, грузоотправитель теряет указанные права по распоряжению грузом. При железнодорожных перевозках предусматривается возможность переадресовки грузов. Под переадресовкой понимается изменение грузополучателя или станции назначения груза, принятого к перевозке. Железная дорога производит переадресовку по заявлению грузоотправителя или грузополучателя, организация, по заявлению которой произведено, изменение является ответственной перед первоначальным адресатом за последствия этого изменения и обязана урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным и фактическим грузополучателями. Следующей обязанностью перевозчика является доставка вверенного ему груза в установленные сроки. Сроки доставки груза по договору железнодорожной перевозки грузов не устанавливаются, как в других договорах произвольно, а определяются централизованно, поскольку выполнение обязанности перевозчика по доставке груза зависит не только от желаний сторон, а тех условий, в которых осуществляется перевозка (пропускной способности дороги, установленной скорости движения поездов, количества и времени остановок в пути и т.д.). Груз считается доставленным в срок, если он выгружен на станции назначения средствами железной дороги или если вагон, контейнер с грузом подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения установленного срока доставки. По другим видам перевозки грузов срок может не устанавливаться законодательно, в таких случаях стороны вправе предусмотреть его в договоре. Если же сроки доставки грузов не определены законодательно и не определены в договоре, доставка должна быть произведена в разумный срок (ст. 698 ГК РК).

Груз выдается железной дорогой обычно без проверки его состояния. На станции назначения проверка состояния, массы и количества мест производиться, если для этого имеются основания, предусмотренные в законодательстве. Речь идет о случаях предполагаемой недостачи, порчи, гибели груза. Например, груз прибыл в неисправном вагоне, контейнере или в вагоне, контейнере с поврежденными пломбами или пломбами попутных станций, груз прибыл на открытом подвижном составе или в крытых вагонах без пломб с признаками недостачи, порчи или повреждения. Основания предполагать порчу груза будут иметься в том случае, если скоропортящийся груз прибыл с нарушение срока доставки или температурного режима в рефрижераторных вагонах. Как определенная мера для профилактики возможных в будущем претензий со стороны грузополучателя проверка количества груза применяется тогда, когда груз выгружен железной дорогой в местах общего пользования. В таком случае, проверка будет напоминать прием-передачу груза, с момента которой грузополучатель должен принять зависящие от него меры для того, чтобы груз был вывезен, под угрозой утраты или повреждения груза в месте его выгрузки, по независящим от перевозчика основаниям. Масса груза считается соответствующей указанной в провозных документах, в том случае, когда масса груза при взвешивании меньше, расхождение не превышает нормы естественной убыли и предельного (допустимого) расхождения в определении веса нетто. Когда обнаруживается излишек массы, в расчет берется процент допустимого расхождения в определении веса нетто.

Проверка массы груза при его выдаче, осуществляется способом, аналогичным способу ее определения при погрузке данного груза. То есть, возможно, условное определение массы. Однако если у железной дороги на станции назначения и у грузополучателя отсутствуют весы, то грузы, перевозимые навалом и насыпью, выдаются без проверки массы.

В случаях, когда проверка груза не является обязанностью железной дороги, она может участвовать в определении массы, количества мест, состояния груза на договорной основе. При этом будет взиматься сбор по свободным тарифам.

3.3 Ответственность сторон по перевозке грузов

Общие основания ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов, равно как и по другим договорам перевозок, основываются на действии статьи 701 ГК РК. Также как и за нарушение других договорных обязательств при неисполнении или неисполнении обязательств по перевозке, стороны несут ответственность, которая предусматривается Гражданским кодексом, законодательными актами о транспорте, иными законодательными актами, а также непосредственно договором перевозки грузов.

По общему правилу по договорам перевозки также являются недействительными соглашения, направленные на ограничение или устранение установленной законодательными актами ответственности. Возможность соглашений об этом также должна предусматриваться законодательными актами о транспорте.

Ответственность может наступать за невыполнение плана перевозок (имеется в виду план, основанный на договоре об организации перевозок). Такая ответственность предусматривается только для железнодорожных перевозок. По остальным нормативными актами, регулирующими перевозки ответственность может предусматриваться в самих договорах перевозок или договоров об организации перевозок. Статьей 73 Закона «О железнодорожных перевозках» за невыполнение плана перевозок обеими сторонами договора предусматривается имущественная ответственность в виде штрафа. Нарушение плана перевозок со стороны перевозчика будет выражаться в неподаче, несвоевременной подаче транспортных средств. Грузоотправитель несет ответственность за невыполнение плана перевозок в случаях:

- неиспользования поданных под погрузку вагонов и контейнеров;

- отказа от предусмотренных планом вагонов и контейнеров;

- неиспользования вагонов и контейнеров, простаивающих на станции в ожидании подачи под погрузку и выгрузку по вине грузоотправителя. Ответственность грузоотправителя наступает в этих случаях независимо от того, что план перевозок в целом выполнен. Грузоотправитель и перевозчик несут ответственность и за невыполнение обязательств по сверхплановой и внеплановой перевозке, если заявки грузоотправителя в отношении них были приняты железной дорогой.

Стороны освобождаются от ответственности за невыполнение плана железнодорожных перевозок, если исполнению обязательств препятствовали явления стихийного характера (наводнение, землетрясение, оползни, смерчи и т.п.). Основанием освобождения их от ответственности служит также наложения моратория на исполнение обязательств по перевозке.

Грузоотправитель не несет ответственности, если он не использовал вагоны (контейнеры), поданные грузоотправителю сверх плановой нормы в порядке сгущения погрузки без предварительного согласия грузоотправителя. Также если грузоотправитель восполнит в течении календарной декады недогруз, допущенный им в отдельные дни той же декады. В аналогичных случаях, когда речь идет о перевозках нефти или нефтепродуктов, ответственность грузоотправителя исключается, если он дополнит недогруз в той половине месяца, в которой был допущен недогруз, притом, что их отгрузка производится с наливных станций нефтепродуктов или пунктов перевалки.

Железная дорога освобождается от ответственности за нарушение права перевозок помимо наличия вышеуказанных оснований в следующих случаях:

- при задержке грузоотправителем вагонов, контейнеров под выгрузкой и отчисткой. Но при этом железная дорога освобождается от ответственности только за неподачу данному грузоотправителю того количества вагонов, контейнеров, которое было задержано им по этим причинам и физически не могло быть подано под погрузку;

- если железная дорога в течение календарной декады восполнит неподачу вагонов, контейнеров, допущенную в отдельные дни той же декады. По перевозкам нефти и нефтепродуктов срок восполнения неподачи подвижного состава составляет соответственно полмесяца (при тех же обстоятельствах, которые исключают ответственность грузоотправителя).

Перевозчик обязан обеспечить сохранность груза с того момента, с которого он принял их к перевозке, до момента выдачи груза получателю, уполномоченному им лицу.

Предусмотрена виновная ответственность перевозчика. Однако, как и по другим договорам в гражданском праве (обязательствам), существует презумпция его вины в качестве должника не исполнившего, ненадлежащим образом исполнившего обязательство. Вследствие этого он отвечает за утрату груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине. Статья 87 Закона более конкретизирует основания освобождения от ответственности за невыполнение указанной обязанности. Это будет иметь место, если утрата, порча, недостача или повреждение принятого к перевозке груза произошли:

а) по вине грузоотправителя или грузополучателя;

б) вследствие особых естественных свойств груза, а также вследствие сдачи груза к перевозке без указания в накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза или перевозке или хранении;

в) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой грузов в крытые вагоны, контейнеры, или погрузка или выгрузка производились средствами отправителя или получателя;

г) вследствие естественных причин, связанных с перевозкой грузов на открытом подвижном составе;

д) при перевозке груза в сопровождении проводника грузоотправителя или грузополучателя;

е) вследствие таких недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замеченными по наружному виду при приеме грузов к перевозке или применения тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;

ж) вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных грузоотправителем в накладной;

з) вследствие естественной убыли массы груза в пределах установленной нормы;

и) вследствие порчи скоропортящихся грузов, когда при перевозке соблюдались сроки транспортабельности и температурный режим.

Перевозчик будет освобождаться от ответственности по общему правилу, при наличии внешних признаков перечисленных оснований. Грузополучатель, заинтересованный в привлечении его к ответственности, должен доказать вину железной дороги в несохранной перевозке.

Особенностью имущественной ответственности по договорам перевозки является то, что ее размер ограничивается причиняемым реальным ущербом. Когда происходит утрата или недостача груза, размер возмещения должен равняться размеру стоимости утраченного или поврежденного груза. Если произошло повреждение (порчи) груза, размер вреда исчисляется из суммы, на которую понизилась стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере полной его стоимости. При утрате груза, сданного к перевозке с объявлением его стоимости, вред возмещается в размере объявленной стоимости груза.

Стоимость груза определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором. Если отсутствует счет или указание цены в договоре, она определяется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Наряду с возмещением установленного ущерба, который возник вследствие утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза, должен возвратить грузоотправителю или грузополучателю провозную плату, взысканную за перевозку этого груза, если плата за перевозку не была включена в стоимость груза.

Грузоотправитель либо грузополучатель имеют право считать груз утраченным и требовать возмещения за утрату груза, если груз не был выдан грузоотправителю по его требованию в течение 7 дней по истечению срока доставки, а при перевозке груза в прямом, смешанном сообщений, по истечении 390 дней с того дня, когда груз был принят к перевозке.

Если без разрешения железной дороги грузоотправителем, грузополучателем, предприятием, которому принадлежит подъездной путь, вагоны или контейнеры железной дороги использованы для своих внутренних перевозок, они уплачивают железной дороге штраф в десятикратном размере, от предусмотренных за задержку свыше установленных сроков (простой) вагонов и контейнеров под погрузкой (выгрузкой). Грузоотправитель либо грузополучатель могут освобождаться от ответственности лишь в ограниченном числе случаев, если простои вагонов или задержка контейнеров произошли по причине явлений стихийного характера, вызвавших перерыв движения на железнодорожном подъездном пути, а также по причине явлений стихийного характера или аварии на предприятии, в результате которых в соответствии с действующими положениями запрещено производить погрузочно-разгрузочные работы. Ответственность указанных субъектов не наступает, если железная дорога подала вагоны (контейнеры) в количестве, превышающим максимальную перерабатывающую техническую способность погрузочных или выгрузочных пунктов грузоотправителя, грузополучателя.

Грузоотправитель несет ответственность (возмещает убытки) перед железной дорогой, также в случае возникновения аварийной ситуации из-за перегруза вагона, контейнера сверх допустимых норм.

Особенностью перевозочных отношений является то, что с момента доставки груза вся полнота прав грузоотправителя, если иное не будет предусматриваться договором между грузоотправителем и грузополучателем или договором перевозки, переходит к грузополучателю, уведомленному перевозчиком о прибытии в его адрес груза.

Вследствие этого грузополучатель вправе потребовать от грузоотправителя возмещения размеров штрафов, сборов, а также расходов и убытков, связанных с перевозкой, выплаченных перевозчику вследствие неправильных действий грузоотправителя.

В тех случаях, когда груз адресовался грузополучателю, которого по тем или иным причинам не оказалось в районе станции назначения, ответственность перед железной дорогой по окончательным расчетам за перевозку будет нести грузоотправитель.

При всех видах перевозок перевозчик должен своевременно подать транспортное средство, обеспечить возможность погрузки (выгрузки). Более жесткие требования в этом отношении предъявляются опять же по договорам перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Согласно статьи 85 Закона «О железнодорожном транспорте» по договорам на подачу и уборку вагонов, эксплуатацию подъездного пути перевозчик несет ответственность в виде штрафа за задержку подачи, уборки, приема вагонов на месте (с мест) погрузки и выгрузки (разгрузки) на железнодорожных подъездных путях в размере 1,7 процента от величины месячного расчетного показателя за каждый вагон в час.

Штраф начисляется за все время задержки с момента нарушения сроков подачи, уборки вагонов, предусмотренных указанными договорами.

Задержка вагонов на срок менее чем на тридцать минут не учитывается. Задержка вагонов на срок от тридцати до одного часа учитывается за полный час.

При прямом смешанном сообщении за утрату, порчу, повреждение, недостачу груза перевозчики солидарно отвечают перед грузоотправителем (грузополучателем).

Если речь идет о просрочке, ответственность будет нести последний перевозчик, который может избежать ответственности, доказав, что просрочка произошла не по вине перевозчиков (ч.2 статьи 703 ГК РК). Когда последний из перевозчиков возместит вред, причиненный вследствие просрочки другого (других перевозчиков) перевозчика, он приобретет право регрессного требования к виновнику.

3.4 Договор фрахтования

По договору фрахтования (чартера) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа или грузов.

Отличие договора чартера от договора перевозки грузов, пассажиров или багажа вообще заключается в том, Что он является, безусловно, консенсуальным. В свою очередь это связано с различием объема перевозок, поскольку договор чартера, как правило, предусматривает занятие клиентом всей или большей части вместимости транспортного средства, вследствие чего перевозчик без риска значительных убытков при незаполнении вместимости транспортного средства может планировать перевозку.

Отметим сферу применения чартеров современных условиях. Поскольку в Республике Казахстан преимущественно преобладают сухопутные и воздушные перевозки, то следует сказать, что применение чартера имеет наибольшее применение при воздушных перевозках. У нас принят и действует нормативный акт, о котором упоминалось ранее при рассмотрении договора аренды транспортных средств с экипажем -«Правила осуществления нерегулярных авиаперевозок на международных и внутренних воздушных линиях Республики Казахстан», он принят в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона, от 20 декабря 1995 года «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан».

Вследствие применения коллизионных норм международного частного права у нас применимы и акты зарубежного законодательства и, конечно, же международные транспортные соглашения. Чартер часто применяется при международных перевозках и может регулироваться указанными актами.

К отношениям морской перевозки, в том числе чартерным перевозкам применяются нормы Кодекса торгового мореплавания (КТМ), который в свою очередь был утвержден Указом президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 года.

Еще одной отличительной чертой чартерных перевозок является их нерегулярный (вне расписания) характер. Вследствие этого чартерные перевозки заведомо не осуществимы с использованием тех транспортных средств, которые предназначаются для планомерных перевозок, а также с использованием путей, воздушных трасс, которые предназначены для регулярных перевозок, в то время, когда они должны выполняться.

Осуществление как международных, так и внутренних чартерных перевозок требует соблюдения требований к использованию водных путей и воздушного пространства. Чартерные авиаперевозки требуют получения разрешения компетентных органов зарубежных государств, а при внутренних чартерных перевозках разрешения органов, осуществляющих контроль за использованием воздушного пространства РК.

Чартерные перевозки будут отличаться более выраженным индивидуальным содержанием перевозочных договоров. Однако при их заключении также необходимо соблюдать обязательные требования законодательства, регулирующего отношения в области транспорта.

Грузополучатель обязан сдать железной дороге освободившиеся вагоны (контейнеры). Между сторонами распределяются обязанности, связанные с приемом-сдачей вагонов. Должна производиться очистка внутренней и внешней поверхности вагонов, приведение в исправно техническое состояние несъемных инвентарных средств крепления (в том числе турникетов). Это возлагается на организацию, осуществляющуюся выгрузку груза. В тех случаях, когда очистка вагонов и снятие реквизитов являются обязанностью грузополучателя, железная дорога имеет право не принять неочищенные надлежащим образом вагоны.

В ГК РК (статье 695) отдельно выделяется перевозка транспортом общего пользования. Данный договор относится к потребительским договорам, где с одной стороны в отношения перевозки вступают пассажиры, которые одновременно могут перевозить свой багаж. Договор перевозки транспортом общего пользования может охватывать и перевозки грузов.

Со стороны перевозчика в данные отношения вступают коммерческие организации (предприниматели), которые вступают в договорные отношения на основании законодательства и выданной лицензии (патента) на соответствующие перевозки. Поскольку перевозка транспортом общего пользования преимущественно относится к сфере коммунального хозяйства, она, в частности перевозка пассажиров городским транспортом, преимущественно регулируются актами местных представительных органов. Перевозки транспортом общего пользования осуществляются с оплатой их пассажирами (грузоотправителями) по утвержденным территориальными антимонопольными органами тарифам.

В указанной статье Гражданского кодекса непосредственно подчеркивается, что договор перевозки транспортом общего пользования является публичным. Ранее мы отмечали, что в принципе публичность в соответствии с Законом Республики Казахстан "О транспорте" присуща по общему правилу и остальным договорам перевозки, в нем указывается, что исключения из обязанности перевозчика заключать договор с любым обратившимся за перевозкой могут предусматриваться транспортным законодательством. В свою очередь, рассматривая содержание специального транспортного, мы не обнаружим конкретизации обязательности или необязательности заключения перевозчиком того или иного договора перевозки. Мы можем сделать вывод, что определяющими факторами будут являться сущность обязательства перевозки в том или ином случае, а также фактические условия, при которых осуществляется перевозка. Однако, безусловно, что потребительский характер перевозки диктует его публичность и обусловливает применения норм о договоре перевозки транспортом общего пользования.

Еще одной разновидностью транспортных договоров являются договоры между транспортными организациями. Они рассчитаны на обеспечение координации действий различных транспортных организаций, позволяют соблюсти права грузоотправителей при смешанных перевозках.

К таким договорам относятся узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие. Порядок их заключения определяется законодательными актами о транспорте.

3.5 Договор организации перевозок

В отличие от прежнего, первый ГК РК содержит нормы о транспортном планировании. В ст.692 ГК РК предусмотрено заключение на всех видах транспорта длящихся договоров об организации договоров, когда есть необходимость осуществления систематических перевозок. По договору организации перевозок перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

В договоре об организации перевозок определяются объемы, сроки, качество перевозок и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, а также иные условия организации перевозок, не предусмотренные законодательными актами.

Эти договоры упорядочивают отношения сторон по оказанию разнообразных транспортных услуг и создают необходимые и достаточные предпосылки для вступления его участников в перевозочные договоры имущественного характера, в частности, конкретные договоры перевозки грузов.

Рассмотрим договор организации перевозок на конкретном примере:

ТОО "Кокшетау-Тулпар" с одной стороны и Кокшетауский филиал РГП "Казаэроновигация" с другой стороны заключили договор, по которому:

ТОО "Кокшетау-Тулпар" обязуется осуществлять перевозку работников Кокшетауского филиала РГП "Казаэроновигация" по специальному маршруту № 18.

Кокшетауский филиал РГП "Казаэроновигация" в свою очередь обязуется возмещать сумму расходов ежемесячно.

В договоре оговорен утвержденный график работы автобусного маршрута. В случае не выхода на линию автобуса, данный не выполненный рейс не оплачивается.

При срыве графика движения автобуса в 7°° часов по местному времени, повлекшим опоздание личного состава на работу и несвоевременное открытие аэропорта для обслуживания воздушных судов, и в случае выставления штрафных санкций со стороны эксплуатанта воздушного судна РГП "Казаэроновигация" - ТОО "Кокшетау-Тулпар" возмещает данные расходы в бесспорном порядке. В третьей части договора оговорены форс-мажорные обстоятельства.

Договор подписан сроком на один год. Договор может продлен и на следующий год., если стороны не заявят о расторжении договора, не позднее чем за один месяц.

Данный договор является типичным договором организации перевозок. Это длящийся договор, в данном случае есть необходимость систематических перевозок.

IV ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

4.1 Перевозка пассажиров и перевозка багажа

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевести пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Договор перевозки пассажира - взаимный, возмездный и в отличие от договора перевозки грузов консенсуальный.

Форма договора перевозки пассажиров и багажа письменная, он оформляется соответственно проездным билетом и багажной квитанцией. В перечисленных документах указываются существенные условия договора. Договоры перевозки пассажиров в основном разовые, заключаются в целях однократного проезда тем или иным транспортом. Когда речь идет о перевозках пассажиров городским и пригородным транспортном, то применяются и договоры перевозки, заключаемые на определенный (обычно месячный) срок, в течение которого организация перевозчик обязуется перевозить пассажира. Такие договоры могут носить и личный характер, например, когда перевозчик осуществляет перевозки определенной категории лиц на льготных условиях. Разовый пассажирский билет может быть выдан как индивидуально, так и на перевозку группы лиц, заключенный таким образом договор перевозки не носит личного характера, однако, после начала перевозок он действителен только по отношению к лицу, группе лиц начавших (им) путь следования по билету. Передача, перепродажа в пути следования проездных билетов запрещается (п. 5 Временных правил перевозок пассажиров и багажа речным транспортом Республики Казахстан). При воздушной же перевозке договор приобретает личный характер, перепродажа и передача билета другому лицу запрещается. В случае установления факта перепродажи или передачи билет аннулируется, и стоимость его не возвращается. Заключение договора (выдача билетов) производится на основании документа, удостоверяющего личность пассажира (п. 8 Временных правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Республики Казахстан).

Каждый пассажир обязан иметь проездной билет, перевозчик обязан обеспечить его продажу до указанного пассажиром пункта назначения (при условии, что с тем или иным пунктом имеется сообщение). Если пассажир утратил или испортил проездные документы, то они не возобновляются, уплаченные за них деньги также не подлежат возврату.

Для железнодорожных перевозок пассажиров имеет значение вид используемого поезда. В частности, в зависимости от скорости различают скоростные, скорые и пассажирские поезда (соответственно и перевозки). Исходя из расстояния следования поезда делятся на дальние, местные и пригородные. Поезда, где предусматривается повышенное качество обслуживания, делятся на фирменные. Также имеют значение тип вагона, где размещается пассажир.

При перевозках водным транспортом имеет значение класс предоставляемых кают (либо может, быть предусмотрена перевозка на палубных местах). Воздушные перевозки пассажиров предусматривают градацию в зависимости от класса салона (уровня обслуживания), где будет размещен пассажир.

Права и обязанности сторон в общем виде определяются в Гражданском кодексе, более подробно они указаны в Законе РК «Железнодорожном транспорте» в главе 9, по перевозкам пассажиров отдельными видами транспорта они конкретизируются в нормативных актах, регулирующих тот или иной вид перевозок пассажиров, однако в основных чертах их норм совпадают с нормами указанного закона.

Публичный характер договора перевозки особо конкретизируется для договора перевозки пассажира. Ему предоставляется право приобрести билет на любой вид транспорта и по любому маршруту, открытому для пассажирских перевозок. По заключенному договору пассажир имеет право занять место в транспортном средстве в соответствии с билетом. Это касается как категории места, так и конкретного места в транспортном средстве.

Для обеспечения потребностей пассажиров имеют значение не только сами непосредственные условия перевозки, но и наличие необходимой инфраструктуры, соответствующего вспомогательного сервиса.

Станции, открытые для выполнения операций, связанных с перевозкой пассажиров и багажа, должны соответствовать требованиям, обеспечивающим выполнение этих операций. Вокзалы должны иметь билетные кассы. В зависимости от размеров перевозок на вокзалах оборудуются помещения для приема и выдачи багажа, камера хранения ручной клади, залы ожидания, справочные бюро, комнаты отдыха транзитных пассажиров, матери и ребенка, рестораны и буфеты, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров (почта, телеграф, радиоузлы, парикмахерские, пункты медицинской помощи и т.д.). Для удобства пассажиров и повышения безопасности их поездки, высадки и перехода на станции сооружаются платформы с навесами, павильонами, переходные тоннели или мосты. Привокзальные площади должны быть благоустроены и отвечать требованиям удобного и безопасного передвижения пешеходов и городского транспорта.

Пассажир может использовать билет для собственного проезда, а также использовать его для бесплатного провоза с собой (без предоставления отдельного места) одного ребенка - до 7 лет, при международных перевозках - до 5 лет. Речь идет о том, что в таких случаях не требуется заключение отдельного договора перевозки. Такая возможность предоставляется пассажиру при перевозках всеми видами транспорта, кроме перевозок, осуществляемых такси.

Пассажиру предоставляется право на льготных условиях заключить договор в отношении детей в возрасте от 7 лет до 15 лет при внутренних перевозках и от 5 до 12 лет при международных перевозках, с оплатой стоимости билета в размере 50%. При этом не имеет значения совместно со взрослым пассажиром едет несовершеннолетний или отдельно.

Когда перевозка осуществляется несколькими перевозчиками различных государств и одновременно участвует и перевозчик Республики Казахстан, данная льгота (право) будет предоставляться лишь в части пути, где перевозка осуществляется перевозчиком Республики Казахстан.

Пассажир вправе при перевозках всеми видами транспорта при остановке в пути продлить действие билета на срок не более 10 суток на всех видах транспорта, кроме городского и пригородного. Срок действия билета при остановке в пути может быть продлен перевозчиком. В частности, по договору железнодорожной перевозки пассажир при остановке в пути вследствие болезни имеет право при предъявлении справки лечебного учреждения продлить билет на все время болезни. При непредоставлении пассажиру места в поезде действие билета продляется до отправления следующего поезда, в котором пассажиру будет предоставлено место.

По всем видам перевозок пассажир имеет право сдать билет до начала перевозки и получить обратно уплаченную за перевозку сумму в любом учреждении перевозчика, предоставляющего транспортные услуги. Размеры возвращаемых перевозчиками сумм и порядок их возврата будет определяться транспортными уставами (правилами перевозок). Если неиспользованные железнодорожные билеты возвращаются в кассу железнодорожной станции не позднее 24 часов до отправления поезда, то может быть получена полная стоимость проезда, при возврате менее чем за 24 часа, но не позднее, чем за 6 часов до отправления поезда получить стоимость билета и 50% стоимости плацкарты. Если билет возвращается менее чем за 6 часов до отправления поезда, то возвращается лишь стоимость билета, стоимость плацкарты при этом возврату не подлежит.

Если приобретенные по заявкам предприятиями, учреждениями, организациями проездные документы возвращаются в кассу не менее чем за 7 суток до отправления поезда, но не позднее, чем за 3 суток до отправления поезда, удерживается 50% стоимости плацкарты, если же они возвращаются позднее 3 суток до отправления поезда, стоимость плацкарты удерживается полностью.

Установление отдельных сроков и удержание при возврате коллективных проездных документов связано с тем, что перевозчик в этих случаях будет терпеть более значительные убытки, связанные отказом от коллективной заявки, поскольку реализовать снова билеты на те же места, возможно, не удастся. Тем не менее, отказ от поездки во всех случаях рассматривается как право лица, приобретшего билет, и о применении каких-либо санкций ответственности не может быть и речи.

При опоздании на поезд (кроме пригородного) в течение трех часов, а вследствие болезни или несчастного случая в течение 3 суток с момента отправления поезда, на который был приобретен проездной документ, пассажир имеет право возобновить действие этого проездного документа на другой поезд, доплатив стоимость плацкарты. Кроме того, пассажир имеет право получить обратно стоимость проезда с вычетом стоимости плацкарты.

При прекращении поездки в пути следования (при железнодорожных перевозках) пассажир имеет право получить обратно стоимость проезда за непроследованное расстояние за вычетом стоимости плацкарты.

Во время следования в пути пассажиру предоставляется право при наличие свободных мест занятие места в вагоне более высокой категории.

Пассажир имеет право перевозить с собой ручную кладь (багаж). На воздушном транспорте, городских и пригородных автобусных перевозках устанавливается бесплатный провоз ручной клади и багажа весом не более 20 кг. На железнодорожном, морском, внутреннем водном транспорте, а также в междугородных автобусах устанавливается бесплатный провоз ручной клади и багажа весом не более 35 кг. Перевозчики вправе по своему решению увеличивать вес бесплатно перевозимого на всех видах транспорта багажа. При железнодорожных перевозках пассажир имеет право сдавать по проездному документу багаж для бесплатной провозки весом 36 кг, не считая мелких вещей, оплачивая провоз багажа по установленным тарифам он может провести не более 100 кг. Когда от продолжения перевозки отказывается перевозчик, он обязан за свой счет доставить пассажира в пункт назначения или возместить все убытки, причиненные пассажиру расторжением договора.

Если при железнодорожной перевозке пассажиру не предоставляется место согласно купленному билету, железная дорога обязана предоставить пассажиру при его согласии место в другом вагоне хотя бы и более высокой категории, но без взимания доплаты. Когда пассажиру будет предоставлено место, оплачиваемое ниже стоимости купленного им проездного документа, ему должна быть возвращена и разница в стоимости проезда.

Обязательство по перевозке багажа заключается в том, что перевозчик обязуется провести багаж в указанном пассажиром направлении, обеспечивая при этом сохранность багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи покупателю. При перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом обычно принимается для размещения его в багажном отделении автобусов. Аналогично багаж перевозится водным, воздушным транспортом. Однако не исключается перевозка несопровождаемого багажа, который будет перевозиться не на том же транспорте, что и пассажир. При железнодорожных перевозках обязаны принять багаж к перевозке и отправить в том же или ближайшем поезде соответствующего назначения, в котором имеется багажный вагон. Если будет иметься заявления пассажира, то багаж может быть отправлен по другому маршруту, не указанному в проездном документе. В удостоверение приема багажа к перевозке на всех видах транспорта будет выдаваться багажная квитанция. Пассажир может при сдаче багажа объявить его ценность с уплатой сбора согласно тарифу.

К перевозке багажом от пассажира могут приниматься такие вещи и предметы, которые по своим размерам, упаковке и свойствам могут быть без затруднений погружены и размещены в багажном вагоне и не могут причинить вреда багажу других пассажиров.

Срок доставки багажа определяется временем следования транспортного средства, с которым отправлен багаж до пункта назначения. Если багаж следует по маршруту с перегрузкой в пути, то срок доставки багажа определяется временем следования в пути, с учетом затрат на перегрузку. По железнодорожным перевозкам на каждую перегрузку добавляются сутки. Пассажир имеет право считать багаж утраченным и потребовать его стоимости, если багаж не прибудет в пункт назначения по истечении 7 суток после окончания срока доставки багажа.

4.2 Ответственность сторон

При невыполнении обязательств по перевозке пассажира и багажа перевозчик несет установленную законодательством ответственность. Особенностью законодательно установленной ответственности является унификация норм об ответственности применительно к перевозкам всеми видами транспорта.

За задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира или опоздание такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях), перевозчик должен уплатить пассажиру штраф в размере, установленном законодательными актами о транспорте, если не докажет, что задержка или опоздание произошли вследствие непреодолимой силы.

Пассажир в указанных случаях имеет право отказаться от перевозки, и тогда перевозчик обязан возвратить провозную плату в полном размере, а также возместить пассажиру понесенные им в связи задержкой убытки.

В соответствии с ч.2 статьи 18 Закона Республики Казахстан "О транспорте" при задержке перевозки пассажира по вине перевозчика (когда пассажир все же воспользовался услугами перевозчика) последний должен уплатить пассажиру штраф в размере 3% от стоимости билета за каждый час задержки, помимо возмещения убытков пассажиру, если последние имели место. Сумма подлежащего при этом уплате пассажиру штрафа не может превышать стоимости приобретенного билета. Если происходит задержка рейсов на 10 часов и более, то перевозчик обязан за свой счет предоставлять пассажирам места в гостинице и питание. По запросу пассажира ему будет выдаваться официальный документ или должна производиться отметка в его билете о причине задержки перевозки.

Размер ответственности за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа является таким же, как по утрате, недостаче, повреждении принятого к перевозке груза. За просрочку в доставке багажа перевозчик должен уплатить получателю багажа штраф в размере 10% платы за перевозку за каждые сутки просрочки. Предельный размер ответственности и в этом случае не должен превышать 50% платы за перевозку.

По соглашению сторон, если перевозчик согласен на более высокий размер ответственности, на компенсацию убытков пассажира, либо получателя багажа, указанные, предусмотренные законодательством размеры ответственности могут быть изменены в сторону увеличения. Однако приведенные санкции ответственности следует рассматривать как минимальный размер ответственности за нарушения перевозчиком договоров перевозки пассажиров и багажа. Перевозчик несет имущественную ответственность, если при перевозке был причинен вред здоровью или жизни пассажира. Все транспортные средства можно отнести к источникам повышенной опасности, кроме того, перевозчик, как правило, субъект предпринимательской деятельности. Вследствие этого предусматривается безвиновная ответственность перевозчика, и он может быть освобожден от возмещения причиненного здоровью и жизни пассажира вреда, только если перевозчик докажет, что вред был причинен из-за умысла потерпевшего или действия непреодолимой силы.

Отправитель багажа (равно как и отправитель груза) будет нести ответственность за вред, причиненный перевозчику или третьему лицу, перед которым перевозчик несет ответственность, если он в транспортных документах указал неправильные, неточные или неполные сведения.

V ДОГОВОР ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Договор транспортной экспедиции является самостоятельным и исключительно транспортно-вспомогательным договором. Отсюда вытекает его название, которое происходит от латинского слова expeditio -отправление. В действующем ГК учитывается указанная роль договора транспортной экспедиции, и ее регулированию посвящается отдельная 15 глава (ст. 708-714).

Договор транспортной экспедиции опосредует посредническую деятельность в особой области перевозочных отношений. Поэтому определить содержание прав и обязанностей сторон в полной мере без учета норм транспортного законодательства невозможно.

Данный договор по своей сути является договором о возмездном оказании услуг. Услуги, выступающие его предметом, четко определяются в содержательной части договора транспортной экспедиции. Правовая форма оказания услуг транспортной экспедиции может быть опосредована использованием элементов договора поручения, либо договора комиссии.

В современных условиях услугами транспортных экспедиторов могут воспользоваться любые субъекты, в том числе заключающие разовые договоры перевозки грузов или багажа, не предназначенных для предпринимательской деятельности. В условиях социалистической системы хозяйствования он считался неотъемлемым "винтиком" плановой экономики и жестко привязывался к заключаемым договорам перевозки. Кроме того, правовая природа этого договора и гражданско-правовом законодательстве не была соответствующим образом учтена. Вследствие этого экспедиция могла быть расценена как некий "довесок" прав и обязанностей к договору перевозки. Договор транспортной экспедиции считается наиболее применимым в случаях, когда количество отправляемых или прибывающих в адрес того или иного лица грузов достигает значительных размеров и самостоятельное выполнение операций, связанных с оформлением перевозки, становится для грузоотправителя (грузополучателя) обременительным и экономически неоправданным.

Следует заметить, что нормы о транспортной экспедиции предоставляют возможность широко разнообразить характер и объем действий, которые специализированный посредник- экспедитор будет обязываться выполнить за клиента. Договор транспортной экспедиции может полностью избавить последнего от необходимости вступать в непосредственные отношения с перевозчиками и связанных с этим проблем.

По договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента- отправителя или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договоров экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

Форма договора транспортной экспедиции. Этот договор должен заключаться в письменной форме. Причем законодательство не предусматривает требований к обязательным реквизитам, которые должны содержаться в договоре транспортной экспедиции как в документе. Отсутствует и специальное указание на последствия несоблюдения требуемой письменной формы. Вследствие этого можно сделать вывод, что в некоторых случаях письменные договоры на транспортно-экспедиционное обслуживание могут и не заключаться. Связано это с тем, что в соответствии с п.2 ст. 709 КГ РК отправитель (получатель) груза в случае необходимости выдает доверенность экспедитору. Из нее и будет вытекать факт наличия договорных отношений между определенными субъектами, хотя конечно доверенность не может в полной мере заменить письменный текст договора. С другой стороны, на практике транспортно-экспедиционные организации будут сами заинтересованы в четкой регламентации прав и обязанностей сторон. Это будет способствовать укреплению их деловой репутации в качестве субъектов предпринимательской деятельности. Исходя из этого, можно отметить, что имеются определенные предпосылки для того, что в некоторых случаях договор транспортной экспедиции заключался в письменной форме как договор присоединения.

Договор транспортной экспедиции консенсуальный, взаимный и возмездный договор.

Субъектами (участниками) договора транспортной экспедиции являются сторона - экспедитор и сторона - клиент. Существующая свобода договорных отношений позволяет в обоих качествах выступать как юридическим, так и физическим лицам. Однако возможность фактического участия в отношениях транспортной экспедиции для клиентов будет зависеть от того, имеется ли у них компетенция по заключению того или иного договора перевозки. Она в некоторых случаях может отсутствовать.

Например, условиями договора купли-продажи или иного договора, направленного на перемещение товаров (передачу собственности, иных прав на имущество), может быть предусмотрено, что должник (продавец, лизингодатель и т.д.) должен доставить груз, используя перевозку без услуг транспортной экспедиции, которая может привести к удорожанию товара. Если в таких случаях должник все-таки заключит договор транспортной экспедиции, то он окажется в роли правонарушителя перед своим первоначальным контрагентом по договору.

Другая вероятность ограничения возможности (способности) лица выступить клиентом по договору транспортной экспедиции будет основана на его особом положении в качестве субъекта гражданско-правовых отношений. Речь идет, к примеру, о государственных учреждениях, которым могут быть выделены определенные сметные средства на заключение договоров перевозки без возможности пользования услугами транспортной экспедиции. Не исключено, что заключению договора транспортной экспедиции в качестве клиента могут препятствовать и иные объективные обстоятельства.

Экспедитор может привлекать к оказанию услуг отдельные специализированные организации (специалистов). Однако из-за этого последние не становятся участниками транспортно-экспедиционных отношений, обязанности по договору несет сам экспедитор. Привлеченные лица будут являться участниками самостоятельных договоров, заключенных ими с экспедитором.

Предметом договора транспортной экспедиции являются услуги касающиеся организации (обеспечения) перевозок. Услуги эти имеют одновременно как фактический, так и юридический характеры.

Как следует из статьи 708 ГК РК, услуги экспедитора заключаются в том, что он совершает ряд действий в пользу клиента для того, чтобы создать правовые предпосылки перевозки груза. Исходя из сказанного, можно заключить, что экспедитор может определить потенциального перевозчика, согласовать предстоящую с его участием перевозку с клиентом. Экспедитор по поручению клиента может собрать (предоставить) ему представляющую для его интереса информацию о возможных условиях договоров перевозки с участием различных перевозчиков и иные аналогичные действия. Наконец экспедитор может в рамках оказания им услуг заключить договор (договоры) перевозки грузов от имени клиента или от своего имени. Заключение договора перевозки и будет означать создание вышеупомянутых правовых предпосылок.

Услуги, о которых говорится в легальном определении договора транспортной экспедиции, можно назвать основными, поскольку в ч.2 п.1 статьи 708 ГК РК говорится о возможности оказания экспедитором дополнительных услуг. Сразу отметим, на наш взгляд, такое деление услуг (на основные и дополнительные) имеет практическое значение.

Те услуги, которые мы относим к основным, характеризуют существо транспортной экспедиции. Поэтому их оказание является обязательным, и огни являются неотъемлемой составляющей предмета транспортной экспедиции. Отсюда будет вытекать представление об обязательных условиях данного договора.

Необходимость в дополнительных услугах может диктоваться упущениями (недостатками) в существующей транспортной инфрастуктуре, возникающими нбепредвиденными ситуациями, например введение требования о получении разрешения на вывоз определенных товаров (прохождение карантинного радиационного контроля и т.д.). Закрепление в предмете договора дополнительных услуг может обусловливаться пожеланиями клиента снять с себя любые затруднения, связанные с фактической реализацией договора перевозки. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требуемых для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных или иных формальностей, проверка количества или состояния груза, его погрузка или выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на отправителя, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг.

5.1 Права и обязанности сторон

Как и в соответствии с любым иным договорным обязательством, должник, в данном случае экспедитор, обязан надлежащим образом выполнить лежащие на нем обязанности по оказанию экспедиционных услуг. Клиент является должником экспедитора в отношении обязанности оплаты за оказанные ему услуги и иные обязанности, предусмотренные договором, а также непосредственно нормами законодательства.

Рассматривая права и обязанности, следует учесть, что они могут трактоваться расширенно, исходя из применения к транспортной экспедиции в гражданском кодексе отсылочного регулирования. Так, если экспедитор заключает договор перевозки от имени клиента, то в части неурегулированной нормами главы 35 между ними возникают такие же права и обязанности, как у доверителя и поверенного. В случаях, когда экспедитор заключает договор перевозки от своего имени к его отношениям с клиентом, также в неурегулированной главой 15 части, применяются нормы о договоре комиссии.

Экспедитор должен заключать договор перевозки в соответствии с указаниями клиента. С согласия отправителя груза экспедитор может сам определить, каким видом транспорта перевозить грузы отправителя, учитывая при этом интересы отправителя, уровень тарифов и сороки доставки.

Для того, чтобы экспедитор мог надлежащим образом заключить договор перевозки, отправитель (получатель) груза обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором этой своей обязанности.

Экспедитор обязан сообщить отправителю (получателю) груза, об обнаруженных недостатках полученной информации, в случае неполноты информации он должен запросить у отправителя (получателя) груза необходимые дополнительные данные.

Если необходимая информация со стороны отправителя (получателя) не предоставляется, экспедитор вправе не приступать к исполнению своих соответствующих обязанностей до предоставления такой информации.

Экспедитор, если из договора транспортной экспедиции не вытекает необходимость личного исполнения им своих обязанностей, вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. Возложение исполнение обязательства на третье лицо не освобождает экспедитора от ответственности за выполнение договора перед клиентом.

Как и кредиторы (по требованию оплаты) в ряде других гражданско-правовых договоров экспедиторы пользуются правом удержания. Оно по договору транспортной экспедиции ограничивается лишь обеспечиваемой договором и законом возможностью экспедитора удерживать груз только в связи с невыплатой вознаграждения, которое он должен получить за экспедиционные услуги (статья 712 ГК РК). Из сказанного следует, что экспедитор не должен (не имеет права) удерживать имущество для того, чтобы принудить клиента к исполнению перед ним обязательства ответственности. Удержание не следует смешивать с обращением взысканием на имущество должника.

Каждая из сторон договора транспортной экспедиции вправе отказаться от договора (его исполнения) предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При этом, сторона односторонне отказавшаяся от исполнения договора, обязана возместить другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

5.2 Ответственность по договору транспортной экспедиции

Ответственность по договору транспортной экспедиции основывается на общих положениях об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, предусмотренной главой 20 ГКРК.

В статье 713 ГК учитывается тесная взаимосвязь перевозочных и экспедиционных отношений.

Поскольку экспедитор является субъектом предпринимательской деятельности, то соответственно он несет безвиновную ответственность перед клиентом, освобождаясь от ответственности за нарушение своих обязательств, вследствие обстоятельств непреодолимой силы или иных форс-мажорных обстоятельств. Упомянутый учет взаимосвязи экспедиции с перевозочными отношениями применительно к ответственности выражается в том, что в расчет берется и то, что в некоторых случаях нарушение обязательств экспедиции может быть следствием действий не экспедитора, а перевозчика.

Размер ответственности экспедитора перед клиентом в таких случаях не должен превышать размер реального ущерба, причиненного клиенту, то есть размер ответственности перевозчика (п.2 статьи 713 ГК), но непосредственно ответственным перед клиентом все таки остается экспедитор. Экспедитор, понесший ответственность вследствие виновных действий перевозчика, приобретет право регрессного требования к нему.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разработка концепции транспортного законодательства предполагает обоснование необходимости государственного регулирования функционального автомобильного транспорта, пределы и допустимые методы этого регулирования. В основу положен генеральный принцип свободы предпринимательской деятельности, что означает в первую очередь равную для всех субъектов возможность оказывать услуги автомобильными перевозками, реализуемую через систему предоставления личного неотчуждаемого права.

Транспортные законы и подзаконные акты должны базироваться на основных законах, а именно, на Конституции страны. И гражданском кодексе и в полной мере соответствовать их основным положениям.

Транспортное законодательство должно включать в себя основные положения таких общегражданских законов, как законы о страховании, о лицензировании, таможне и т.д. В транспортном законодательстве положения этих законов конкретизируются и должны отражать специфические особенности не только транспорта в целом, но и особенности отдельных видов транспортного (автомобильного, железнодорожного, воздушного и морского).

Транспортное законодательство республики должно быть унифицированным с законами государств СНГ, в первую очередь России, Узбекистана, Киргизии, Беларуси.

Транспортное законодательство должно по возможности максимально соответствовать международным конвенциям и соглашениям по транспорту.

В частности, Казахстан уже присоединился к "Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г.", "Соглашению о международных магистралях (СМА) от 15.11.1975 г.", "Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автоперевозки от 1.06,1970 г.", "Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14.11.1975 г.", "Конвенции о дорожном движении от 19.09.1968 г.", "Конвенции о дорожных знаках и сигналах от 8.11.1968 г.". Казахстан с 11 марта 1994 г. стал членом Международной морской организации (ИМО), а с 22 июля 1992 г. - Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), и т.д. Таким образом, внутренние транспортные законы и подзаконные акты должны соответствовать этим международным конвенциям и соглашениям.

В настоящее время цель государственной политики заключается в создании условий государственного регулирования и управления транспортным комплексом для повышения эффективности перевозок (транзитных, экспортно-импортных, внутригосударственных) по территории РК, удовлетворение имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшение их качества.

В условиях глобализации общественного производства, которая немыслима без гармонично развитой системы перевозок грузов и людей, особое место занимает транспортный комплекс

В настоящее время сложилась несколько усложненная ситуация:

новый Гражданский кодекс РК и много других законодательных актов отражают специфику сегодняшней складывающейся рыночной экономики (во всяком случае, в определенной степени). Уставы, кодексы, правила перевозок приняты достаточно давно и отражают интересы прежней административно-командной регулируемой экономики. Однако, такое положение является временным, т.к. идет активная работа по подготовке транспортного законодательства, отвечающего условиям текущей экономики, условиям самостоятельности и хозяйственной инициативы предприятий.

В этих условиях (равно как и ранее) знание законов, норм и правил, действующих на транспорте, способность свободно ориентироваться в них достаточно сложном переплетении представляется крайне необходимой для участников перевозочного процесса, поскольку знание и профессионально грамотное использование упомянутого может сохранить для хозяйствующего субъекта непредсказуемо большие имущественные ценности и средства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конституция Республики Казахстан Алматы, 1995 г.

2. Гражданский Кодекс Республики Казахстан. Особенная часть. Комментарии.-Алматы, Жет1 Жаргы 2002 г.

3. Закон о транспорте в Республике Казахстан. 1994 г.-Алматы, 1994 г.

4. Закон о железнодорожном транспорте 12декабря 2001 г. -Алматы, 2002 г.

5. Временный Устав железных дорог- Алматы, 1992 г.

6. Жайлин Г.А. Гражданское право. Учебник. Особенная часть II том Алматы: Данекер, 2001 г

7. Брагин С.В., Сабетов А. Экспедирование. Экономика. Транспорт. Учебное пособие. Алматы, 2002 г.

8. Гражданское право. Учебник/под редакцией Сергеева А.П. Москва 1998 г.

9. Куляшова Н. Железнодорожные перевозки. Особенности законодательного регулирования. Журнал "Предприниматель и право" № 1/2003 г.

10. Нам Г. Авиаперевозки. Правовое регулирование и ответственность журнал "Предприниматель и право" № 19, № 20 /2001 г.

11. Атамкулов Е. Железнодорожные перевозки. Действия рынка/Панорама 18 апреля.

12. Тулеугалиева Г. Комментарии к главе 34 "Перевозка" (Особенная часть ГК РК). "Предприниматель и право" № 6-10/2001 г.

13. Нурахметов С. Теоретический анализ методов реорганизации системы управления транспортом: журнал "Евразийское сообщество" № 2/2000 г.

14. Бекмагамбетов М. Транспорт на распутье "Мысль" № 4/1997 г.